dalla Svizzera, eventualmente dopo deposito doganale.

Di conseguenza, il transito di merci spedite dal Belgio a un determinato destinatario in un porto franco della Svizzera e che siano rispedite da detta persona, tramite la dogana del suddetto porto franco, ad altro destinatario in Italia, dev'essere considerato transito comunitario.

2. Qualora le merci che circolano fra due punti della Comunità, attraverso il territorio svizzero, siano accompagnate da una lettera di vettura cui sia stata apposta la sigla T 2 dall'ufficio dello stato membro di spedizione, o cui la sigla T 1 non sia apposta nel riquadro 25, l'ufficio di partenza svizzero è autorizzato, in caso di rispedizione a destinazione di uno stato membro, a rilasciare una nuova lettera di vettura, recante nel riquadro 25 la sigla T 2. In mancanza dell'esemplare n. 3 della lettera di vettura, o qualora tale esemplare sia contrassegnato dalla sigla T 1, l'ufficio di partenza svizzero non è autorizzato a rilasciare una lettera di vettura recante la sigla T 2.

3. Qualora, a seguito di un illecito o di un'irregolarità commessi in occasione di un'operazione di transito comunitario, non siano riscossi i dazi e gli altri diritti e tributi esigibili, il recupero di tali dazi e altri diritti e tributi viene effettuato dallo stato membro in cui l'illecito o l'irregolarità sono stati commessi, in conformità alle norme legislative, regolamentari e amministrative di tale stato.

Nel procedimento 99/83,

avente ad oggetto una domanda di pronuncia pregiudiziale sottoposta alla Corte di giustizia a norma dell'art. 177 del trattato CEE dalla Corte d'appello di Brescia nella causa dinanzi ad essa pendente fra

CLAUDIO FIORAVANTI

e

AMMINISTRAZIONE DELLE FINANZE DELLO STATO

domanda vertente sull'interpretazione del regolamento del Consiglio 18 marzo 1969, n. 542/69 relativo al transito comunitario (GU L 77, pag. 1) e del regolamento del Consiglio del 21 novembre 1972, n. 2812/72 concernente l'accordo tra la comunità e la Svizzera sulla normativa del transito comunitario (GU L 294, pag. 1).

LA CORTE (quarta sezione),

composta dai signori G. Bosco, presidente di sezione, P. Pescatore, A. O'Keeffe, T. Koopmans e K. Bahlmann, giudici,

avvocato generale: Sir Gordon Slynn
cancelliere: H. A. Rühl, amministratore principale

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

In fatto

Gli antefatti, lo svolgimento del procedimento e le osservazioni presentate ai sensi dell'art. 20 dello statuto (CEE) della Corte di giustizia possono riassumersi come segue:

I — Gli antefatti e la fase scritta

Dall'ordinanza di rinvio risulta che il Fioravanti, in veste di spedizioniere per trasporti internazionali, era stato incaricato dalla società Gormec, con sede a Milano, di sdoganare tre partite di burro di origine e di provenienza comunitaria. Controllata la regolarità e l'autenticità della documentazione trasmessagli, il Fioravanti compilava le dichiarazioni d'importazione definitiva relative a questa operazione. La merce veniva quindi sdoganata mediante tre bollette doganali emesse dalla dogana di Cremona, e la spedizione veniva poi immagazzinata presso i depositi generali Cariplo di detta città. Ogni bolletta era relativa a 50 000 kg di burro, riconosciuto in sede di visita doganale come merce di origine e di provenienza belga, il che corrispondeva alla documentazione ricevuta dal Fioravanti e presentata alla dogana di Cremona. In seguito, la circoscrizione doganale di Brescia procedeva alla revisione dell'accertamento delle tre bollette d'importazione e, in esito alle indagini compiute presso le dogane belga e svizzera, accertava che la merce, importata temporaneamente in Belgio dall'Australia per la trasformazione, era stata dall'impresa Sofial di Bruxelles spedita, con partenza dalla dogana di Montzen, all'impresa Roba SA di Basilea, presso il porto franco di Ginevra La Praille e poi rispedita da questo porto franco a Cremona con destinazione i magazzini generali Cariplo. Essa rilevava inoltre che la dogana svizzera aveva apposto sulle lettere di vettura internazionali CIM rilasciate per la rispedizione la sigla T 2, riguar-

dante il transito comunitario interno, per un asserito errore che si assumeva derivante dallo smarrimento dell'esemplare n. 3 delle lettere di vettura CIM emesse in Belgio. Su questo esemplare si sarebbe dovuta apporre la sigla che indica l'origine comunitaria o extracomunitaria della merce trasportata. In mancanza della sigla T 1, che indica l'origine extracomunitaria, si presume che la merce sia in transito comunitario interno.

Le autorità italiane procedevano quindi alla nuova liquidazione delle tre bollette richiedendo il pagamento di ulteriori diritti doganali tanto alla società Gormec quanto al Fioravanti, come responsabile sussidiario, in virtù dell'art. 41, 2° comma, della legge doganale italiana n. 43 del gennaio 1973. La società Gormec risultava insolvibile, quindi le autorità italiane notificavano al Fioravanti l'ingiunzione di pagamento per 243 400 755 LIT.

Il Fioravanti faceva opposizione a detta ingiunzione dinanzi al tribunale di Brescia, eccependo l'incompetenza dell'amministrazione delle finanze italiana a chiedere il versamento d'imposte in quanto, a norma dell'art. 36 del regolamento n. 542/69, sarebbe spettato all'autorità belga promuovere l'azione di ricupero dei dazi nei confronti delle autorità di detto paese, in quanto autorità dello stato membro nel quale l'infrazione è stata commessa. Questo punto di vista, contestato dall'amministrazione delle finanze italiana e disatteso dal giudice di primo grado, è stato nuovamente invocato in sede d'appello; il giudice di secondo grado, con ordinanza 20 aprile 1983 decideva, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, di sospendere il procedimento finché la Corte di giustizia non si fosse pronunciata in via pregiudiziale sulle seguenti questioni:

«(1) se, con particolare riferimento agli artt. 1 e 5 dell'accordo tra la CEE e la Confederazione svizzera sull'applicazione della normativa in materia di transito comunitario di cui al regolamento (CEE) n. 2812/72 del Consiglio nonché alle altre specifiche disposizioni di tale normativa, debba essere considerato transito comunitario quello relativo a merci che, spedite dal Belgio (dogana di Montzen) a un determinato destinatario presso il porto franco di Ginevra La Praille (Svizzera) siano rispedite a tale soggetto, tramite la dogana del suddetto porto franco, ad altro destinatario presso la città di Cremona (Italia) e quivi definitivamente importate;

(2) se, nell'ipotesi considerata, sia legittimo il rilascio da parte della dogana svizzera di lettere di vettura internazionali CIM contenenti riferimenti alle lettere di vettura relative alla fase precedente del trasporto, con l'apposizione della sigla T 2 destinata ad indicare i trasporti comunitari interni, giustificata dall'affermazione (non dimostrata in quanto si assume smarrito l'esemplare n. 3 di quei documenti) che le precedenti lettere di vettura non contenevano alcuna sigla e quindi nemmeno la sigla T 1, in mancanza della quale il transito comunitario doveva essere considerato interno e non esterno, relativo cioè a merci non provenienti da paesi extracomunitari;

(3) se, essendo viceversa le merci di provenienza extracomunitaria (nella fattispecie, dall'Australia) ed introdotte in temporanea importazione, quindi senza l'assolvimento di alcun obbligo tributario doganale, nel Belgio, paese membro della Comunità in cui il trasporto in questione

ebbe origine, tale trasporto, effettuato con i documenti legittimanti i transiti comunitari interni, comporti la responsabilità del paese (e degli operatori) in cui venne eseguita la spedizione (Belgio) e di quello in cui seguì la rispedizione delle merci (Svizzera) e non del paese della definitiva importazione (Italia), avvenuta in base a documenti formalmente regolari;

(4) se, prevedendo l'art. 36 del regolamento CEE n. 542/69 che, "quando è accertato che, nel corso o in occasione di operazioni di transito comunitario, è stato commesso un illecito in un determinato stato membro, l'azione per il recupero dei dazi e degli altri diritti e tributi eventualmente esigibili è posta in essere da tale stato membro ...", nella specie in esame, pur essendo stato l'accertamento dell'illecito compiuto nello stato italiano, il recupero dei diritti di prelievo agricolo debba essere compiuto dallo stato in cui ebbe origine il trasporto qualificato come comunitario interno o da quello della effettuata rispedizione e nei confronti dei relativi operatori».

L'ordinanza di rinvio è stata registrata nella cancelleria della Corte il 30 maggio 1983.

A norma dell'art. 20 del protocollo sullo statuto della Corte, hanno presentato osservazioni scritte il Fioravanti, attore nella causa principale, con l'avv. Gregorio Leone del foro di Milano, il governo italiano, rappresentato dall'avvocato dello stato, O. Fiumara e la Commissione delle Comunità europee, rappresentata da Alberto Prozzillo, membro del suo ufficio legale.

Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria.

Con ordinanza 29 febbraio 1984, la Corte, in aplicazione dell'art. 95, §§ 1 e 2, del regolamento di procedura della Corte, ha assegnato la causa alla quarta sezione.

II — Le osservazioni scritte presentate alla Corte

L'attore nella causa principale, sig. Fioravanti, osserva che, contrariamente a quanto affermato dalla Corte d'appello di Brescia nell'ordinanza di remissione della causa, gli esemplari n. 3 delle lettere di vettura CIM emesse in Belgio non sono stati smarriti. Per le prime due spedizioni gli esemplari sono stati regolarmente trasmessi in Svizzera. Solo l'esemplare n. 1 dell'ultima spedizione pare sia stato smarrito in Svizzera, sicché l'amministrazione delle dogane ha convalidato come esemplare n. 3 l'esemplare n. 2. È tuttavia importante notare che neppure in questo esemplare di lettera di vettura era stata apposta la sigla T 1 dalla dogana belga di Montzen.

Ne consegue che la controversia scaturisce da un atto illecito commesso in Belgio al momento della redazione della documentazione doganale di transito comunitario che doveva accompagnare una partita di burro destinato all'Italia. La merce è stata infatti spedita a mezzo ferrovia da Montzen (Belgio) e le sei lettere di vettura corrispondenti comportavano menzione della sigla T 1 che indica l'origine non comunitaria della merce. L'art.

11 del regolamento n. 385/73 recita: «La lettera di vettura internazionale ... compilata per merci accettate al trasporto dall'amministrazione delle ferrovie di uno stato membro originario vale quale documento T 2 quando non sia munito della sigla T 1».

A giudizio dell'attore, la soluzione della prima questione va ricercata nell'art. 1, 1° comma del regolamento n. 2812/72, che recita:

«La normativa in materia di transito comunitario ... si applica ... alle merci che circolano tra due punti situati nella Comunità attraversando il territorio svizzero, siano esse:

— spedite direttamente, con o senza trasbordo in Svizzera, oppure:

— rispedite dalla Svizzera, eventualmente dopo deposito doganale».

Quindi, si dovrebbe considerare transito comunitario quello che, nella fattispecie, aveva come oggetto partite di burro spedite dal Belgio al porto franco di Ginevra e poi rispedite in Italia.

Il regolamento relativo al transito comunitario ha infatti come unico oggetto il trasferimento di una merce tra due punti della Comunità, indipendentemente dal fatto che la merce sia fatta sostare in territorio svizzero, e indipendentemente dal fatto che, durante questo trasferimento, possano cambiare i proprietari del bene a seguito di compravendita della merce viaggiante.

La soluzione del quesito dovrebbe quindi essere soltanto positiva.

Sulla seconda questione, l'attore nella causa principale osserva che, contrariamente a quanto sostiene la Corte d'appello di Brescia, non tutti gli esemplari n. 3 delle lettere di vettura sono andati smarriti in Svizzera. È però incontestabile che la sigla T 1 non compare in alcuna lettera di vettura emanata in Belgio, e questa sigla è l'unico indizio da cui si può desumere la natura extracomunitaria della merce e quindi il non assolvimento delle imposte doganali.

Orbene, l'art. 7 sub 2 del regolamento della Commissione 11 febbraio 1971, n. 304 (GU L 35, pag. 31) dispone:

«Per le merci di cui all'art. 1, § 2 del regolamento CEE n. 542/69 l'ufficio di partenza precisa sull'esemplare n. 3 della lettera di vettura che le merci, alle quali essa si riferisce, circolano in regime di transito comunitario esterno.

A tal fine essa pone chiaramente nel riquadro — designazione della merce — la sigla T 1».

Correlativamente, l'art. 11 del regolamento CEE 385/73 del 19 gennaio 1973, concernente la cooperazione amministrativa per attuare la libera circolazione delle merci negli scambi intracomunitari, così dispone:

«Per l'applicazione delle disposizioni del regolamento CEE n. 304/71 della Commissione dell'11 febbraio 1971, relativo alla semplificazione della procedura di transito comunitario per le merci trasportate per ferrovia:

— la lettera di vettura internazionale ... compilata per merci accettate al trasporto dall'amministrazione delle ferrovie di uno stato membro originario, vale quale documento T 2, quando non sia munito della sigla T 1, conformemente alle disposizioni dell'art. 7, § 2, del succcitato regolamento ...».

Infine, il regolamento CEE 2812/72 del 21 novembre 1972 concernente l'accordo tra la Comunità e la Svizzera sulla normativa del transito comunitario, così dispone:

All'art. 6

«1. Gli uffici doganali svizzeri competenti sono autorizzati in particolare ad esplicare le funzioni degli uffici di partenza, di passaggio, di destinazione e di garanzia.

...

2. Gli uffici doganali competenti degli stati membri sono autorizzati a rilasciare documenti T 1 e T 2 validi sino ad un ufficio di destinazione svizzero.

...».

All'art. 8

«2. Per le merci di cui all'art. 1, § 3 del regolamento relativo al transito comunitario ... l'ufficio svizzero di competenza indica sull'esemplare n. 3 della lettera di vettura internazionale che le merci alle quali essa si riferisce circolano vincolate alla procedura del transito comunitario interno. A tal fine, esso appone nel riquadro "designazione delle merci" la sigla T 2 e il suo timbro».

In base alla richiamata normativa, l'attore nella causa principale conclude che, in difetto di qualsiasi apposizione di sigle T 1 o T 2 sulle lettere di vettura CIM da parte della dogana belga di Montzen, la dogana di Ginevra aveva l'obbligo di ritenere che si trattava di merce comunitaria ai sensi dell'art. 11 del regolamento CEE n. 385/73. Nella compilazione delle nuove lettere di vettura per la spedizione da Ginevra a Cremona, legittimamente la dogana svizzera appose sulle nuove lettere di vettura CIM la sigla T 2 ritenendo che, sulla base della documentazione trasmessa dalla dogana di Montzen, si trattava di merce comunitaria.

Quanto alla terza questione, l'attore nella causa principale ritiene che la risposta è evidente allorquando si pensi che l'illegittima formazione di un documento, che falsamente dichiara l'origine comunitaria di una merce, che è invece originaria di un paese terzo, comporta l'esclusiva responsabilità di colui il quale ha formato il documento ideologicamente falso e non già di chi in buona fede lo ha utilizzato.

Quindi si dovrebbe risolvere la questione unicamente nel senso che la predisposizione di documenti e l'esecuzione del trasporto della merce extracomunitaria, effettuato mediante titoli legittimanti i transiti comunitari interni, comporta unicamente la responsabilità degli operatori del paese in cui è stata eseguita la spedizione (Belgio), ovvero degli operatori del paese in cui fu eseguita la rispedizione (Svizzera), ma non anche degli operatori del paese in cui è avvenuta la definitiva importazione.

Sulla quarta questione l'attore nella causa principale osserva che il legislatore comunitario ha ritenuto di seguire il generale principio del «locum commissi delicti». In conclusione, in base all'art. 36 del regolamento CEE n. 542/69 si può rispondere che, pur se la scoperta dell'illecito è avvenuta in Italia a seguito della revisione di accertamento delle bollette

d'importazione, è nella specie accertato che l'illecito è stato commesso in Belgio a seguito della dolosa o erronea formazione delle lettere di vettura, ovvero in Svizzera, in occasione delle operazioni di rispedizione.

Consegue che il recupero dei diritti di prelievo agricolo dev'essere compiuto nello stato (Belgio) in cui ebbe origine il trasporto qualificato (per l'assenza della sigla T 1) come comunitario interno, ovvero, subordinatamente, nello stato (Svizzera) in cui fu fatta la rispedizione con l'indicazione, rilevatasi erronea, della sigla T 2 sulle lettere di vettura CIM. Ogni diversa conclusione costituirebbe una violazione dell'art. 36 del regolamento n. 542/69 sul transito comunitario.

Il *governo italiano* segnala, quanto agli antefatti di questa causa, che un ulteriore controllo effettuato in virtù dell'art. 18, n. 2 del regolamento del Consiglio 2891/77 ad opera della Commissione nel corso dei mesi di maggio e giugno 1978 in Belgio, ha messo in luce che tre partite di butteroil di 100 000 kg ciascuna, costituenti merce non comunitaria, sono state inviate dal Belgio in Svizzera; le due prime partite erano accompagnate da documenti sui quali non era stata posta la sigla T 1, mentre la terza partita era accompagnata da documenti per i quali non era stato possibile determinare se fosse stata apposta la sigla o meno. Una parte di tale merce, e precisamente 100 000 kg relativi alle prime due partite e 50 000 kg relativi alla terza, era stata rispedita in Italia con lettere di vettura svizzere munite della sigla T 2.

Per quel che riguarda la merce non comunitaria, introdotta in Italia, non erano stati riscossi i prelievi dovuti, in quanto l'importazione era avvenuta nel quadro del regime comunitario interno.

Quanto alle questioni pregiudiziali, il governo italiano ritiene che è opportuno risolvere in modo affermativo la prima questione.

A norma del regolamento n. 542/69 e dell'accordo tra la Comunità economica europea e la Confederazione elvetica di cui al regolamento CEE n. 2812/72, sono soggette alla normativa in materia di transito comunitario le merci che circolano tra due punti situati nella Comunità, attraversando il territorio svizzero, siano esse spedite direttamente, con o senza trasbordo in Svizzera, oppure rispedite dalla Svizzera, eventualmente dopo deposito doganale. Rientra quindi nel transito comunitario la spedizione di merce dal Belgio all'Italia, che attraversi il territorio svizzero, sia che la spedizione avvenga direttamente, sia che la merce sia introdotta in un deposito doganale svizzero e dalla Svizzera sia rispedita in Italia.

Non costituisce elemento di rilievo, tale da interrompere il transito comunitario, il fatto che la rispedizione dalla Svizzera avvenga ad opera del destinatario della spedizione dal Belgio, in quanto la permanenza del regime di transito comunitario è assicurata dal deposito nel punto franco, salvo che non si realizzino le ipotesi di cui all'art. 5 dell'accordo suddetto.

E in effetti, nella specie, la merce è stata spedita dal Belgio e rispedita in Svizzera,

con destinazione finale in Italia, sempre in regime di transito comunitario, bene o male che siano stati rilasciati i documenti di accompagnamento.

Quanto alla seconda questione, il governo italiano osserva che nella relazione conclusiva del controllo supplementare eseguito in occasione dell'operazione, la Commissione aveva osservato che «il controllo supplementare ha posto in rilievo che, al momento dell'esportazione in Svizzera di un quantitativo di almeno 200 tonnellate di butteroil aventi carattere non comunitario, l'ufficio doganale di partenza (Lamorteau-Station) non ha posto la sigla T 1 sull'esemplare n. 3 delle lettere di vettura internazionali che accompagnavano la merce e che vale come documento di transito comunitario». In seguito a tale errore amministrativo, la dogana svizzera ha potuto automaticamente considerare le merci come introdotte con procedura di transito comunitario interno e, per la quantità rispedita in Italia, essa poteva, conformemente all'accordo del 23 novembre 1972, apporre la sigla T 2 (che indica il carattere comunitario delle merci interessate) sulle lettere di vettura svizzere.

L'art. 7, n. 2 del regolamento CEE n. 304/71 della Commissione dell'11 febbraio 1971 stabiliva che per le merci di cui all'art. 1, n. 2 del regolamento CEE n. 542/69, l'ufficio di partenza precisa sull'esemplare n. 3 della lettera di vettura che le merci, alle quali esso si riferisce, circolano in regime di transito comunitario esterno. A tal fine, esso appone chiaramente nel riquadro «Designazione della merce» la sigla T 1. La lettera di vettura internazionale senza alcuna sigla vale quale documento T 2.

Nelle operazioni di cui si tratta è rimasto pacificamente accertato che, in occasione delle prime due spedizioni di 100 000 kg dal Belgio alla Svizzera, l'esemplare n. 3 della lettera di vettura non conteneva la sigla T 1. Per la terza spedizione è sorta qualche perplessità, perché non sono stati ritrovati dalla dogana svizzera gli esemplari n. 3: ma tutto lascia credere che anche questi esemplari non contenessero la sigla T 1. La dogana svizzera dunque era pienamente legittimata a ritenere che la merce in arrivo fosse in transito comunitario interno, e a rispedirla, quindi, con documentazione T 2.

Per il terzo e quarto quesito, il governo italiano ritiene che l'art. 36 del regolamento n. 542/69 attribuisce l'azione di recupero dei prelievi evasi allo stato membro nel quale, in occasione di un'operazione di transito comunitario, «è stato commesso un illecito».

La questione dell'individuazione, in generale, del locus commissi delicti ha dato luogo a soluzioni divergenti, ritenendosi da alcuni che l'illecito sia commesso nel luogo in cui si svolge la condotta e da altri che esso sia commesso nel luogo in cui si compie l'evento, se esso è necessario per la realizzazione della fattispecie delittuosa (luogo della consumazione). In realtà sembra che l'esatta soluzione dipenda essenzialmente dalla formulazione della norma positiva nel caso specifico.

Per quanto riguarda l'art. 36 del regolamento in questione sembra che la norma abbia voluto far riferimento al luogo in cui è stata commessa l'irregolarità.

La Commissione sostiene che l'illecito consiste nell'introduzione in Italia di merce di paesi terzi senza riscossione di prelievi applicabili. Ma questa conclusione non può essere accolta. Prima di questa introduzione in Italia, le autorità belghe avevano rilasciato lettere di vettura internazionali per l'introduzione in un porto franco svizzero in regime di transito comunitario di merce non comunitaria con attribuzione alla medesima del carattere comunitario. Cioè, per effetto del comportamento delle autorità belghe la merce di origine non comunitaria era stata immessa in regime di libera pratica, come tale spedita in Svizzera, donde poi legittimamente avrebbe potuto essere introdotta in uno stato membro senza pagamento di prelievi. Di conseguenza, il sorgere dell'obbligazione doganale si è realizzato in Belgio al momento dell'attribuzione alla merce del regime di libera pratica. Per un'attribuzione legittima di tale regime, la merce avrebbe dovuto scontare allora, in Belgio, il pagamento di prelievi, mentre in Italia essa è stata legittimamente introdotta, in quanto in libera pratica nella Comunità, senza alcun pagamento di diritti o di prelievi.

Deve quindi concludersi che l'infrazione è stata commessa in Belgio, dove la merce, all'atto della partenza, è stata immessa in libera pratica e non in Italia, dove la merce, ormai comunitaria, è entrata regolarmente, e che, pertanto, l'azione per il recupero dei prelievi dovrà essere posta in essere da parte del Belgio (nei confronti dei suoi operatori), quale stato membro nel quale era stato commesso l'illecito, e al quale incombe di conseguenza l'obbligo di mettere a disposizione della Commissione gli importi corrispondenti ai diritti accertati.

La *Commissione* osserva che la prima questione pare insorga da una confusione tra i termini di «transito comunitario» e «transito comunitario interno»: il regolamento n. 542/69 contempla tutte le operazioni di transito, vale a dire di circolazione di merce tra due punti della Comunità. Allorché le merci in questione sono merci comunitarie vi è «transito comunitario interno»; se invece non sono merci comunitarie, vi è «transito comunitario esterno». Il transito dalla Svizzera non modifica la situazione poiché le operazioni di transito nella fattispecie si sono svolte secondo le formalità contemplate dall'accordo stipulato tra la CEE e la Confederazione elvetica in materia di transito comunitario. E infatti, a norma dell'art. 1, n. 1 dell'accordo di cui sopra, la disciplina in materia di transito comunitario si applica alle merci che circolano tra due punti della Comunità transitando per il territorio elvetico, indipendentemente dal fatto che siano spedite direttamente, con o senza trasbordo in Svizzera, o che siano rispedite dalla Svizzera, eventualmente dopo essere state in deposito doganale.

Per quanto riguarda la seconda questione, risulta dal contesto dell'art. 7 del regolamento n. 304/71 che una lettera di vettura internazionale rilasciata in uno stato membro ha il valore di documento di transito comunitario interno, salvo che l'ufficio doganale di partenza apponga la sigla T 1. Inoltre, l'accordo summenzionato autorizza le autorità svizzere a rilasciare documenti di transito comunitario interno su presentazione di un documento di transito comunitario interno rilasciato in uno stato membro della Comunità. Di conseguenza, sulla base di

una LV 1 rilasciata in uno stato membro sulla quale non figura la sigla T 1 e quindi valida come documento di transito comunitario interno, le autorità svizzere rilasciano, in caso di rispedizione nell'ambito della procedura semplificata contemplata per le merci che vengono trasportate per ferrovia, una nuova LV 1 che ha valore di documento di transito comunitario interno. A questo scopo esse devono apporre nella casella 25 di detta lettera di vettura la sigla T 2.

Supposto che nella LV 1 rilasciata in Belgio non comparisse la sigla T 1, la condotta delle autorità svizzere è stata quindi regolare. Se invece questa sigla fosse stata apposta, il comportamento sarebbe stato illegittimo.

La terza questione, secondo la Commissione, riguarda la responsabilità che il trasporto fa insorgere a carico dei paesi e degli operatori. Si dovrebbe ricordare:

a) che la responsabilità per il pagamento di un debito doganale insorge non già dal trasporto delle merci, anche se questo trasporto era coperto da un documento irregolare, bensì da altre cause che sono precisate nella direttiva relativa al vincolo doganale;

b) che una responsabilità amministrativa o penale può incombere ad un operatore per il fatto di aver coscientemente utilizzato un documento falso;

c) se l'ufficio doganale belga di partenza non avesse apposto la sigla T 1 sulla LV 1, si potrebbe immaginare una responsabilità del Belgio e che in effetti, in un'operazione di transito comunitario, l'ufficio doganale di partenza avrebbe, fra le altre funzioni, quella di controllare la posizione doganale delle merci e se, di conseguenza, questa dovesse circolare nell'ambito del procedimento semplificato contemplato per le merci trasportate per ferrovia, l'ufficio doganale di partenza dovrebbe apporre la sigla T 1 sulla LV 1; questo aspetto potrebbe tuttavia non essere pertinente sotto il profilo della pronuncia da emanarsi.

L'ultima questione sottoposta trova facilmente soluzione se l'infrazione d'irregolarità di cui trattasi viene definita. Essa consiste nel fatto di mettere al consumo merci non comunitarie senza aver versato i prelievi che sono obiettivamente esigibili. È chiaro che siffatta infrazione o irregolarità è stata commessa in Italia e che il recupero dei prelievi non versati dovrebbe effettuarsi ad opera di questo paese.

III — La fase orale del procedimento

L'attore nella causa principale, sig. C. Fioravanti, con l'avv. G. Leone, del foro di Milano, il governo italiano, rappresentato dal sig. A. Squillante, in qualità di agente, assistito dall'avvocato dello stato O. Fiumara, e la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. A. Prozzillo, in qualità di agente, hanno svolto osservazioni orali all'udienza del 29 maggio 1984.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni all'udienza del 3 luglio 1984.

In diritto

1 Con ordinanza 20 aprile 1983, pervenuta il 30 maggio seguente, la Corte d'appello di Brescia ha sottoposto alla Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, quattro questioni pregiudiziali concernenti l'interpretazione dell'accordo fra la Comunità economica europea e la Confederazione svizzera sull'applicazione della normativa in materia di transito comunitario (GU L 249, pag. 1) (in prosieguo: l'accordo) e del regolamento del Consiglio 18 marzo 1969 n. 542 relativo al transito comunitario (GU L 77, pag. 1).

2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di una controversia fra il sig. Claudio Fioravanti, spedizioniere doganale, appellante nella causa principale, e l'amministrazione italiana delle finanze dello stato, appellata nella causa principale.

3 Nella sua ordinanza di rinvio, la Corte d'appello riferisce che l'appellante nella causa principale era stato incaricato, nella sua qualità di spedizioniere doganale, di sdoganare tre partite di burro di origine e di provenienza comunitaria (Belgio). Esso aveva presentato, sulla base della documentazione ricevuta, formalmente autentica e regolare, le dichiarazioni d'importazione definitiva relative alla merce. Quest'ultima veniva quindi sdoganata, mediante tre bollette doganali emesse dalla dogana di Cremona, nei magazzini generali Cariplo presso i quali essa era stata depositata.

4 Successivamente, la dogana italiana accertava che la merce, proveniente dall'Australia, era stata importata temporaneamente in Belgio per la trasformazione, quindi spedita dal Belgio ad un'impresa svizzera presso il porto franco di Ginevra La Praille, poi rispedita dal suddetto porto franco alla società Gormec srl a Cremona e quivi sdoganata tramite l'appellante nella causa principale.

5 Sempre secondo l'ordinanza di rinvio, la dogana svizzera aveva apposto sulle lettere di vettura internazionali CIM, rilasciate per la rispedizione, la sigla T 2 riguardante il transito comunitario interno, per un asserito errore che si assumeva derivante, in primo luogo, dallo smarrimento dell'esemplare n. 3 delle lettere di vettura emesse in Belgio, sul quale avrebbe dovuto essere

apposta la sigla indicante l'origine comunitaria o extracomunitaria della merce in trasporto, e, in secondo luogo, dal rilievo che, a norma dei regolamenti in vigore, in mancanza della sigla T 1, che indica l'origine extracomunitaria della merce, si tratta di transito comunitario interno.

6 La dogana italiana calcolava pertanto l'importo dovuto per prelievi agricoli sulle partite di cui trattasi provenienti da paesi terzi, alle date delle singole bollette di importazione, il quale ammontava a 243 400 755 LIT. Essa chiedeva alla ditta Gormec e, in subordine, al sig. Fioravanti, quale responsabile sussidiario ex art. 41 della legge doganale italiana, il pagamento di tale somma. Poiché la ditta Gormec non aveva pagato e gli atti esecutivi nei suoi confronti erano rimasti infruttuosi, l'amministrazione delle finanze notificava al Fioravanti, il 17 maggio 1977, un'ingiunzione di pagamento per la predetta somma di 243 400 755 LIT.

7 Lo spedizioniere doganale proponeva opposizione dinanzi al tribunale di Brescia. Esso faceva valere svariati mezzi difensivi, in particolare l'incompetenza dell'amministrazione finanziaria da cui proveniva l'ingiunzione, facendo rilevare che l'illecito o le irregolarità riguardanti il transito comunitario di cui trattasi erano stati commessi in un altro stato membro della Comunitá (Belgio) o a questa aderente ai fini considerati in forza di un accordo internazionale (Svizzera) e che, secondo l'art. 36 del regolamento n. 542/69, «l'azione per il recupero dei dazi e degli altri diritti e tributi eventualmente esigibili è posta in essere da tale stato membro».

8 L'amministrazione finanziaria rilevava che nella fattispecie non ricorreva l'ipotesi contemplata dalla norma invocata. Essa sosteneva che non si trattava di trasporto comunitario, cioè fra stati membri attraverso la Svizzera, ma di trasporto in provenienza da un paese terzo, quale la Svizzera, dato che la spedizione della merce da Ginevra a Cremona, effettuata per ordine di un soggetto diverso dal mittente dell'originaria spedizione da Montzen in Belgio e che era il destinatario di tale spedizione, era del tutto indipendente da quest'ultima e mancava quindi il presupposto essenziale per la configurazione del transito comunitario, costituito dalla provenienza della merce da uno stato membro della Comunità.

9 Avendo il tribunale adito rigettato l'opposizione del Fioravanti, quest'ultimo interponeva appello. La Corte d'appello di Brescia, investita dell'appello, ha proposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«(1) se, con particolare riferimento agli artt. 1 e 5 dell'accordo tra la CEE e la Confederazione svizzera sull'applicazione della normativa in materia di transito comunitario di cui al regolamento (CEE) n. 2812/72 del Consiglio nonché alle altre specifiche disposizioni di tale normativa, debba essere considerato transito comunitario quello relativo a merci che, spedite dal Belgio (dogana di Montzen) a un determinato destinatario presso il porto franco di Ginevra La Praille (Svizzera) siano rispedite da tale soggetto, tramite la dogana del suddetto porto franco, ad altro destinatario presso la città di Cremona (Italia) e quivi definitivamente importate;

(2) se, nell'ipotesi considerata, sia legittimo il rilascio da parte della dogana svizzera di lettere di vettura internazionali CIM contenenti riferimenti alle lettere di vettura relative alla fase precendente del trasporto, con l'apposizione della sigla T 2 destinata ad indicare i trasporti comunitari interni, giustificata dall'affermazione (non dimostrata in quanto si assume smarrito l'esemplare n. 3 di quei documenti) che le precedenti lettere di vettura non contenevano alcuna sigla e quindi nemmeno la sigla T 1, in mancanza della quale il transito comunitario doveva essere considerato interno e non esterno, relativo cioè a merci non provenienti da paesi extracomunitari;

(3) se, essendo viceversa le merci di provenienza extracomunitaria (nella fattispecie, dall'Australia) ed introdotte in temporanea importazione, quindi senza l'assolvimento di alcun abbligo tributario doganale, nel Belgio, paese membro della Comunità in cui il trasporto in questione ebbe origine, tale trasporto, effettuato con i documenti legittimanti i transiti comunitari interni, comporti la responsabilità del paese (e degli operatori) in cui venne eseguita la spedizione (Belgio) e di quello in cui seguì la rispedizione delle merci (Svizzera) e non del paese della definitiva importazione (Italia), avvenuta in base a documenti formalmente regolari;

(4) se, prevedendo l'art. 36 del regolamento CEE n. 542/69 che, "quando è accertato che, nel corso o in occasione di operazioni di transito comunitario, è stato commesso un illecito in un determinato stato membro, l'azione per il recupero dei dazi e degli altri diritti e tributi eventualmente esigibili è posta in essere da tale Stato membro . . .", nella specie in esame, pur essendo stato l'accertamento dell'illecito compiuto nello

stato italiano, il recupero dei diritti di prelievo agricolo debba essere compiuto dallo stato in cui ebbe origine il trasporto qualificato come comunitario interno o da quello della effettuata rispedizione e nei confronti dei relativi operatori».

10 Il giudice nazionale parte dalla supposizione che l'esemplare n. 3 delle lettere di vettura sia stato perduto. Tuttavia, nel corso del procedimento dinanzi alla Corte, il Fioravanti ha prodotto copie fotostatiche di taluni documenti che, a suo dire, erano gli esemplari n. 3 delle lettere di vettura di cui è causa, e su cui era riportata la sigla T 2. Qualora fosse provato che questi documenti erano le lettere di vettura emesse in Belgio, se ne potrebbe concludere che le suddette lettere di vettura non portavano la sigla T 1 con la conseguenza che la merce circolava vincolata alla procedura di transito comunitario interno. Spetta al giudice nazionale accertare se tale circostanza si sia verificata per quanto concerne la merce di cui trattasi o una parte di essa.

11 Secondo le norme del regolamento n. 542/69, le merci per cui non ricorrono le condizioni di cui agli artt. 9 e 10 del trattato circolano vincolate alla procedura del transito comunitario esterno. Le merci che soddisfano alle condizioni stabilite agli artt. 9 e 10 del trattato circolano vincolate alla procedura del transito comunitario interno. Tali disposizioni sono state modificate da regolamenti successivi, in particolare, per quanto concerne il trasporto per ferrovia, dal regolamento della Commissione 11 febbraio 1971, n. 304 (GU L 35, pag. 31).

12 Per circolare vincolata alla procedura del transito comunitario esterno, la merce deve formare oggetto di una dichiarazione T 1. Per circolare vincolata alla procedura del transito comunitario interno, la merce deve formare oggetto di una dichiarazione T 2. I moduli delle dichiarazioni consistono in fascicoli comprendenti almeno gli esemplari seguenti:

a) l'esemplare per l'ufficio di partenza, esemplare contrassegnato col n. 1;

b) l'esemplare per l'ufficio di destinazione, esemplare contrassegnato col n. 2;

c) l'esemplare per il rinvio, esemplare contrassegnato col n. 3;

d) l'esemplare per la statistica, esemplare contrassegnato col n. 4.

Su ciascun esemplare dev'essere risportata la sigla T 1 quando si tratta di transito comunitario esterno o la sigla T 2 quando si tratta di transito comunitario interno. Per le merci trasportate per ferrovia i documenti di accompagnamento sono denominati «lettere di vettura (CIM)».

Sulla prima questione concernente l'accordo e la nozione di transito comunitario

13 Il Fioravanti, il governo della Repubblica italiana e la Commissione, che hanno presentato osservazioni dinanzi alla Corte, sono d'accordo per risolvere la prima questione in senso affermativo.

14 In forza dell'art. 7, n. 1, del regolamento n. 542/69, il regime del transito comunitario non si applica ai trasporti di merci effettuati in regime di trasporto internazionale per ferrovia (convenzione TIF), a condizione che essi abbiano avuto inizio o debbano avere termine all'esterno della Comunità. Per l'applicazione dell'accordo, il termine «Comunità» che appare in tale norma, si riferisce esclusivamente alla Comunità economica europea (art. 2, n. 2, dell'accordo). Tuttavia, in forza dell'art. 1 dell'accordo, la normativa in materia di transito comunitario si applica alle merci che circolano tra due punti situati nella Comunità attraversando il territorio svizzero siano esse spedite direttamente, con o senza trasbordo in Svizzera, oppure rispedite dalla Svizzera, eventualmente dopo deposito doganale. L'art. 5 dell'accordo precisa le condizioni del rilascio di documenti T 2 o T 2 L per le merci che vengono rispedite dalla Svizzera previo deposito doganale.

15 La prima questione va pertanto risolta nel senso che il transito di merci, spedite dal Belgio a un determinato destinatario presso il porto franco di Ginevra La Praille (Svizzera) e che siano rispedite da tale soggetto, tramite la dogana del suddetto porto franco, ad altro destinatario in Italia, deve essere considerato transito comunitario.

Sulla seconda questione concernente il rilascio delle lettere di vettura T 2

16 La seconda questione è diretta a stabilire se, ed eventualmente a quali condizioni, la dogana svizzera possa rilasciare lettere di vettura internazionali CIM, con l'apposizione della sigla T 2 destinata a indicare i trasporti comunitari interni. Al riguardo, va ricordato che, a norma dell'art. 6 dell'accordo, gli uffici doganali svizzeri competenti sono autorizzati ad assumere in particolare le funzioni degli uffici di partenza, di passaggio, di destinazione e di garanzia. Fatte salve talune disposizioni specifiche nell'accordo, il rilascio di documenti T 2 da parte di un ufficio di partenza svizzero, è subordinato alla presentazione di documenti T 2 rilasciati in uno stato membro. Gli uffici di partenza competenti degli stati membri sono autorizzati a rilasciare documenti T 1 o T 2 validi sino ad un ufficio di destinazione svizzero.

17 Ne consegue che, quando la merce accompagnata da documenti T 2 rilasciati in uno stato membro viene rispedita alle condizioni di cui all'art. 5 dell'accordo, l'ufficio di partenza svizzero è autorizzato a rilasciare documenti T 2 a destinazione di uno stato membro. Come la Commissione espone nelle sue osservazioni scritte, dal contesto dell'art. 7 del regolamento n. 304/71 risulta che una lettera di vettura internazionale rilasciata in uno stato membro ha il valore di un documento di transito comunitario interno, a meno che l'ufficio di partenza non apponga la sigla T 1 nel riquadro 25. Di conseguenza, in base ad una lettera di vettura internazionale rilasciata in uno stato membro sulla quale non figuri la sigla T 1, e quindi valida come documento di transito comunitario interno, le autorità svizzere rilasciano, in caso di rispedizione nell'ambito della procedura semplificata stabilita per le merci che circolano per ferrovia, una nuova lettera di vettura internazionale avente valore di documento di transito comunitario interno. A tal fine esse debbono apporre la sigla T 2 nel riquadro 25 di tale lettera di vettura. Invece, in mancanza dell'esemplare n. 3 della lettera di vettura, o quando tale esemplare porta la sigla T 1, le autorità svizzere non sono autorizzate a rilasciare una lettera di vettura recante la sigla T 2.

18 La seconda questione va quindi risolta nel senso che quando merci provenienti da uno stato membro sono accompagnate da una lettera di vettura su cui è apposta, da parte dell'ufficio dello stato membro di spedizione, la sigla

T 2 o sulla quale la sigla T 1 non è apposta nel riquardro 25, l'ufficio di partenza svizzero è autorizzato, in caso di rispedizione a destinazione di uno stato membro, a rilasciare una nuova lettera di vettura, su cui figuri, nel riquadro 25, la sigla T 2. In mancanza dell'esemplare n. 3 della lettera di vettura, o qualora tale esemplare sia contrassegnato dalla sigla T 1, l'ufficio di partenza svizzero non è autorizzato a rilasciare una lettera di vettura recante la sigla T 2.

Sulla terza e la quarta questione concernenti il recupero dei diritti

19 L'art. 36, n. 1, del regolamento n. 542/69, in vigore al momento dei fatti che sono alla base della controversia, dispone:

«1. Quando è accertato che, nel corso o in occasione di operazioni di transito comunitario, è stato commesso un illecito in un determinato stato membro, l'azione per il recupero dei dazi e degli altri diritti e tributi eventualmente esigibili è posta in essere da tale stato membro in conformità delle sue disposizioni legislative, regolamentari e amministrative, senza pregiudizio dell'esercizio delle azioni penali».

Tale disposizione si applica anche alla Confederazione svizzera in forza dell'accordo.

20 Il Fioravanti sostiene che, all'arrivo della merce in Italia, essa era accompagnata da lettere di vettura recanti la sigla T 2. Le autorità doganali italiane avrebbero quindi legittimamente ammesso la merce senza riscuotere dazi e prelievi agricoli, non essendo stato commesso in Italia alcun illecito nè alcuna irregolarità ai sensi del regolamento.

21 La Commissione ritiene che l'art. 36 del succitato regolamento non si applichi nella fattispecie. Essa sostiene che la messa in circolazione in uno stato membro di merci non comunitarie, che non sono in libera pratica nella Comunità, rende esigibili i dazi e gli altri diritti e tributi da corrispondere in occasione della loro messa in circolazione. Tale evento si è prodotto in Italia e i dazi e gli altri diritti e tributi debbono essere quivi recuperati. Il semplice fatto dell'apposizione della sigla T 2 sulle lettere di vettura che accompagnano merci non comunitarie non darebbe luogo alla riscossione di alcun dazio o altro diritto e tributo. Per questo motivo l'art. 36 del regolamento non sarebbe applicabile.

22 Tale tesi della Commissione non può trovare accoglimento. L'economia del regime di transito comunitario necessita di una disposizione che disciplini il caso in cui, a seguito di un'irregolarità nell'applicazione del regime, i dazi e gli altri diritti e tributi esigibili non siano riscossi. La Commissione non ha potuto specificare alla Corte la natura dei dazi e altri diritti e tributi considerati dalla disposizione di cui è causa che sarebbero esigibili in caso di illecito o di irregolarità se non si tratta dei dazi e degli altri diritti e tributi alla messa in circolazione o all'esportazione. Si deve pertanto concludere che l'art. 36 del regolamento riguarda un illecito o un'irregolarità commessi in occasione di un'operazione di transito comunitario, che ha comportato la mancata riscossione dei dazi o di altri diritti e tributi che avrebbero dovuto essere riscossi.

23 La terza e la quarta questione vanno quindi risolte nel senso che qualora, a seguito di un illecito o di un'irregolarità commessi in occasione di un'operazione di transito comunitario, non siano riscossi i dazi e altri diritti e tributi esigibili, il recupero di tali dazi e altri diritti e tributi viene effettuato dallo stato membro in cui l'illecito o l'irregolarità sono stati commessi, in conformità alle norme legislative, regolamentari e amministrative di tale stato.

Sulle spese

24 Le spese sostenute dal governo della Repubblica italiana e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale, il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale al quale spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (quarta sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dalla Corte d'appello di Brescia, con ordinanza 20 aprile 1983, dichiara:

1° **Il transito di merci, spedite dal Belgio ad un determinato destinatario presso il porto franco di Ginevra La Praille (Svizzera) e che siano rispedite da tale soggetto, tramite la dogana del suddetto porto**

franco, ad altro destinatario in Italia, deve essere considerato transito comunitario.

2° Qualora le merci provenienti da uno stato membro siano accompagnate da una lettera di vettura su cui sia stata apposta la sigla T 2 dall'ufficio dello stato membro di spedizione, o su cui la sigla T 1 non sia apposta nel riquadro 25, l'ufficio di partenza svizzero è autorizzato, in caso di rispedizione a destinazione di uno stato membro, a rilasciare una nuova lettera di vettura, su cui figuri, nel riquadro 25, la sigla T 2. In mancanza dell'esemplare n. 3 della lettera di vettura, o qualora tale esemplare sia contrassegnato dalla sigla T 1, l'ufficio di partenza svizzero non è autorizzato a rilasciare una lettera di vettura recante la sigla T 2.

3° Qualora, a seguito di un illecito o di un'irregolarità commessi in occasione di un'operazione di transito comunitario, non siano riscossi i dazi e gli altri diritti e tributi esigibili, il recupero di tali dazi e altri diritti e tributi viene effettuato dallo stato membro in cui l'illecito o l'irregolarità sono stati commessi, in conformità alle norme legislative, regolamentari e amministrative di tale stato.

Bosco Pescatore

O'Keeffe Koopmans Bahlmann

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo, il 27 novembre 1984.

Per il cancelliere

D. Louterman

amministratore

Il presidente della quarta sezione

G. Bosco