usare autoveicoli i quali abbiano fruito di un regime di importazione temporanea e quindi siano stati esentati dal pagamento dell'imposta sul valore aggiunto.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, il 9 ottobre 1980.

Per il cancelliere

J. A. Pompe

cancelliere aggiunto

Il presidente della Prima Sezione

T. Koopmans

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE FRANCESCO CAPOTORTI DEL 10 LUGLIO 1980

Signor Presidente,
signori Giudici,

1. Comincerò col riassumere brevemente i fatti che sono all'origine della presente causa pregiudiziale.

Il signor Gerhard Fink, cittadino della Repubblica federale germanica, affidò nel 1976 al signor Giovanni Carciati, cittadino italiano residente a Ravenna, un'autovettura immatricolata in Germania ed intestata alla ditta Hermann Fink, per poterne disporre in Italia in occasione dei suoi frequenti viaggi di affari. Nel marzo del 1978 il signor Carciati fu fermato da agenti della guardia di finanza mentre era alla guida dell'autovettura in questione e venne denunciato all'autorità giudiziaria per avere importato in Italia un'autovettura senza pagare le imposte e i diritti dovuti. Di conseguenza, egli dovette comparire davanti al tribunale di Ravenna per rispondere di contrabbando doganale, connesso alla violazione delle norme che regolano l'imposta sul valore aggiunto.

Nell'ambito di questo procedimento, il tribunale, con ordinanza del 23 novembre 1979, ha rivolto alla nostra Corte il seguente quesito:

«Se gli articoli 25, 216, 282, 287 e 339 del DPR 23 gennaio 1973, n. 43, in relazione alle legge 27 ottobre 1957, n. 1163 di ratifica ed esecuzione della conven-

zione internazionale di New York del 4 giugno 1954 e agli articoli 67, 69, 70 e 71 del DPR 26 ottobre 1972, n. 633, siano in contraddizione con la normativa comunitaria in materia di libera circolazione delle merci».

2. Mi sembra opportuno riassumere brevemente il contenuto delle norme internazionali e italiane che sono state richiamate dal giudice di rinvio nella sua ordinanza.

L'articolo 2 della convenzione di New York del 4 giugno 1954 — ratificata da tutti gli Stati membri delle Comunità europee — disciplina l'importazione in franchigia temporanea di autoveicoli; esso stabilisce, al paragrafo 1, che ciascuno Stato contraente ammette «in franchigia temporanea ... i veicoli appartenenti a persone che hanno la loro residenza normale fuori del suo territorio e che sono importati ed utilizzati per il loro uso privato in occasione di una visita temporanea sia dai proprietari di tali veicoli sia da altre persone che hanno la loro residenza normale fuori del suo territorio». L'articolo 216 del DPR 23 gennaio 1973, n. 43 («Testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale»), regola la temporanea importazione dei veicoli stradali ad uso privato facendo rinvio alla convenzione di New York, e in particolare prevede, al comma 2°, che quando manchino o siano venute a cessare le condizioni indicate nella predetta convenzione, «resta ferma l'applicabilità delle pene stabilite per il reato di contrabbando». Lo stesso testo unico stabilisce altresì la pena pecuniaria da infliggere a chiunque detenga merci estere senza dimostrarne la legittima provenienza (articolo 282 in relazione all'articolo 25), ovvero dia «in tutto o in parte, a merci estere importate in franchigia e con riduzione dei diritti ... (di confine) una destinazione ad uso diverso da quello per il quale fu concessa la franchigia o la riduzione» (articolo 287). Quanto, infine, ai diritti non corrisposti, al cui ammontare la sanzione pecuniaria è commisurata, il DPR 26 ottobre 1972, n. 633, concernente l'istituzione e la disciplina dell'imposta sul valore aggiunto, stabilisce che l'imposta in questione sia applicata, tra l'altro, «sulle importazioni da chiunque effettuate» (articolo 1) e regola poi, specificamente, negli articoli dal 67 al 70, il regime dell'imposta sulle importazioni.

3. È noto che questa Corte non è competente a decidere, nei giudizi basati sull'articolo 177 del Trattato CEE, circa la compatibilità di determinate norme nazionali col diritto comunitario. Ma è giurisprudenza costante che essa possa, di fronte ad un'ordinanza di rinvio inesattamente formulata, identificare la questione di diritto comunitario in termini che le consentano di pronunciarsi. Nel nostro caso, la questione generale che il giudice italiano vi chiede di risolvere è evidentemente quella dell'interpretazione dei principi fondamentali del Trattato CEE sulla libera circolazione delle merci e in particolare dei principi applicabili al regime delle importazioni, per stabilire se queste norme facciano eventualmente ostacolo a una disciplina nazionale la quale, assoggettando l'importazione nor-

male di autoveicoli al pagamento dell'imposta sul valore aggiunto, vieti ai residenti nel territorio dello Stato di utilizzare autoveicoli che abbiano fruito di un regime d'importazione temporanea, e quindi dell'esenzione dalla citata imposta.

A mio avviso, la risposta deve essere negativa, sia che si abbia riguardo all'assoggettamento degli autoveicoli all'imposta sul valore aggiunto all'importazione, sia che si faccia riferimento alle limitazioni che una legge nazionale stabilisca per l'uso di un veicolo temporaneamente importato.

Sotto il primo profilo, mi sembra indiscutibile che l'applicazione dell'IVA all'importazione di autoveicoli per uso privato non può dar luogo ad alcun conflitto con i principi del Trattato. Al riguardo credo sia sufficiente rammentare che l'applicazione dell'IVA all'importazione è esplicitamente prevista nella seconda direttiva del Consiglio dell'11 aprile 1967 — 67/228/CEE — in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra d'affari. L'articolo 2 di tale direttiva stabilisce infatti: «sono assoggettate all'imposta sul valore aggiunto ... b) le importazioni di beni».

Quanto poi al divieto imposto da uno Stato membro alle persone che in esso risiedono, di utilizzare veicoli temporaneamente importati in franchigia, esso costituisce — come giustamente osserva la difesa della Commissione — l'unico mezzo veramente efficace per prevenire le frodi fiscali ed assicurare che le imposte siano pagate nel paese di destinazione dei beni. È infatti di tutta evidenza che, se fosse consentito anche ai residenti nello Stato di importazione di utilizzare gli autoveicoli importati in franchigia temporanea, sarebbe molto difficile individuare i casi di frode.

Del resto, la sesta direttiva del Consiglio del 17 maggio 1977, n. 388, relativa al sistema comune di imposta sul valore aggiunto, fa obbligo agli Stati membri di esentare dall'IVA le importazioni di beni assoggettati a un regime doganale di ammissione temporanea «alle condizioni da essi (Stati membri) stabilite per prevenire ogni possibile frode, evasione ed abuso» (articolo 14). Ciò dimostra che gli Stati membri conservano un largo potere d'intervento in materia d'importazione temporanea, proprio allo scopo di impedire le frodi fiscali, e che si tratta di un potere pienamente compatibile con il principio della libertà di circolazione delle merci.

Un'ulteriore conferma di questa constatazione è fornita dalla proposta di direttiva del Consiglio relativa alle franchigie fiscali applicabili all'interno della Comunità in materia d'importazione temporanea di taluni mezzi di trasporto, presentata dalla Commissione il 30 ottobre 1975 (GU n. C 267 del 21 novembre 1975, p. 8). Tale proposta, infatti, all'articolo 3 (concernente l'importazione temporanea di taluni mezzi di trasporto per uso privato, compresi i veicoli stradali a motore) prevede che il privato il quale importa tali beni «deve: aa) avere la residenza in uno degli Stati della Comunità diverso da quello dell'importazione temporanea» e «bb) utilizzare i suddetti mezzi di trasporto per uso privato»; inoltre tali mezzi «non possono essere ceduti o noleggiati nello Stato membro di importazione temporanea, né prestati a residenti di questo Stato». Ana-

loghe limitazioni sono previste all'articolo 4 della medesima proposta per l'utilizzazione di vetture ad uso professionale temporaneamente importate.

La normativa comunitaria derivata in corso di elaborazione contiene dunque limitazioni all'uso dei veicoli importati in franchigia temporanea, le quali sostanzialmente corrispondono a quelle previste nella citata norma della convenzione di New York.

Non mi sembra, infine, vi siano argomenti per mettere in dubbio il potere di uno Stato membro di sanzionare penalmente la inosservanza della disciplina nazionale relativa all'importazione temporanea di autoveicoli. Infatti, una volta riconosciuto che disposizioni del tipo di quelle italiane sono compatibili con le regole dell'ordinamento comunitario, rientra nella competenza degli Stati membri configurare, se del caso, come reato l'inosservanza di tale normativa.

4. Per tutte queste considerazioni, propongo di rispondere al quesito rivolto dal tribunale di Ravenna alla nostra Corte, con l'ordinanza del 26 novembre 1979, nel modo che segue.

Le norme del Trattato CEE relative alla libera circolazione delle merci non fanno ostacolo a che una disciplina nazionale imponga ai residenti nel territorio di uno Stato membro il divieto, penalmente sanzionato, di utilizzare autoveicoli i quali abbiano fruito di un regime d'importazione temporanea e quindi siano stati esentati dal pagamento dell'imposta sul valore aggiunto.