zione sulla nomenclatura per la classificazione delle merci nelle tariffe doganali hanno il valore di mezzo idoneo per l'interpretazione delle voci della tariffa doganale comune.

La nozione di «automotrici» di cui alla voce 86.04 della tariffa doganale comune, dev'essere interpretata in modo da comprendervi i veicoli autopropulsi, destinati alla manutenzione delle strade ferrate, provvisti di uno i più motori che consentano il loro spostamento rapido ed interamente autonomo sulla rete cui sono adibiti.

R. Lecourt R. Monaco H. Kutscher A. M. Donner J. Mertens de Wilmars

P. Pescatore M. Sørensen A. J. Mackenzie Stuart A. O'Keeffe

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo, il 23 ottobre 1975.

Il cancelliere

A. Van Houtte

Il presidente

R. Lecourt

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE JEAN-PIERRE WARNER DEL 14 OTTOBRE 1975 [1]

Signor presidente,
signori giudici,

L'origine della controversia, oggetto della presente causa — sottoposta a questa Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, dal Finanzgericht di Berlino — trovasi nella classificazione nell'ambito della tariffa doganale comune (TDC) di un veicolo su rotaie che, in data 3 giugno 1971, era stato importato dalla Matisa-Maschinen-GmbH, attrice nella causa principale, dalla Svizzera nella Repubblica federale di Germania.

Tale veicolo su rotaie è una macchina destinata alla manutenzione delle linee ferroviarie. Esso serve per rincalzare con ghiaia la massicciata, nonchè per allineare i binari ed è formato da un telaio di carro ferroviario coperto, con due assi di scartamento normale, ciascuno munito di un paio di ruote. Esso è dotato di un motore diesel, che viene utilizzato per la propulsione nonchè per azionare le macchine operatrici. Per la propulsione esso è munito, fra l'altro, di posto guida e relativo cruscotto, dispositivo automatico di marcia, tachimetro, sistema di segnala-

1 — Traduzione dall'inglese.

zione ottica ed acustica e luci. Le macchine operatrici comprendono speciali attrezzature idrauliche, pneumatiche ed elettriche, in particolare compressori, dispositivi per sollevare e spostare i binari e livellatrici. Il veicolo è lungo m. 11,20, largo m. 2,60 e alto m. 3,12 e pesa circa 25 tonnellate. Il massimo delle prestazioni è di m 600 all'ora di strada ferrata rincalzata e livellata. Al di fuori degli usi di cui sopra, il motore può venir utilizzato per lo spostamento del veicolo sulla strada ferrata, ad una velocità che può raggiungere gli 80 km/h.

All'atto del primo sdoganamento di tale macchina, lo Hauptzollamt Berlin-Packhof, la classificava sotto la voce 84.23 A II b della TDC. Alla voce 84.23 è detto:

«Macchine ed apparecchi, fissi o mobili, per l'estrazione, lo sterramento, l'escavazione o la perforazione del suolo (pale meccaniche, tagliatrici-abbattitrici, escavatori, spianatrici, livellatrici, apripista, ruspe, ecc.); battipali, spazzaneve, diversi dalle vetture spazzaneve della voce n. 87.03:

A — Macchine ed apparecchi per l'estrazione, lo sterramento, l'escavazione o la perforazione del suolo:
  I. Automobili, su cingoli o su ruote, che non possono circolare su rotaie
  II. Altri:
    a) macchine di sondaggio e di perforazione
    b) non nominati
B — Battipali; spazzaneve, diversi dalle vetture spazzaneve della voce n. 87.03.»

Classificata sotto la voce 84.23 A II b, la macchina era soggetta al dazio doganale del 6 % ed alla tassa di conguaglio.

In prosieguo, tuttavia, il convenuto, modificando il primo accertamento, classificava la macchina sotto la voce doganale 86.04 B della TDC, in base alla quale l'aliquota del dazio doganale era del 7,8 % e, di conseguenza, applicava un supplemento d'imposta.

È proprio la legittimità di tale supplemento d'imposta che è stata posta in questione nel procedimento avanti il Finanzgericht di Berlino. Tale giudice rinvia, in sostanza, a questa Corte per la soluzione della questione.

Nel modificare la classificazione della macchina, il convenuto invocava la nota esplicativa della Nomenclatura di Bruxelles, pubblicata dal Consiglio di cooperazione doganale ai sensi degli artt. III e IV della convenzione di Bruxelles 15 dicembre 1950. Tale nota, a proposito della voce 86.04 della nomenclatura di Bruxelles, che è del medesimo tenore della corrispondente voce della TDC, così recita:

«Sono anche da classificare in questa voce i veicoli autopropulsi per la manutenzione delle strade ferrate (in particolare allineatrici per strade ferrate) forniti di uno o più motori che non solo azionano le macchine operatrici di cui sono minuti (dispositivo per l'allineamento delle rotaie, il serraggio della ghiaia, ecc.) e provvedono alla propulsione del complesso durante il lavoro, ma anche gli permettono di spostarsi rapidamente lungo i binari, in modo autonomo, quando le macchine operatrici non sono in azione.» (Nomenclatura di Bruxelles — Note esplicative, vol. IV, voce 86.04).

L'attrice, tuttavia, sostiene che il tenore letterale della voce 86.04 è chiaramente inidoneo a comprendere i veicoli di cui si fa menzione in tale nota e che non rientrava nei poteri del Consiglio di cooperazione doganale di estendere, in sede d'interpretazione, a tali veicoli la portata della voce. L'attrice invocava il testo tedesco della voce della TDC, che recita:

«Triebwagen (auch für Straßenbahnen):
Motordraisinen:
A — elektrische Triebwagen (mit Stromspeisung aus dem Stromnetz)
B — andere.»

Essa assume che il termine tedesco «Triebwagen» designa un veicolo autopro-

pulso adibito al trasporto passeggeri. La sua tesi sembra suffragata dai dizionari tedeschi — vedasi Wahrig: «Deutsches Wörterbuch»; «Der Volks-Brockhaus»; e Mackensen: «Neues Wörterbuch der deutschen Sprache».

Dato che la causa si svolgeva in Germania, ad avviso dell'attrice, dovrebbe prevalere il testo tedesco. Almeno questo argomento va disatteso, per il motivo che l'accoglierlo potrebbe manifestamente portare a divergenze nell'interpretazione e nell'applicazione della TDC nei diversi paesi membri, con la conseguente vanificazione di uno dei suoi obiettivi fondamentali.

Nel testo inglese della voce 86.04 è detto:

«Mechanically propelled railway and tramway coaches, vans and trucks, and mechanically propelled track inspection trolleys:
A — Electric railway and tramway coaches, vans and trucks (powered from an external source of electricity)
B — Other.»

Questo, ed in particolare la collocazione dei «coaches, vans and trucks», sta a significare che detta voce contempla i veicoli destinati al trasporto passeggeri e merci, ma non le macchine mobili.

Il testo francese della medesima voce, tuttavia, recita:

«Automotrices (même pour tramways) et draisines à moteur:
A — Automotrices éléctriques (à source extérieure d'énergie)
B — Autres.»

Il termine «automotrices» sembra idoneo a comprendere qualsiasi tipo di veicolo autopropulso su rotaie, compreso quello destinato alla manutenzione dei binari. Un veicolo autopropulso su rotaie per passeggeri o merci è, a mio avviso, in francese un «autorail», o forse, se questo termine non vi suona troppo antiquato, una «micheline».

I testi, danese, olandese ed italiano corrispondono al testo francese, ed in corrispondenza del testo francese «Automotrices», usano rispettivamente i termini «Motorvogne», «Motowagens» e «Automotrici». La Commissione sostiene che tutti e tre questi termini hanno ampia portata e sono idonei a comprendere un veicolo autopropulso destinato alla manutenzione delle linee ferroviarie. Condivido tale assunto.

Se per risolvere la questione fosse sufficiente prendere in considerazione i sei testi facenti fede della voce 86.04 della TDC, sarei propenso a suggerire a questa Corte di preferire il testo più preciso a quello più comprensivo e di conseguenza dichiarare che tale voce non comprendeva una macchina del tipo di cui trattasi.

Questa Corte, tuttavia, più volte ha avuto occasione di affermare che, in mancanza di qualsiasi interpretazione comunitaria ufficiale delle voci della TDC, le note esplicative pubblicate dal Consiglio di cooperazione doganale, in conformità alla Convenzione di Bruxelles sulla Nomenclatura per la classificazione delle merci nelle tariffe doganali, costituiscono un mezzo idoneo per tale interpretazione — vedasi causa 14-70, *Bakels* contro *Oberfinanzdirektion München* (Racc. 1970, pagg. 1009-1010), cause 12, 13 e 14-71, *Henck* contro *Hauptzollamt Emerich* (Racc. 1971, pagg. 751, 775 e 787), causa 30-71, *Siemers* contro *Hauptzollamt Bad Reichenhall* (ibid. pagg. 928-929), causa 77-71, *Gervais-Danone* contro *Hauptzollamt München* (ibid. pagg. 1137) e causa 185-73, *Hauptzollamt Bielefeld* contro *König* (Racc. 1974, pag. 619).

Presumo che ciò vada inteso nel senso che in caso di dubbio ci si debba attenere alle note esplicative, come ad un mezzo idoneo per la giusta interpretazione della disposizione di cui trattasi, poichè, come l'avvocato generale Roemer ha sottolineato nella causa *Bakels* (Racc. 1970, pagg. 1015-1016), esse non hanno forza

di legge e quindi non potrebbero aver efficacia nel caso in cui fossero chiaramente incompatibili con il preciso tenore di tale disposizione.

Nel nostro caso, a mio avviso, vi è un dubbio circa la portata della voce 86.04.

Esso viene determinato dalle evidenti divergenze tra il significato del suo testo nelle diverse lingue della Comunità.

Il dubbio viene incentivato da un attento esame del tenore letterale della voce 84.23, l'unica altra voce sotto la quale qualcuno in corso di causa abbia sostenuto potersi classificare la macchina di cui trattasi. In particolare tale macchina non corrisponde perfettamente alla definizione di macchina per l'estrazione, lo sterramento, l'escavazione «o per la perforazione del suolo».

Il dubbio viene ancora accentuato da una disamina complessiva delle sezioni e dei capitoli della TDC, in cui le voci 84.23 e 86.04 sono collocate.

Asserendo ciò, non è mia intenzione alludere ai titoli di queste sezioni e capitoli, che la norma A (1) delle regole generali per l'interpretazione della nomenclatura della TDC stabilisce che «debbono essere considerati come puramente indicativi»; nè alludo alla nota 1 (k) della sezione XVI, la quale sezione comprende il capitolo 84, benchè molto sia stato detto sulla nota stessa. La nota 1 (k) dichiara semplicemente che la sezione XVI non contempla «il materiale da trasporto della sezione XVII», sezione in cui figura il capitolo 86. Questa asserzione non fornisce soluzione alla questione del cosa comprenda il capitolo 86 ed in particolare la voce 86.04.

Ciò che tengo a sottolineare è l'impressione generale che si ricava da una disamina delle sezioni XVI e XVII. Da tale disamina consegue, a mio avviso, che il capitolo 86, conformemente a quanto sostenuto dalla Commissione, va verosimilmente inteso nel senso ch'esso comprende tutte le attrezzature ferroviarie, mentre il capitolo 84, anche se contempla macchine che si muovono su rotaie, comprende probabilmente solo macchine relativamente statiche, che si muovono su rotaie, solo nell'ambito di un particolare stabilimento o miniera. La Commissione sottolinea che la voce 86.06 comprende espressamente: «Carri-officina, carri-gru ed altri carri di servizio, per strade ferrate, dresine senza motore». Sarebbe strano, ad avviso della Commissione, che un veicolo di servizio come quello di cui trattasi rientrasse nel capitolo 86, voce 86.06, se non autopropulso, ma ne fosse escluso se autopropulso. Sono propenso ad ammetterlo.

Ritengo tuttavia, come ho già detto, che sussista un dubbio e che la nota esplicativa pubblicata dal Consiglio di cooperazione doganale sia destinata a risolvere tale dubbio. Stando così le cose, il principio sancito dalle sentenze di questa Corte, cui ho fatto riferimento, impone che la guida offerta dalle note esplicative sia accettato e ciò a buona ragione. Proprio com'è conforme allo scopo della TDC di raggiungere, entro i limiti della sua portata, l'uniformità di trattamento per le merci ad ogni frontiera della Comunità, così l'obiettivo perseguito dalla convenzione di Bruxelles è di giungere alla massima uniformità possibile nella nomenclatura delle merci, ai fini doganali, in tutti gli Stati firmatari di tale Convenzione. Sono firmatari tutti gli Stati membri della Comunità ed anche molti altri Stati non membri della stessa. Sarebbe un controsenso per la Comunità, nel suo complesso, il contribuire ad ostacolare il conseguimento degli obiettivi della Convenzione.

Questi sono, in termini concisi, i quesiti sottoposti a questa Corte dal Finanzgericht di Berlino:

1) Se la macchina importata dall'attrice, in data 3 giugno 1971, vada classificata sotto la voce 86.04 B oppure sotto la voce 84.23 A II b della TDC.
2) Se, in particolare, le note esplicative della nomenclatura di Bruxelles siano vincolanti nell'ordinamento giuridico comunitario per l'interpretazione della TDC.

La Commissione sottolinea che col primo quesito, nella maniera in cui è formulato, si chiede a questa Corte, non soltanto di interpretare la TDC, il che rientra nei suoi compiti, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, ma di applicarla alla fattispecie, oggetto della causa, il che significherebbe per questa Corte violare la competenza dello stesso Finanzgericht. Ritengo che, nel presente caso, la questione sia puramente formale. Essa è cionondimeno valida. La Commissione sottolinea, in secondo luogo, che sarebbe più logico per la Corte dare la precedenza alla seconda questione. Condivido pure tale opinione.

Concludendo, ritengo che le questioni sottoposte a questa Corte dal Finanzgericht di Berlino, vadano risolte come segue:

1) In mancanza di qualsiasi interpretazione comunitaria ufficiale di una disposizione della TDC, le note esplicative pubblicate dal Consiglio di cooperazione doganale in conformità alla convenzione di Bruxelles sulla nomenclatura per la classificazione delle merci nelle tariffe doganali, costituiscono un mezzo idoneo per tale interpretazione.

2) Di conseguenza, è sotto la voce 86.04 B e non sotto la voce 84.23 A II b della TDC che va classificata una macchina, di cui alla descrizione che segue:

«veicoli autopropulsi per la manutenzione delle strade ferrate (in particolare allineatrici per strade ferrate) forniti di uno o più motori che non solo azionano le macchine operatrici di cui sono muniti (dispositivo per l'allineamento delle rotaie, il serraggio della ghiaia, ecc.) e provvedono alla propulsione del complesso durante il lavoro, ma anche gli permettono di spostarsi rapidamente lungo i binari, in modo autonomo, quando le macchine operatrici non sono in azione.» (Nomenclatura di Bruxelles — Note esplicative, vol. IV, voce 86.04).