SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

14 maggio 2009 *

Nel procedimento C-161/08,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE, dallo Hof van beroep te Antwerpen (Belgio), con decisione 8 aprile 2008, pervenuta in cancelleria il 18 aprile 2008, nella causa

Internationaal Verhuis- en Transportbedrijf Jan de Lely BV

contro

Belgische Staat,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. A. Rosas (relatore), presidente di sezione, dai sigg. A. Ó Caoimh, J. N. Cunha Rodrigues, U. Lõhmus e A. Arabadjiev, giudici,

* Lingua processuale: l'olandese.

avvocato generale: sig.ra E. Sharpston
cancelliere: sig. R. Grass

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per la Internationaal Verhuis- en Transportsbedrijf Jan de Lely BV, dall'avv. S. Sablon, advocaat;

— per il governo belga, dal sig. J.-C. Halleux, in qualità di agente;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai sigg. S. Schønberg e F. Ronkes Agerbeek, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'art. 2, nn. 1-3, del regolamento (CEE) della Commissione 12 giugno 1991, n. 1593, recante modalità d'applicazione del regolamento (CEE) n. 719/91 del Consiglio relativo all'utilizzo nella Comunità dei carnet TIR e dei carnet ATA come documenti di transito (GU L 148, pag. 11; in prosieguo: il «regolamento attuativo»), letto in combinato disposto con l'art. 11 della Convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR, firmata a Ginevra il 14 novembre 1975 (in prosieguo: la «convenzione TIR»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia insorta tra la società Internationaal Verhuis- en Transportbedrijf Jan de Lely BV (in prosieguo: la «Jan de Lely») ed il Belgische Staat (Stato belga) ed avente ad oggetto la riscossione dei dazi e delle tasse dovuti in connessione ad un trasporto internazionale effettuato con l'accompagnamento di un carnet TIR.

Contesto normativo

Le disposizioni applicabili al transito TIR

3 Il Regno del Belgio è parte della convenzione TIR, al pari della Comunità europea che l'ha approvata mediante il regolamento (CEE) del Consiglio 25 luglio 1978, n. 2112 (GU L 252, pag. 1). La convenzione è entrata in vigore per la Comunità il 20 giugno 1983 (GU L 31, pag. 13).

4 La convenzione TIR stabilisce, in particolare, che le merci trasportate nell'ambito del regime TIR da essa istituito non soggiacciono all'obbligo di pagare o di depositare i dazi e le tasse all'importazione o all'esportazione presso gli uffici doganali di passaggio.

5 Per dare attuazione a tali agevolazioni, la convenzione TIR richiede che le merci siano accompagnate, per tutta la durata del loro trasporto, da un documento unitario, ossia il carnet TIR, che serve per controllare la regolarità dell'operazione. Essa richiede altresì che i trasporti vengano effettuati con la garanzia di associazioni abilitate dalle parti contraenti conformemente alle disposizioni dell'art. 6 della convenzione stessa.

6 Al riguardo, l'art. 6, n. 1, della convenzione TIR stabilisce quanto segue:

«Ogni parte contraente può abilitare, secondo le condizioni e garanzie che essa fisserà, delle associazioni a rilasciare carnet TIR, sia direttamente, sia per il tramite di associazioni corrispondenti, nonché ad assumerne la garanzia».

7 Il carnet TIR si compone di una serie di fogli comprendenti un tagliando n. 1 ed un tagliando n. 2, con le rispettive matrici, nei quali sono contenute tutte le informazioni necessarie; per ciascun territorio attraversato viene utilizzata una coppia di tagliandi. All'inizio dell'operazione di trasporto il tagliando n. 1 viene trattenuto presso l'ufficio doganale di partenza. L'appuramento interviene al ritorno del tagliando n. 2 dall'ufficio doganale di uscita situato nello stesso territorio doganale. Questo procedimento si ripete per ciascun territorio attraversato, utilizzando le varie coppie di tagliandi che si trovano nello stesso carnet.

8 L'art. 8 della convenzione TIR prevede quanto segue:

«1. L'associazione garante s'impegna a pagare i dazi e le tasse all'importazione o all'esportazione esigibili, più eventuali interessi di mora, dovuti in virtù di leggi e regolamenti doganali del paese in cui è stata accertata un'irregolarità in correlazione con un'operazione TIR. L'associazione garante risponde solidalmente, insieme con le persone debitrici dei succitati importi, del pagamento di dette somme.

2. Allorché le leggi e i regolamenti di una parte contraente non prevedono il pagamento di dazi e tasse all'importazione o all'esportazione nei casi previsti al paragrafo 1 che precede, l'associazione garante deve impegnarsi a pagare, nelle medesime condizioni, una somma pari all'importo dei tributi d'entrata o d'uscita, più gli eventuali interessi di mora.

3. Ogni parte contraente fissa l'importo massimo, per ogni carnet TIR, delle somme che possono essere richieste all'associazione garante in virtù delle disposizioni dei succitati paragrafi 1 e 2.

4. La responsabilità solidale dell'associazione garante verso le autorità del paese nel quale è sito l'ufficio doganale di partenza sorge all'atto in cui il carnet TIR è accettato dall'ufficio doganale. Rispetto agli altri paesi, attraverso i quali le merci sono successivamente trasportate nel regime TIR, la responsabilità sorge quando le merci sono importate (…).

(…)

7. Allorché le somme di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo [divengono] esigibili, prima di reclamarle all'associazione garante le autorità competenti devono, nella misura del possibile, chiederne il pagamento alla(e) persona(e) direttamente tenuta(e) a pagarle».

9 L'art. 11 della convenzione TIR ha il seguente tenore:

«1. Se un carnet TIR non è stato scaricato o è stato scaricato con riserve, le autorità competenti possono esigere dall'associazione garante il pagamento delle somme di cui all'articolo 8, paragrafi 1 e 2, soltanto se entro un termine di un anno, a decorrere dall'accettazione del carnet TIR da parte delle autorità doganali, esse hanno notificato per iscritto all'associazione garante che il carnet non è stato scaricato o che è stato scaricato con riserve. Detta disposizione è applicabile anche allorché lo scarico è stato ottenuto abusivamente o fraudolentemente, ma in tal caso il termine per la notificazione è di due anni.

2. La richiesta di pagare le somme di cui all'articolo 8, paragrafi 1 e 2, dev'essere inviata all'associazione garante al più presto tre mesi e al più tardi due anni dopo, a contare dal giorno in cui l'associazione è stata informata che il carnet non è stato scaricato o che è stato scaricato con riserve, oppure che l'attestazione di scarico è stata ottenuta abusivamente o fraudolentemente. Tuttavia, trattandosi di casi deferiti ad un tribunale durante il succitato termine di due anni, la richiesta di pagamento dovrà essere notificata entro il termine di un anno, a decorrere dal giorno in cui la sentenza è [divenuta esecutiva].

3. L'associazione garante deve pagare gli importi richiesti entro un termine di tre mesi, a contare dalla data della richiesta di pagamento. Gli importi pagati saranno restituiti all'associazione garante allorché entro un termine di due anni, a decorrere dalla data della richiesta di pagamento, si comprovi a soddisfazione delle autorità doganali che durante la rispettiva operazione di trasporto non è stata commessa nessuna irregolarità».

10 L'art. 19 della convenzione TIR dispone quanto segue:

«Le merci e il veicolo stradale, l'autotreno o il contenitore vanno presentati all'ufficio doganale di partenza insieme con il carnet TIR. Le autorità doganali del paese di partenza devono prendere i necessari provvedimenti per verificare l'esattezza del manifesto delle merci e per l'apposizione delle chiusure doganali, oppure per controllare le chiusure doganali apposte, sotto la responsabilità delle citate autorità doganali, dalle persone debitamente autorizzate».

11 L'art. 21 della detta convenzione così recita:

«Il veicolo stradale, l'autotreno o il contenitore devono essere presentati con il carico e il rispettivo carnet TIR, per il controllo, ad ogni ufficio doganale di passaggio e agli uffici doganali di destinazione».

12 L'art. 37 della convenzione TIR stabilisce quanto segue:

«Allorché non è possibile stabilire dove un'irregolarità è stata commessa, la stessa sarà reputata commessa nel territorio della parte contraente in cui è stata accertata».

Il diritto comunitario

13 L'art. 1 del regolamento (CEE) del Consiglio 21 marzo 1991, n. 719, relativo all'utilizzo nella Comunità dei carnet TIR e dei carnet ATA come documenti di transito (GU L 78, pag. 6), così dispone:

«Qualora, a norma delle disposizioni vigenti, il trasporto di merci da una località all'altra della Comunità sia effettuato in regime di trasporto internazionale di merci scortate da carnet TIR (convenzione TIR), per quanto riguarda le modalità di utilizzo del carnet TIR ai fini di tale trasporto, la Comunità è considerata come un unico territorio, definito dal regolamento (CEE) n. 2151/84 del Consiglio, del 23 luglio 1984, relativo al territorio doganale della Comunità (…), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 4151/88 (…)».

14 L'art. 10 del regolamento n. 719/91 prevede quanto segue:

«1. Il presente articolo si applica fatte salve le disposizioni specifiche della convenzione TIR e della convenzione ATA concernenti la responsabilità delle associazioni garanti nell'utilizzazione di un carnet TIR o di un carnet ATA.

2. Quando si accerti che durante o in occasione di un trasporto effettuato con un carnet TIR, o di un'operazione di transito effettuata con un carnet ATA, è stata commessa un'infrazione o un'irregolarità in un dato Stato membro, la riscossione dei dazi e delle altre imposizioni eventualmente esigibili è operata da tale Stato membro secondo le disposizioni comunitarie o nazionali, fatto salvo l'esercizio di azioni penali.

3. Qualora non sia possibile determinare il territorio in cui l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa, si considera ch'essa sia stata commessa nello Stato membro in cui è stata accertata, a meno che, entro un termine da stabilire, non venga apportata la prova, ritenuta sufficiente dalle autorità competenti, della regolarità dell'operazione ovvero del luogo ove l'infrazione o l'irregolarità è stata effettivamente commessa.

Se, in mancanza di una tale prova, detta infrazione o irregolarità è da considerarsi commessa nello Stato membro in cui è stata accertata, i dazi e le altre imposizioni inerenti alle merci in causa vengono riscossi da tale Stato membro conformemente alle disposizioni comunitarie o nazionali.

Se, successivamente, è possibile determinare lo Stato membro in cui la suddetta infrazione o irregolarità è stata commessa, i dazi e le altre imposizioni — salvo quelli già riscossi conformemente al secondo comma a titolo di risorse proprie della Comunità — a cui le merci sono soggette in tale Stato membro gli sono rimborsati dallo Stato membro che aveva inizialmente proceduto alla loro riscossione. In tal caso, l'eventuale eccedenza è rimborsata alla persona che aveva inizialmente pagato le imposizioni.

Se l'importo dei dazi e altre imposizioni inizialmente riscossi e restituiti dallo Stato membro che aveva proceduto alla loro riscossione è inferiore all'importo dei dazi e altre imposizioni esigibili nello Stato membro in cui l'infrazione o irregolarità è stata effettivamente commessa, questo Stato membro procede alla riscossione della differenza, conformemente alle disposizioni comunitarie o nazionali.

Gli Stati membri prendono le disposizioni necessarie per combattere e sanzionare efficacemente qualsiasi infrazione o irregolarità».

15 L'art. 2 del regolamento attuativo così dispone:

«1. Quando si accerti un'infrazione o un'irregolarità commessa nel corso o in occasione di un trasporto eseguito con un carnet TIR o di un'operazione di transito eseguita con un carnet ATA, le autorità competenti la notificano al titolare del carnet TIR o del carnet ATA e all'associazione garante nei termini previsti, secondo i casi, all'articolo 11, paragrafo 1, della convenzione TIR o all'articolo 6, paragrafo 4, della convenzione ATA.

2. La prova della regolarità dell'operazione eseguita con un carnet TIR o con un carnet ATA, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3, primo comma, del regolamento (CEE) n. 719/91, deve essere fornita nel termine previsto, secondo i casi, all'articolo 11, paragrafo 2, della convenzione TIR o all'articolo 7, paragrafi 1 e 2, della convenzione ATA.

3. Tale prova può essere fornita, e considerata satisfattoria dalle autorità competenti:

a) esibendo un documento, autenticato dall'autorità doganale, attestante che le merci di cui trattasi sono state presentate all'ufficio di destinazione. Il documento deve contenere l'identificazione di dette merci; oppure

b) esibendo un documento doganale di immissione in consumo rilasciato in un paese terzo o la relativa copia o fotocopia; detta copia o fotocopia deve essere certificata conforme dall'organismo che ha vistato il documento originale o dai servizi ufficiali

del paese terzo interessato o dai servizi ufficiali di uno Stato membro. Il documento deve contenere l'identificazione delle merci in causa; oppure

c) per quanto riguarda la convenzione ATA, con i mezzi di prova di cui all'articolo 8 della medesima».

16 Il regolamento n. 719/91 ed il regolamento attuativo sono stati abrogati, rispettivamente, dal regolamento (CEE) del Consiglio 12 ottobre 1992, n. 2913, che istituisce un codice doganale comunitario (GU L 302, pag. 1), e dal regolamento (CEE) della Commissione 2 luglio 1993, n. 2454, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento n. 2913/92 (GU L 253, pag. 1), i quali sono divenuti applicabili a partire dal 1° gennaio 1994.

17 L'art. 454, n. 3, primo comma, del regolamento n. 2454/93, nel suo testo originario, prevede quanto segue:

«Qualora non sia possibile determinare il territorio in cui l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa, si considera che essa sia stata commessa nello Stato membro in cui è stata accertata, a meno che, nel termine di cui all'articolo 455, paragrafo 1, non venga fornita la prova, ritenuta sufficiente dall'autorità doganale, della regolarità dell'operazione ovvero del luogo in cui l'infrazione o l'irregolarità è stata effettivamente commessa».

Causa principale e questioni pregiudiziali

18 Il 26 novembre 1992 un carnet TIR-TABAK 9445594 è stato accettato presso il Kantoor der douane en accijnzen te Antwerpen (Ufficio delle dogane e delle accise di Anversa) (Belgio) per il trasporto di sigarette a destinazione della Macedonia. Il titolare del carnet era la Jan de Lely. L'associazione garante di tale trasporto era la Fédération royale belge des transporteurs (Febetra).

19 Il 27 novembre 1992, o in una data vicina a questa, il rimorchio utilizzato per il trasporto ed il carico di sigarette sono stati rubati a Limburg an der Lahn (Germania).

20 Dopo aver accertato che il carnet TIR, accettato ad Anversa, non era stato scaricato, il Belgische Staat ha reclamato i dazi all'importazione e le accise relativi a tale trasporto ed ha emesso un'ordinanza-ingiunzione di pagamento. A questo proposito, il mancato scarico del carnet TIR è stato notificato alla Febetra, con lettera in data 4 marzo 1993.

21 Per contro, il titolare del carnet TIR è stato informato del mancato scarico di quest'ultimo soltanto il 17 novembre 1994.

22 La Jan de Lely ha proposto opposizione avverso l'ordinanza-ingiunzione dinanzi al Rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen (Tribunale di primo grado di Anversa).

23 Dinanzi a tale giudice la Jan de Lely ha chiesto l'annullamento del detto provvedimento ingiuntivo.

24 Nel corso del procedimento dinanzi al giudice di primo grado la Jan de Lely ha prodotto, da un lato, il processo verbale redatto in data 13 febbraio 1993 dalla polizia municipale di Kerkrade (Paesi Bassi), da cui risulta che il furto è stato commesso in Germania intorno al 27 novembre 1992, e, dall'altro, le sentenze pronunciate dal tribunale circondariale di Maastricht, durante il mese di ottobre 1993, con le quali gli autori del furto sono stati condannati.

25 Con sentenza in data 17 ottobre 2003, il Rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen ha respinto la domanda della Jan de Lely.

26 La Jan de Lely ha quindi interposto appello contro tale decisione dinanzi all'Hof van beroep te Antwerpen (Corte di appello di Anversa).

27 Alla luce di tali fatti, l'Hof van beroep te Antwerpen ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti tre questioni pregiudiziali:

«1) Se l'art. 2, n. 1, del regolamento [attuativo], in combinato disposto con l'art. 11, n. 1, della [convenzione TIR], debba essere inteso nel senso che il termine di decadenza di cui a tale art. 11, n. 1, della convenzione TIR vale solo a favore dell'organizzazione garante, ma non del titolare del carnet, oppure nel senso che l'inosservanza del termine di un anno dopo l'accettazione del carnet TIR ha effetto, nei confronti del titolare del carnet, sull'esigibilità del debito doganale e/o delle accise e accise speciali nonché sulla sua responsabilità, e che tale inosservanza del termine di un anno fa venir meno il diritto delle competenti autorità doganali a procedere alla riscossione del debito suddetto.

2) Se l'art. 2, nn. 2 e 3, del regolamento [attuativo], in combinato disposto con l'art. 11, nn. 1 e 2, della convenzione TIR, debba essere inteso nel senso che il termine ivi

stabilito vale solo per la presentazione della prova della regolarità del trasporto, ma non per la presentazione della prova relativa al luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa.

3) Se l'art. 2, nn. 2 e 3, del regolamento [attuativo], in combinato disposto con l'art. 11, nn. 1 e 2, della convenzione TIR, debba essere inteso nel senso che, nei limiti in cui il termine ivi stabilito valga anche per la presentazione della prova relativa al luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa, siffatto termine non è un termine di decadenza e il titolare del carnet può fornire questa prova anche successivamente allo scadere del termine stesso».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

28 Con la sua prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo, letto in combinato disposto con l'art. 11, n. 1, della convenzione TIR, debba essere interpretato nel senso che l'inosservanza del termine per la notifica del mancato scarico del carnet TIR nei confronti del titolare di tale documento comporta la decadenza delle competenti autorità doganali dal diritto di procedere alla riscossione dei dazi e delle tasse dovuti in connessione ad un trasporto internazionale di merci effettuato con l'accompagnamento del carnet suddetto.

Osservazioni delle parti

29 La ricorrente nella causa principale osserva, anzitutto, come dal combinato disposto dell'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo e dell'art. 11, n. 1, della convenzione TIR risulti espressamente che le autorità competenti sono tenute ad avvisare il titolare del carnet

TIR e l'associazione garante in merito all'infrazione o all'irregolarità, entro un termine di un anno dalla data di accettazione del carnet stesso. Tale notifica consentirebbe al titolare del carnet TIR di fornire gli elementi di prova di cui dispone al fine di individuare rapidamente lo Stato tenuto a procedere alla riscossione dei dazi doganali. La ricorrente nella causa principale precisa poi che il superamento di tale termine comporta il venir meno dell'esigibilità del debito doganale qualora l'interessato sia in grado di fornire la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata effettivamente commessa. Orbene, tale sarebbe la situazione sussistente nella causa principale. Infine, essa sostiene che dalle disposizioni della convenzione TIR, e segnatamente dall'art. 8, nn. 1 e 7, della stessa, risulta che il pagamento va richiesto anzitutto al titolare del carnet TIR prima di rivolgersi a tal fine all'associazione garante. Pertanto, sarebbe illogico se il credito fosse prescritto nei confronti dell'associazione garante ma non nei riguardi del detto titolare.

30 Il governo belga è del parere che il termine previsto dall'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo rinvii al termine di un anno decorrente dalla data di accettazione del carnet TIR, quale fissato dall'art. 11, n. 1, della convenzione TIR. Secondo il detto governo, il termine stabilito dal citato art. 2, n. 1, non deve per questo essere considerato come un termine di decadenza. Infatti, né l'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo, né il regolamento di base di quest'ultimo, ossia il regolamento n. 719/91, né altre norme comunitarie conterrebbero indicazioni in tal senso. Per contro, risulterebbe dal testo stesso dell'art. 11, n. 1, della convenzione TIR nonché dalla finalità di quest'ultima che il termine previsto dalla norma suddetta è sì un termine di decadenza, ma unicamente nei confronti dell'associazione garante. La convenzione TIR non riguarderebbe le modalità applicabili nei confronti del titolare del carnet TIR per la riscossione delle somme dovute.

31 Parimenti, la Commissione delle Comunità europee ritiene che il termine indicato nell'art. 11, n. 1, della convenzione TIR sia con ogni evidenza, per quanto riguarda l'associazione garante, un termine di decadenza. Per contro, tale conclusione non si imporrebbe nel caso in cui vengano in questione i rapporti giuridici tra il titolare del carnet TIR e le autorità competenti. Infatti, risulterebbe dal tenore testuale delle disposizioni controverse nonché dalla convenzione TIR nel suo complesso che il titolare di un carnet TIR è assoggettato ad un obbligo di diligenza per quanto riguarda il trasporto effettuato con l'accompagnamento di tale carnet. Pertanto, si dovrebbe presumere che, contrariamente all'associazione garante, il detto titolare sia al corrente di eventuali infrazioni o irregolarità commesse nel corso del trasporto ed egli sarebbe

dunque in grado di prevedere che le autorità competenti procederanno contro di lui per la riscossione delle somme dovute.

32 La Commissione aggiunge che il termine di notifica nei confronti del titolare del carnet TIR mira molto semplicemente a stimolare le autorità competenti ad avviare, in tempo utile, il procedimento che deve portare al pagamento del debito doganale. Di conseguenza, tale termine tutelerebbe l'interesse della Comunità ad ottenere rapidamente la disponibilità delle risorse proprie che le spettano. Il superamento del termine di notifica nei confronti del titolare del carnet TIR non inciderebbe dunque sull'esigibilità del debito doganale. Peraltro, una simile interpretazione corrisponderebbe allo stato attuale della legislazione vigente.

Risposta della Corte

33 Occorre anzitutto osservare che, qualora si constati, nel corso o in occasione di un trasporto eseguito con un carnet TIR, che un'infrazione o un'irregolarità è stata commessa, il termine per la notifica del mancato scarico del carnet suddetto nei confronti del titolare del medesimo è stabilito dall'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo.

34 Ai sensi di tale norma, le autorità competenti notificano l'infrazione o l'irregolarità al titolare del carnet TIR ed all'associazione garante entro il termine previsto dall'art. 11, n. 1, della convenzione TIR.

35 Tale art. 11, n. 1, stabilisce che le autorità competenti non hanno il diritto di esigere dall'associazione garante il pagamento delle somme previste dall'art. 8, nn. 1 e 2, della medesima convenzione se, entro un termine di un anno dalla data di accettazione del carnet TIR, esse non hanno notificato per iscritto all'associazione garante che il carnet

non è stato scaricato (v., in proposito, sentenza 19 marzo 2009, causa C-275/07,- Commissione/Italia, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 92).

36 Se da ciò consegue che il termine per la notifica nei confronti del titolare del carnet TIR è di un anno a decorrere dalla data di accettazione di tale carnet da parte delle dette autorità (v. sentenza 5 ottobre 2006, causa C-312/04, Commissione/Paesi Bassi, Racc. pag. I-9923, punto 50), resta nondimeno aperta la questione se il rinvio operato dall'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo al termine previsto dall'art. 11, n. 1, della convenzione TIR riguardi unicamente la durata stessa di tale termine o si riferisca invece anche alle conseguenze dello spirare di tale termine, vale a dire se l'inosservanza di tale termine comporti la decadenza dal diritto di riscuotere il debito doganale. Infatti, il citato art. 11, n. 1, prevede tale decadenza in caso di mancato rispetto del termine unicamente in rapporto all'associazione garante.

37 Per quanto riguarda il titolare del carnet TIR, occorre anzitutto osservare come né l'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo né alcun'altra disposizione di tale regolamento indichino le conseguenze che possono derivare dall'inosservanza del termine di notifica (v., in tal senso, sentenza 14 novembre 2002, causa C-112/01, SPKR, Racc. pag. I-10655, punto 28).

38 Occorre rilevare poi che un regolamento attuativo deve formare oggetto, se possibile, di un'interpretazione conforme al regolamento di base ed agli accordi internazionali conclusi dalla Comunità (v., in particolare, sentenze 10 settembre 1996, causa C-61/94, Commissione/Germania, Racc. pag. I-3989, punto 52; SPKR, cit., punto 29, e 9 gennaio 2003, causa C-76/00 P, Petrotub e Republica, Racc. pag. I-79, punto 57).

39 Pertanto, gli effetti dell'inosservanza del termine previsto dall'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo devono essere valutati tenendo conto, da un lato, del regolamento n. 719/91 e, dall'altro, della convenzione TIR.

40 Orbene, nessuna disposizione del regolamento n. 719/91 o della convenzione TIR consente di concludere che l'inosservanza del termine di notifica nei confronti del titolare del carnet TIR, fissato dall'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo, comporti l'estinzione del debito in capo al titolare stesso e lo esoneri dunque dall'obbligo di pagarlo (v., in tal senso, sentenza SPKR, cit., punto 30).

41 Al contrario, come giustamente fa valere la Commissione, risulta dall'economia generale della convenzione TIR che, nei confronti del titolare del carnet TIR, il termine di notifica, quale risultante dal regolamento attuativo, non è un termine di decadenza.

42 Infatti, gli obblighi scaturenti dalla convenzione TIR in capo al titolare di tale carnet consentono di presumere che questi sia al corrente di eventuali infrazioni o irregolarità commesse nel corso di un trasporto effettuato in regime TIR.

43 Risulta in particolare dagli artt. 19 e 21 della convenzione TIR che il titolare del carnet TIR deve provvedere alla presentazione del veicolo stradale e delle merci presso l'ufficio doganale di partenza ed alla presentazione del veicolo con il carico ed il relativo carnet presso ciascun ufficio doganale di passaggio nonché l'ufficio doganale di destinazione. Ne consegue che il titolare del carnet TIR, al contrario dell'associazione garante, è reputato essere al corrente del concreto svolgimento del trasporto eseguito con l'accompagnamento di tale carnet.

44 Stanti tali premesse, l'inosservanza del termine di un anno stabilito dal regolamento attuativo non influisce sull'esigibilità stessa dei dazi e delle tasse attinenti al trasporto e non pregiudica il diritto delle autorità competenti di procedere alla riscossione delle relative somme presso il titolare del carnet TIR.

45 Contrariamente a quanto sostiene la ricorrente nella causa principale, la questione se il titolare del carnet TIR sia in grado, in caso di superamento del termine, di fornire la

prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata effettivamente commessa è irrilevante al fine di stabilire se tale termine di notifica sia un termine di decadenza.

46 Vero è che, nella citata sentenza SPKR, la Corte è stata invitata ad interpretare una disposizione che riguardava anche in quel caso l'inosservanza di un termine di notifica, e precisamente quello fissato dall'art. 379, n. 1, del regolamento n. 2454/93 in riferimento al regime di transito esterno. Al riguardo la Corte ha constatato che l'inosservanza del termine di undici mesi previsto da tale disposizione non esonera l'obbligato principale dall'obbligo di pagare l'importo di un debito doganale, qualora, in particolare, l'ammontare di tale debito gli sia stato notificato nel rispetto del termine di prescrizione previsto e l'interessato non sia stato in grado di apportare la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa, così come prevista da un'altra norma del medesimo regolamento (v. sentenza SPKR, cit., punto 32).

47 Secondo la ricorrente nella causa principale, da tale sentenza risulta che il superamento del termine non comporta la decadenza dal diritto di esigere il pagamento del debito doganale qualora l'interessato non sia stato in grado di fornire la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa. Essa ne deduce, a contrario, che il superamento di tale termine comporta l'impossibilità di esigere il pagamento del debito se l'interessato si trova in condizione di fornire tale prova.

48 Orbene, nella citata sentenza SPKR la Corte ha statuito che l'inosservanza del termine di notifica in questione in quella causa non impedisce di per sé sola la riscossione del debito doganale (v. sentenza 14 aprile 2005, causa C-460/01, Commissione/Paesi Bassi, Racc. pag. I-2613, punto 60). Infatti, al punto 32 della medesima sentenza SPKR la Corte ha ricordato che, dopo la scadenza del termine di notifica, l'esigibilità del debito doganale resta subordinata ad altre condizioni, tra cui in particolare la mancata prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa.

49 Contrariamente a quanto sostiene la ricorrente nella causa principale, la Corte non ha dunque in alcun modo collegato la decadenza attinente al termine di notifica alla possibilità di fornire la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa.

50 È importante infine precisare che la finalità dell'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo è di garantire un'applicazione uniforme e diligente delle disposizioni in materia di riscossione dei dazi e delle tasse nell'interesse di una messa a disposizione rapida ed efficace delle risorse proprie della Comunità (sentenza 5 ottobre 2006, Commissione/Paesi Bassi, cit., punto 54, e, per analogia, sentenza 14 aprile 2005, Commissione/Paesi Bassi, cit., punto 60).

51 Alla luce di tale finalità deve dunque ritenersi, come osservato dalla Commissione, che il termine di un anno nei confronti del titolare del carnet TIR costituisca una regola procedurale indirizzata esclusivamente alle autorità amministrative al fine di incitarle ad intervenire il più rapidamente possibile (v., in tal senso, sentenza SPKR, cit., punto 34).

52 Tenuto conto di tutto quanto sopra esposto, occorre risolvere la prima questione dichiarando che l'art. 2, n. 1, del regolamento attuativo, letto in combinato disposto con l'art. 11, n. 1, della convenzione TIR, deve essere interpretato nel senso che l'inosservanza del termine per la notifica del mancato scarico del carnet TIR nei confronti del titolare di quest'ultimo non ha come effetto la decadenza delle autorità doganali competenti dal diritto di procedere alla riscossione dei dazi e delle tasse dovuti in connessione ad un trasporto internazionale di merci effettuato con l'accompagnamento del detto carnet.

Sulla seconda questione

53 Con la sua seconda questione il giudice del rinvio chiede se l'art. 2, nn. 2 e 3, del regolamento attuativo, letto in combinato disposto con l'art. 11, nn. 1 e 2, della convenzione TIR, debba essere interpretato nel senso che esso stabilisce unicamente il termine per la produzione della prova della regolarità del trasporto, e non il termine per fornire la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa.

Osservazioni delle parti

54 La ricorrente nella causa principale ritiene che il principio della certezza del diritto osti a che l'art. 2, nn. 2 e 3, del regolamento attuativo venga interpretato nel senso che esso stabilisce anche il termine per la produzione della prova del luogo dove un'infrazione o un'irregolarità è stata commessa.

55 Il governo belga ritiene per parte sua che spetti al giudice nazionale applicare le disposizioni del proprio ordinamento interno relative alla produzione degli elementi di prova, dal momento che l'art. 2, n. 2, del regolamento attuativo stabilisce un termine soltanto per fornire la prova della regolarità dell'operazione e non per dimostrare il luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata effettivamente commessa. Tale interpretazione sarebbe d'altronde confermata, da un lato, dall'art. 2, n. 3, del regolamento attuativo, il quale prevede soltanto prove attestanti la regolarità del trasporto effettuato con carnet TIR, e, dall'altro, dall'entrata in vigore dell'art. 454, n. 3, primo comma, del regolamento n. 2454/93, con il quale il legislatore comunitario avrebbe ormai espressamente previsto un termine per fornire la prova del luogo di commissione dell'infrazione o dell'irregolarità.

56 Il governo belga afferma che bisogna comunque procedere con una certa elasticità, al fine di disporre del tempo per stabilire il luogo dove si è effettivamente verificata l'infrazione o l'irregolarità.

57 Anche la Commissione è del parere che spetti al giudice nazionale, in mancanza di un termine fissato dalla normativa comunitaria, stabilire, secondo i principi del suo ordinamento interno applicabili in materia probatoria, se, nel caso concreto a lui sottoposto e tenuto conto dell'insieme delle circostanze, la prova del luogo di commissione dell'infrazione o dell'irregolarità sia stata tempestivamente fornita. Nell'ambito della sua valutazione, il giudice nazionale dovrebbe tener conto del fatto che, da un lato, il titolare del carnet TIR non deve trovarsi nell'impossibilità materiale di fornire la prova suddetta e che, dall'altro, il termine non deve essere troppo lungo, al fine di rendere giuridicamente e materialmente possibile la riscossione degli importi dovuti in un altro Stato membro.

Risposta della Corte

58 Quanto al termine per fornire la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa, è importante ricordare come l'art. 10, n. 3, del regolamento n. 719/91 preveda che, quando non è possibile stabilire il territorio nel quale l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa, questa si reputa essere stata realizzata nello Stato membro dove è stata accertata, a meno che, entro un termine da stabilire, non venga apportata la prova, ritenuta sufficiente dalle autorità competenti, della regolarità dell'operazione ovvero del luogo ove l'infrazione o l'irregolarità è stata effettivamente commessa.

59 Orbene, il detto art. 10, n. 3, ha ricevuto applicazione mediante l'art. 2, n. 2, del regolamento attuativo, il quale stabilisce — tramite rinvio all'art. 11, n. 2, della convenzione TIR — il termine per fornire la prova della regolarità dell'operazione. Tuttavia, il succitato art. 2, n. 2, nulla dice riguardo al termine applicabile per fornire la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa.

60 Pertanto, giusta il suo tenore letterale, l'art. 2, n. 2, del regolamento attuativo si applica soltanto al termine per fornire la prova della regolarità dell'operazione, e non già a quello per fornire la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa.

61 Come osservato dal governo belga, tale constatazione risulta confermata dal tenore letterale del n. 3 del medesimo art. 2, il quale disciplina la produzione di mezzi di prova soltanto per quanto riguarda la regolarità del trasporto.

62 Occorre poi rilevare che l'art. 2, n. 2, del regolamento attuativo non può essere interpretato nel senso che il termine in esso previsto corrisponda anche al termine entro il quale deve essere apportata la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa.

63 Infatti, spetta al legislatore stabilire il termine per fornire la prova del luogo di commissione dell'infrazione o dell'irregolarità. D'altronde, a questo proposito, il termine per fornire tale prova è stato successivamente stabilito dall'art. 454, n. 3, primo comma, del regolamento n. 2454/93, vale a dire il regolamento di esecuzione del regolamento n. 2913/92. Tuttavia il regolamento n. 2454/93 non è applicabile nella fattispecie ratione temporis.

64 È certo vero che, per quanto riguarda l'associazione garante, la Corte, nella sua sentenza 23 settembre 2003, causa C-78/01, BGL (Racc. pag. I-9543), ha statuito che la detta associazione dispone, per fornire la prova del luogo in cui l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa, di un termine di due anni, il quale inizia a decorrere dalla data della richiesta di pagamento inviatale.

65 Tuttavia, è importante osservare che, nella citata sentenza BGL, la Corte si è pronunciata in un contesto ben preciso, segnatamente quello costituito dagli artt. 454 e 455 del regolamento n. 2454/93 quali applicabili ai fatti all'origine di quella causa. Orbene, come indicato al punto 63 della presente sentenza, tali articoli prevedevano esplicitamente un termine per fornire la prova del luogo di commissione dell'infrazione o dell'irregolarità, mentre nel caso di specie una simile disciplina comunitaria risulta assente, dal momento che gli articoli sopra citati non sono applicabili ratione temporis.

66 Come sostenuto dal governo belga e dalla Commissione, in assenza di una normativa comunitaria in merito al termine per fornire la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa, spetta al giudice nazionale stabilire, secondo i principi del suo ordinamento interno applicabili in materia probatoria, se, nel caso concreto a lui sottoposto e alla luce dell'insieme delle circostanze, la prova sia stata tempestivamente fornita (v., per analogia, sentenza 23 marzo 2000, cause riunite C-310/98 e C-406/98, Met-Trans e Sagpol, Racc. pag. I-1797, punti 29 e 30).

67 Nondimeno, incombe alla Corte indicare taluni criteri o principi di diritto comunitario che devono essere rispettati nell'esercizio di tale valutazione (v., per analogia, sentenza 10 aprile 2008, causa C-309/06, Marks & Spencer, Racc. pag. I-2283, punto 61).

68 Il giudice nazionale deve dunque, in primo luogo, tener conto del fatto che la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa ha l'obiettivo di contestare la competenza dello Stato membro che procede alla riscossione dei dazi e delle tasse, con contestuale indicazione dello Stato membro che sarà competente per reclamare tali dazi qualora la presunzione relativa al luogo dell'infrazione o dell'irregolarità dovesse considerarsi superata (sentenza BGL, cit., punto 54).

69 Questo altro Stato membro dev'essere determinato rapidamente, affinché possa adottare le misure necessarie per procedere alla riscossione degli importi dovuti. Risulterebbe pertanto leso il pieno effetto del diritto comunitario qualora il diritto nazionale prevedesse un termine troppo lungo, tale da non rendere più giuridicamente e materialmente possibile la riscossione in un altro Stato membro degli importi dovuti (v. sentenza BGL, cit., punto 55).

70 In secondo luogo, si deve ricordare che il rispetto dei diritti della difesa nell'ambito di qualsiasi procedimento instaurato a carico di una persona e idoneo a sfociare in un atto per questa lesivo, e in particolare nell'ambito di un procedimento che possa portare all'inflizione di sanzioni, costituisce un principio fondamentale del diritto comunitario. Tale principio esige che qualunque possibile destinatario di una sanzione sia messo in condizione di far conoscere utilmente il proprio punto di vista sugli elementi presi in considerazione per infliggere la sanzione e di fornire ogni prova utile per la propria difesa (v. sentenze 21 marzo 1990, causa C-142/87, Belgio/Commissione, detta «Tubemeuse», Racc. pag. I-959, punti 46 e 47; 29 giugno 1994, causa C-135/92, Fiskano/Commissione, Racc. pag. I-2885, punti 39 e 40, e BGL, cit., punto 52).

71 Ne consegue che il giudice nazionale, nel valutare il termine per fornire la prova del luogo di commissione dell'infrazione o dell'irregolarità in un caso quale quello oggetto della causa principale, deve vigilare affinché il titolare del carnet TIR non si trovi nell'impossibilità materiale di fornire tale prova (v., in tal senso, sentenza BGL, cit., punto 66).

72 Tenuto conto di quanto precede, occorre risolvere la seconda questione dichiarando che l'art. 2, nn. 2 e 3, del regolamento attuativo, letto in combinato disposto con l'art. 11, nn. 1 e 2, della convenzione TIR, deve essere interpretato nel senso che esso stabilisce unicamente il termine per la produzione della prova della regolarità del trasporto, e non il termine entro il quale va fornita la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa. Spetta al giudice nazionale stabilire, secondo i principi del suo ordinamento interno applicabili in materia probatoria, se, nel caso concreto a lui sottoposto e alla luce dell'insieme delle circostanze, la prova del luogo di commissione dell'infrazione o dell'irregolarità sia stata tempestivamente fornita. Tuttavia, il giudice nazionale valuterà tale termine nel rispetto del diritto comunitario e, in particolare, tenendo conto, da un lato, dell'esigenza che il termine non sia troppo lungo, al fine di rendere giuridicamente e materialmente possibile la riscossione in un altro Stato membro degli importi dovuti, e, dall'altro, della necessità che tale termine non ponga il titolare del carnet TIR nell'impossibilità materiale di fornire la prova summenzionata.

Sulla terza questione

73 Tenuto conto della soluzione fornita alla seconda questione, non occorre risolvere la terza questione.

Sulle spese

74 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

1) **L'art. 2, n. 1, del regolamento (CEE) della Commisione 12 giugno 1991, n. 1593, recante modalità d'applicazione del regolamento (CEE) n. 719/91 del Consiglio relativo all'utilizzo nella Comunità dei carnet TIR e dei carnet ATA come documenti di transito, letto in combinato disposto con l'art. 11, n. 1, della Convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR, firmata a Ginevra il 14 novembre 1975, deve essere interpretato nel senso che l'inosservanza del termine per la notifica del mancato scarico del carnet TIR nei confronti del titolare di quest'ultimo non ha come effetto la decadenza delle autorità doganali competenti dal diritto di procedere alla riscossione dei dazi e delle tasse dovuti in connessione ad un trasporto internazionale di merci effettuato con l'accompagnamento del detto carnet.**

2) **L'art. 2, nn. 2 e 3, del regolamento n. 1593/91, letto in combinato disposto con l'art. 11, nn. 1 e 2, della Convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR, firmata a Ginevra il 14 novembre 1975, deve essere interpretato nel senso che esso stabilisce unicamente il termine per la produzione della prova della regolarità del trasporto, e non il termine entro il quale va fornita la prova del luogo dove l'infrazione o l'irregolarità è stata commessa. Spetta al giudice nazionale stabilire, secondo i principi del suo ordinamento interno applicabili in materia probatoria, se, nel caso concreto a lui sottoposto e alla luce dell'insieme delle circostanze, la prova del luogo di commissione dell'infrazione o dell'irregolarità sia stata tempestivamente fornita. Tuttavia, il giudice nazionale valuterà tale termine nel rispetto del diritto comunitario e, in particolare, tenendo conto, da un lato, dell'esigenza che il termine non sia troppo lungo, al fine di rendere giuridicamente e materialmente possibile la riscossione in un altro Stato membro degli importi dovuti, e, dall'altro, della necessità che tale termine non ponga il titolare del carnet TIR nell'impossibilità materiale di fornire la prova summenzionata.**

Firme