SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

16 settembre 2004 *

Nel procedimento C-396/02,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 234 CE,

dal Gerechtshof te Amsterdam (Paesi Bassi) con ordinanza 6 novembre 2002, pervenuta in cancelleria l'11 novembre 2002, nella causa

DFDS BV

contro

Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam,

* Lingua processuale: l'olandese.

LA CORTE (Terza Sezione),

composta dal sig. A. Rosas, facente funzione di presidente della Terza Sezione, dai sigg. R. Schintgen e K. Schiemann (relatore), giudici,

avvocato generale: sig.ra C. Stix-Hackl
cancelliere: sig. R. Grass

viste le osservazioni presentate:

— per la DFDS BV, dai sigg. R.G.A. Tusveld e G.J. van Slooten, advocaten;

— per il governo dei Paesi Bassi, dalla sig.ra S. Terstal, in qualità di agente;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai sigg. C. Schieferer e M. van Beek, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 15 gennaio 2004,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della sottovoce 8704 10 della nomenclatura combinata, contenuta nell'allegato I del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1987, n. 2658, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256, pag. 1), nelle versioni risultanti dai regolamenti (CE) della Commissione 20 dicembre 1994, n. 3115 (GU L 345, pag. 1), e 22 dicembre 1995, n. 3009 (GU L 319, pag. 1; in prosieguo: la «NC»).

2 Questa domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la società DFDS BV (in prosieguo: la «DFDS»), con sede in Amsterdam (Paesi Bassi), e l'Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam (ufficio doganale di Rotterdam) riguardo alla classificazione tariffaria di taluni veicoli, chiamati «minitrac», nella sottovoce 8704 10 19 della NC come tombarelli costruiti per essere utilizzati fuori della sede stradale.

Ambito normativo

3 La NC, istituita dal regolamento n. 2658/87, è destinata a soddisfare contemporaneamente le esigenze della tariffa doganale comune e quelle statistiche del commercio estero della Comunità. Essa si basa sul sistema armonizzato di designazione e di codificazione delle merci (in prosieguo: il «SA») elaborato dal Consiglio di cooperazione doganale, attualmente Organizzazione mondiale delle

dogane, e istituito mediante la convenzione internazionale conclusa a Bruxelles il 14 giugno 1983 (in prosieguo: la «convenzione SA») e approvata, unitamente al relativo protocollo di modifica 24 giugno 1986, per conto della Comunità, con la decisione del Consiglio 7 aprile 1987, 87/369/CEE (GU L 198, pag. 1).

4 La voce 8704 fa parte del capitolo 87, sezione XVII, seconda parte, della NC. Il detto capitolo comprende vetture automobili, trattori, velocipedi, motocicli ed altri veicoli terrestri, loro parti ed accessori. All'epoca in cui sono sorti i debiti doganali, nel 1995 e nel 1996, la voce 8704, quale risultante dai regolamenti nn. 3115/94 e 3009/95, identici riguardo a tale voce, era suddivisa come segue:

«Codice NC	Designazione delle merci
8704	Autoveicoli per il trasporto di merci:
8704 10	– Autocarri a cassone ribaltabile detti "dumpers" costruiti per essere utilizzati fuori della sede stradale:
	– – azionati da motore a pistone con accensione per compressione (diesel o semidiesel) o con accensione a scintilla:
8704 10 11	– – – azionati da motore a pistone con accensione per compressione (diesel o semidiesel) di cilindrata superiore a 2 500 cm^3 o con accensione a scintilla di cilindrata superiore a 2 800 cm^3
8704 10 19	– – – altri
8704 10 90	– – altri
	– altri, azionati da motore a pistone con accensione per compressione (diesel o semidiesel):
8704 21	– – di peso a pieno carico inferiore o uguale a 5 t:
(...)	(...)
	– – – – azionati da motore di cilindrata uguale o inferiore a 2 500 cm^3:
8704 21 91	– – – – – nuovi
(...)	(...)».

5 Le regole generali per l'interpretazione della NC si trovano nella parte prima, titolo I, parte A, regole 1 e 3, lett. a), dell'allegato, identiche nella versione vigente nel 1995 e nel 1996, e dispongono, segnatamente, quanto segue:

«La classificazione delle merci nella nomenclatura combinata si effettua in conformità delle seguenti regole:

1. I titoli delle sezioni, dei capitoli o dei sottocapitoli sono da considerare come puramente indicativi, poiché la classificazione delle merci è determinata legalmente dal testo delle voci, da quello delle note premesse alle sezioni o ai capitoli e, occorrendo, dalle norme che seguono, purché queste non contrastino col testo di dette voci e note.

(...)

3. Qualora (...) una merce sia ritenuta classificabile in due o più voci, la classificazione è effettuata in base ai seguenti principi:

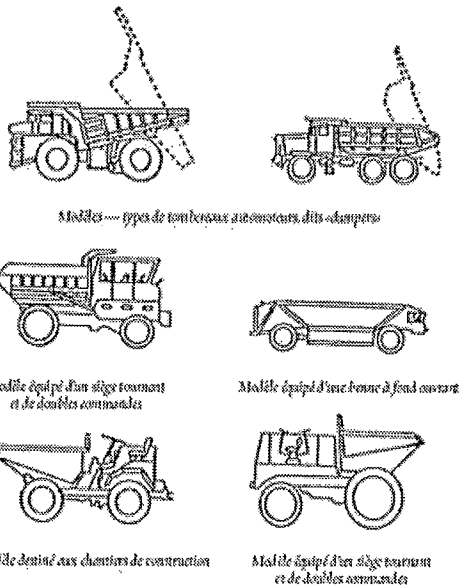
   a) La voce più specifica deve avere la priorità sulle voci di portata più generale (...)».

6 Le note esplicative della NC 5 dicembre 1994 (GU C 342, pag. 1) forniscono, riguardo agli «autocarri a cassone ribaltabile detti "dumpers" costruiti per essere

utilizzati fuori della rete stradale», segnatamente alle sottovoci da 8704 10 10 a 8704 10 90, le seguenti precisazioni:

«1. In queste sottovoci rientrano soprattutto i veicoli dotati di cassone ribaltabile dalla parte anteriore o posteriore oppure apribile dal basso, appositamente costruiti per il trasporto di sabbia, ghiaia, terra, pietre, ecc. in cave e miniere o nei cantieri edili, [stradali], aeroportuali e portuali. Alcune illustrazioni di diversi tipi di autocarri ribaltabili sono allegate alla fine della presente nota.

2. Rientrano ugualmente in queste sottovoci i veicoli di dimensioni più ridotte, del tipo in uso nei cantieri per il trasporto di terra, pietre da costruzione, cemento, calcestruzzo fresco, ecc. Hanno un telaio fisso od articolato, due o quattro ruote motrici, col cassone ribaltabile collocato su uno degli assi ed il posto del conducente, normalmente sprovvisto di cabina, sull'altro.



».

7 In forza dell'art. 6, n. 1, della convenzione SA, all'interno del Consiglio di cooperazione doganale è stato istituito un comitato denominato «comitato per il sistema armonizzato», composto di rappresentanti di ciascuna parte contraente. Ai termini dell'art. 7, n. 1, della convenzione SA, il compito di tale comitato consiste, in particolare, nel proporre modifiche alla detta convenzione e nel redigere note esplicative, pareri di classificazione e altri pareri per l'interpretazione del SA.

8 La nota esplicativa del SA relativa alla voce 8704 dispone quanto segue:

«Appartengono anche a questa voce:

1) gli autocarri detti "dumpers" che sono veicoli di costruzione robusta con cassone ribaltabile o col fondo apribile, costruiti per il trasporto di sterro o di materiali diversi. Tali congegni, con telaio rigido o articolato, attrezzati generalmente con un treno di ruote del tipo agrario, possono circolare su terreni mobili. Questo gruppo comprende sia i veicoli pesanti che quelli leggeri; questi ultimi presentano, talvolta, la particolarità di essere equipaggiati con sedile girevole, con sedili doppi opposti o con doppio volante di direzione che permette la guida di fronte al cassone per meglio regolare lo scarico.

(...)».

9 Riguardo alla sottovoce 8704 10, la nota esplicativa del SA prevede quanto segue:

«Gli autocarri a cassone ribaltabile detti "dumpers" di questa sottovoce si distinguono generalmente dagli altri veicoli destinati al trasporto delle merci (in particolare, gli autocarri a benna) perché presentano le caratteristiche seguenti:

— un cassone di lamiera di acciaio di particolare robustezza la cui parete anteriore è prolungata al di sopra della cabina del conducente al fine di assicurarne la protezione e il cui fondo si eleva interamente o parzialmente verso la parte posteriore;

(...)

Occorre tuttavia notare che taluni autocarri della specie sono costruiti specialmente per essere utilizzati nelle miniere o nelle gallerie, quali, per esempio, quelli aventi un cassone a fondo apribile. Essi presentano alcune delle caratteristiche enumerate nel paragrafo precedente, ma sono privi di cabine e il cassone non è prolungato da una specie di tetto protettivo».

10 Il regolamento (CEE) della Commissione 18 febbraio 1992, n. 396, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata (GU L 44, pag. 9), ha

classificato, come risulta dai punti 3 e 4 del relativo allegato, talune merci ricomprese nella voce 8704 come segue:

«Designazione delle merci	Classifica (codice NC)	Motivazione
(...)	(...)	(...)
3. Veicolo (lungo 180 cm, largo 87 cm e alto 100 cm), dotato di organi di comando, di un motore monocilindrico a benzina a quattro tempi (cilindrata: 400 cm^3), di una benna rinforzata ribaltabile a mano di 400 kg di carico utile, di comandi e di cingoli di gomma. Questo veicolo, che ha un peso a vuoto di 250 kg, una velocità massima di 6,8 km/h e una potenza di 5,37 kw, è dotato di un cambio di velocità a tre marce avanti e una marcia indietro. Esso è utilizzato soprattutto nei cantieri per il trasporto e lo scarico dei materiali da costruzione, terra, sabbia e simili.	8704 10 19	La classificazione è determinata dalle disposizioni delle regole generali 1 e 6 per l'interpretazione della nomenclatura combinata, nonché dal testo dei codici NC 8704, 8704 10 e 8704 10 19. Data la sua concezione e in particolare la presenza di una benna ribaltabile e di cingoli di gomma, nonché del luogo di utilizzazione che ne risulta, questo veicolo non può essere classificato nel codice NC 8709.
4. Veicolo nuovo (lungo 255 cm, largo 108 cm e alto 128 cm) dotato di un motore monocilindrico a benzina a quattro tempi (cilindrata: 400 cm^3), di una benna rinforzata, ribaltabile idraulicamente, di 800 kg di carico utile a pareti laterali e posteriori mobili, di una cabina aperta con i comandi e di cingoli di gomma. Questo veicolo raggiunge una velocità massima di 8,7 km/h e ha una potenza di 7,46 kw; è dotato di un cambio di velocità a quattro marce avanti e tre marce indietro. Esso è utilizzato nei cantieri per il trasporto e lo scarico dei materiali da costruzione, terra, sabbia e simili.	8704 31 91	La classificazione è determinata dalle disposizioni delle regole generali 1 e 6 per l'interpretazione della nomenclatura combinata, nonché dal testo dei codici NC 8704, 8704 31 e 8704 31 91. Data la sua concezione e in particolare la presenza di una benna ribaltabile e di cingoli di gomma, nonché del luogo di utilizzazione che ne risulta, questo veicolo non può essere classificato nel codice NC 8709. La flessibilità e la complessità della costruzione della benna ribaltabile non permettono di considerare l'articolo come un autocarro a cassone del codice NC 8704 10.
(...)	(...)	(...)».

Causa principale e questione pregiudiziale

11 La DFDS, agente in qualità di spedizioniere doganale per conto della società Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH, con sede in Liechtenstein, nel 1995 e nel 1996 presentava dichiarazioni di immissione in libera pratica di c.d. «minitrac» del tipo 709, 1005 e 1302. Tali minitrac sono veicoli specificamente progettati per essere utilizzati al di fuori della rete stradale e destinati al carico e allo scarico di materiali. La DFDS li dichiarava nella sottovoce 8704 10 19 della NC, relativa ad autocarri costruiti per essere utilizzati al di fuori della sede stradale.

12 Ritenendo che tali veicoli avrebbero dovuto essere classificati nella sottovoce 8704 21 91 della NC, che comprende altri veicoli per il trasporto di merci e per la quale i dazi doganali erano più elevati, le autorità doganali olandesi emettevano una cartella esattoriale a carico della DFDS.

13 Contro di essa la DFDS presentava un ricorso in sede amministrativa, che veniva respinto nella parte riguardante i veicoli di tipo 1005 e 1302. La DFDS proponeva quindi ricorso dinanzi alla Tariefcommissie (Commissione tributaria per le questioni doganali), divenuta, dal 1° gennaio 2002, la Douanekamer (Sezione doganale) del Gerechtshof te Amsterdam (Tribunale di Amsterdam).

14 Il giudice del rinvio descrive i prodotti in oggetto nei seguenti termini:

«I minitrac di cui trattasi sono veicoli costruiti per essere usati, soprattutto nei cantieri, per il trasporto e lo scarico di detriti, terra, ghiaia, sabbia e materiali analoghi.

Il minitrac 1005 (lunghezza cm 257, larghezza cm 112 e altezza cm 138) è provvisto di motore diesel di kw 7.

Il minitrac 1302 (lunghezza cm 264, larghezza cm 124 e altezza cm 138) dispone di un motore diesel di kw 9,5.

Entrambi i veicoli hanno quattro marce avanti e tre marce indietro e la loro velocità massima è pari a 7,3 km/h.

I veicoli sono provvisti di cingoli, di un posto di manovra (aperto) con gli strumenti di manovra e di comando nonché di un cassone che può essere ribaltato mediante un apposito meccanismo idraulico. Il cassone consiste di una struttura munita di pareti laterali, che possono essere aperte o abbassate all'atto del ribaltamento. In questa maniera è possibile scaricare il cassone da tre lati, senza modificare la posizione dell'autoveicolo. Il modello 1302 può essere provvisto, al posto del cassone ribaltabile su tre lati, di una benna ribaltabile verso la parte posteriore la quale, con l'aiuto di un cilindro idraulico supplementare e di un pistone idraulico nonché di un meccanismo rotatorio continuo, può ruotare di 180 gradi.

Il minitrac 1005 ha un peso a vuoto di kg 830 e una capacità di carico di kg 1 000.

Il minitrac 1302 ha un peso a vuoto di kg 1 060/1 200 e una capacità di carico di kg 1 300/1 500».

15 Il giudice del rinvio ritiene che la classificazione dei prodotti di cui trattasi nella sottovoce 8704 10 della NC non sia, in linea di principio, esclusa. Il detto giudice, tuttavia, nutre dubbi in merito alla possibilità di escludere dalla sottovoce 8704 10 della NC veicoli progettati per essere usati fuori della sede stradale e destinati al trasporto di terra e di materiali vari, unicamente in considerazione delle caratteristiche tecnologiche e di costruzione del meccanismo di scarico, grazie alle quali certe merci possono essere scaricate dal cassone in diverse maniere e con maggiore precisione rispetto ai vecchi modelli del medesimo tipo di veicolo.

16 A suo avviso, occorrerebbe tener conto del regolamento n. 396/92, contenente una descrizione della sottovoce 8704 31 91 della NC. La differenza tra le sottovoci 8704 21 e 8704 31 verterebbe sui motori. Gli autoveicoli della sottovoce 8704 21 sarebbero muniti di un motore ad accensione per compressione, mentre quello degli autoveicoli della sottovoce 8704 31 sarebbe invece ad accensione a scintilla.

17 Ciò premesso, il Gerechtshof te Amsterdam decideva di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se dalla nozione di autocarro a cassone ribaltabile (cosiddetto "dumper"), di cui alla [sotto]voce 8704 10 della [tariffa doganale comune], vadano esclusi gli autocarri progettati per essere utilizzati fuori della rete stradale, destinati al trasporto e allo scarico di materiale sfuso ed a tal fine provvisti, in particolare, di un meccanismo di ribaltamento complesso, flessibile e preciso».

Sulla questione pregiudiziale

Osservazioni presentate alla Corte

18 La DFDS ritiene che i veicoli del genere dei minitrac controversi debbano essere classificati come autocarri «dumper» alla sottovoce 8704 10 della NC e ricorda che i detti minitrac sono stati classificati come «dumper» in Australia, in Canada, negli Stati Uniti, in Giappone e nella Repubblica ceca.

19 Secondo la DFDS, sarebbe errato ritenere che un autocarro a benna debba essere concepito in un dato modo ovvero presentare una forma determinata e che il movimento del cassone ribaltabile debba essere effettuato mediante un sistema semplice (meccanico o manuale). Il cassone ribaltabile e il meccanismo di ribaltamento svolgerebbero congiuntamente una funzione e dovrebbero essere considerati come un insieme tecnico. Con gli sviluppi tecnici le possibilità di ribaltamento e di rotazione sarebbero state migliorate, sicché la costruzione ed i meccanismi sarebbero diventati più complessi. Tuttavia, si tratterebbe solo di particolari di fabbricazione. Rileverebbe poco, in definitiva, sapere come venga effettuato il ribaltamento; l'essenziale sarebbe che il ribaltamento possa avvenire in uno spazio ridotto. Dal punto di vista della loro funzione, le merci dovrebbero essere qualificate come autocarri «dumper».

20 In conclusione, la DFDS suggerisce di risolvere la questione pregiudiziale nel senso che un meccanismo di ribaltamento complesso, flessibile e preciso non osta alla qualificazione dei minitrac come autocarri «dumper» ai sensi della sottovoce 8704 10 della NC.

21 Il governo olandese ritiene che la classificazione tariffaria effettuata dall'amministrazione doganale non sia in contrasto con la NC.

22 Il detto governo rileva che dalle note esplicative della SA risulta che un autocarro «dumper» si distingue generalmente dagli altri veicoli destinati al trasporto delle merci per un certo numero di caratteristiche specifiche, segnatamente per il fatto che l'autocarro «dumper» è un veicolo robusto, ma di costruzione relativamente semplice con un cassone in lamiera di acciaio estremamente robusta il cui fondo si solleva. Orbene, i veicoli controversi non corrisponderebbero a tale definizione, in considerazione del fatto che essi avrebbero un cassone piatto apribile su tre lati e che non sarebbe in lamiera di acciaio estremamente robusta. Ciò troverebbe conferma nelle note esplicative della NC, che parlano di veicoli «dotati di cassone ribaltabile dalla parte anteriore o posteriore oppure apribile dal basso».

23 Il governo olandese aggiunge che il Bundesfinanzhof (Corte tributaria federale tedesca) ha ritenuto che i modelli di minitrac 1302 e 1005 di cui trattasi non corrispondessero alla definizione di autocarro «dumper».

24 La Commissione condivide sostanzialmente gli argomenti fatti valere dal governo olandese. Gli autocarri «dumper» di cui alla sottovoce 8704 10 della NC sarebbero veicoli semplici contraddistinti dal fatto che i loro cassoni presentano generalmente la forma di una vasca ribaltabile, a mano, anteriormente o posteriormente, e il cui fondo si solleva interamente o parzialmente all'indietro. Tali caratteristiche risulterebbero dalle note esplicative della NC relative alle sottovoci da 8704 10 10 a 8704 10 90, dalle note esplicative del SA concernenti la voce 8704 e la sottovoce 8704 10 nonché dal regolamento n. 396/92, il quale sarebbe conforme alla NC.

25 Secondo la Commissione, i minitrac controversi, essendo muniti di un cassone piatto con un meccanismo sofisticato, ribaltabile idraulicamente sia lateralmente sia all'indietro, ovvero di cassone ribaltabile all'indietro che può ruotare con moto continuo di 180 gradi mediante un cilindro e un pistone idraulici supplementari, nonché di un meccanismo girevole, non sembrano ricadere nella sottovoce 8704 10 della NC.

26 In conclusione, la Commissione propone di risolvere la questione pregiudiziale nei seguenti termini:

«Gli autocarri progettati per essere utilizzati al di fuori della rete stradale e destinati al trasporto e allo scarico di materiale sfuso e a tal fine provvisti, in particolare, di un meccanismo di ribaltamento complesso, flessibile e preciso, vanno esclusi dalla nozione di autocarro a cassone ribaltabile (cosiddetto "dumper") di cui alla sottovoce 8704 10 [della NC].

Spetta al giudice nazionale che ha proposto la questione pregiudiziale determinare la corretta classificazione alla luce di tutti gli elementi di cui dispone».

Giudizio della Corte

27 Si deve ricordare preliminarmente che, secondo costante giurisprudenza della Corte, per garantire la certezza del diritto e facilitare i controlli, il criterio decisivo per la classificazione tariffaria delle merci va ricercato, in linea di principio, nelle loro caratteristiche e proprietà oggettive, quali definite nel testo della voce della NC e delle note delle sezioni o dei capitoli (v., segnatamente, sentenze 7 febbraio 2002, causa C-276/00, Turbon International, Racc. pag. I-1389, punto 21, e 7 novembre 2002, cause riunite da C-260/00 a C-263/00, Lohmann e Medi Bayreuth, Racc. pag. I-10045, punto 30).

28 Le note esplicative elaborate, per quanto riguarda la NC, dalla Commissione e, per quanto riguarda il SA, dal Consiglio di cooperazione doganale forniscono un rilevante contributo all'interpretazione della portata delle varie voci doganali, senza però essere giuridicamente vincolanti (v. sentenza 28 aprile 1999, causa C-405/97, Mövenpick Deutschland, Racc. pag. I-2397, punto 18).

29 Inoltre, la destinazione del prodotto può costituire un criterio oggettivo di classificazione sempreché sia inerente a detto prodotto, ove l'inerenza deve potersi valutare in funzione delle caratteristiche e delle proprietà obiettive dello stesso (v. sentenza 1° giugno 1995, causa C-459/93, Thyssen Haniel Logistic, Racc. pag. I-1381, punto 13).

30 Occorre rilevare che l'unico criterio addotto dal governo olandese e dalla Commissione per negare la classificazione dei minitrac controversi quali autocarri «dumper» ai sensi della sottovoce 8704 10 della NC è costituito dal meccanismo di ribaltamento particolarmente avanzato del cassone e dalla forma del medesimo, modellata in funzione di tale meccanismo.

31 Il tenore letterale di tale sottovoce presuppone che un veicolo soddisfi due requisiti per potervi rientrare, vale a dire essere un autocarro «dumper» ed essere costruito per essere utilizzato al di fuori della sede stradale. Mentre il secondo di tali requisiti non presenta problemi nella fattispecie, la NC non contiene precisazioni ulteriori relative alla definizione di autocarro «dumper».

32 Dalle descrizioni dei detti veicoli contenute nelle note esplicative della NC e del SA risulta che una caratteristica essenziale degli autocarri «dumper» consiste nell'essere dotati di un cassone ribaltabile ovvero di un fondo apribile che consente il trasporto di sterro o di materiali vari. In tali note manca, per contro, qualsiasi indicazione quanto alla forma ovvero al funzionamento dei cassoni ribaltabili che possono costituire, di per sé, un criterio decisivo per la classificazione di un veicolo quale autocarro «dumper».

33 La nota esplicativa del SA relativa alla voce 8704 descrive gli autocarri «dumper» come «veicoli di costruzione robusta». Anche ammesso che il criterio della robustezza di un veicolo sia sufficientemente obiettivo per essere accolto quale criterio di classificazione, nulla consente tuttavia di dedurre da tale criterio che un

meccanismo avanzato di ribaltamento non possa essere robusto ovvero che la robustezza del veicolo debba essere valutata alla luce della robustezza del relativo meccanismo di scarico.

34 Quanto alla sottovoce 8704 10, le note esplicative della NC e del SA sottolineano espressamente, con l'impiego degli avverbi «generalmente» e «soprattutto», che i criteri sono menzionati solo a titolo indicativo e non costituiscono requisiti inderogabili da soddisfare. Il fatto che un veicolo non sia fornito di un cassone di forma tradizionale ovvero che tale cassone possa essere ribaltato non solo in avanti o all'indietro, ma anche lateralmente, non possono di per sé far escludere la classificazione del veicolo in questione come autocarro «dumper».

35 In termini più generali, in considerazione della destinazione degli autocarri «dumper», vale a dire il trasporto e lo scarico di sterro e di materiali vari, nella fattispecie non sussiste alcun elemento che consenta di concludere che modifiche apportate alla costruzione di tali veicoli per renderli maggiormente idonei a svolgere le loro funzioni (segnatamente per uno scarico più preciso in uno spazio ridotto) possano avere come conseguenza la loro esclusione dalla classificazione come autocarri «dumper».

36 Quanto al punto 4 dell'allegato al regolamento n. 396/92, che contiene un'interpretazione, da parte della Commissione, della sottovoce 8704 31 91, è sufficiente rilevare che esso non può essere assunto a fondamento di un'interpretazione della sottovoce 8704 10 della NC che si ponga in contrasto con il tenore letterale di quest'ultima sottovoce, come interpretata alla luce delle note esplicative della NC.

37 La questione pregiudiziale deve quindi essere risolta dichiarando che il fatto che un veicolo munito di cassone sia provvisto di un meccanismo di ribaltamento complesso, flessibile e preciso non osta alla sua classificazione quale autocarro «dumper» ai sensi della sottovoce 8704 10 della NC.

Sulle spese

38 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 per presentare osservazioni alla Corte, diverse da quelle delle dette parti, non possono dar luogo a rifusione.

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

Il fatto che un veicolo munito di cassone sia provvisto di un meccanismo di ribaltamento complesso, flessibile e preciso non osta alla sua classificazione quale autocarro «dumper» ai sensi della sottovoce 8704 10 della nomenclatura combinata, di cui all'allegato I del regolamento (CEE) del Consiglio 23 luglio 1987, n. 2658, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune, nelle versioni risultanti dai regolamenti (CE) della Commissione 20 dicembre 1994, n. 3115, e 22 dicembre 1995, n. 3009.

Firme