SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

16 giugno 2011 *

Nel procedimento C-351/10,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'art. 267 TFUE, dal Verwaltungsgerichtshof (Austria), con decisione 24 giugno 2010, pervenuta in cancelleria il 12 luglio 2010, nella causa

Zollamt Linz Wels

contro

Laki DOOEL,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta dal sig. J.-C. Bonichot, presidente di sezione, dai sigg. K. Schiemann, L. Bay Larsen, dalla sig.ra C. Toader (relatore) e dal sig. E. Jarašiūnas, giudici,

* Lingua processuale: il tedesco.

avvocato generale: sig. N. Jääskinen
cancelliere: sig. A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per la Laki DOOEL, dall'avv. R. Burghofer, Rechtsanwalt,

— per il governo austriaco, dalla sig.ra C. Pesendorfer, in qualità di agente,

— per il governo ellenico, dalle sig.re K. Paraskevopoulou e I. Pouli, nonché dal sig. I. Bakopoulos, in qualità di agenti,

— per la Commissione europea, dal sig. A. Caeiros e dal sig. B.-R. Killmann, 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 degli artt. 555, n. 1, lett. c), e 558, n. 1, del regolamento (CEE) della Commissione, 2 luglio 1993, n. 2454, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario (GU L 253, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) della Commissione, 4 maggio 2001 n. 993 (GU L 141, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento d'applicazione»), nonché dell'art. 61 della direttiva del Consiglio 28 novembre 2006, 2006/112/CE, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (GU L 347, pag. 1; in prosieguo: la «direttiva "IVA"»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra lo Zollamt Linz Wels (ufficio delle dogane di Linz Wels) e la Laki DOOEL (in prosieguo: la «Laki»), azienda di trasporti con sede nella ex Repubblica iugoslava di Macedonia, in merito ai dazi doganali e all'imposta sul valore aggiunto (in prosieguo: l'«IVA») all'importazione richiesti a detta azienda per aver importato un veicolo e un rimorchio nel territorio dell'Unione, in regime di ammissione temporanea con esonero totale dai dazi all'importazione.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

Il codice doganale

3 Le disposizioni del titolo IV, capitolo 2, sezione 3, F, del regolamento (CEE) del Consiglio 12 ottobre 1992, n. 2913, che istituisce un codice doganale comunitario (GU L 302, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 16 novembre 2000, n. 2700 (GU L 311, pag. 17; in prosieguo: il «codice doganale»), stabiliscono le regole relative al regime di ammissione temporanea con esonero totale dai dazi all'importazione.

4 L'art. 137 del codice doganale, contenuto in tale titolo IV, dispone quanto segue:

«Il regime dell'ammissione temporanea permette l'utilizzazione nel territorio doganale della Comunità, in esonero totale o parziale dai dazi all'importazione e senza che siano soggette alle misure di politica commerciale di merci non comunitarie destinate ad essere riesportate senza aver subito modifiche, ad eccezione del loro deprezzamento normale dovuto all'uso che ne è fatto».

5 Il titolo VII, capitolo 2, del codice doganale contiene le disposizioni relative alla nascita dell'obbligazione doganale.

6 L'art. 204 del codice doganale, contenuto in tale titolo VII, prevede:

«1. L'obbligazione doganale all'importazione sorge in seguito:

a) all'inadempienza di uno degli obblighi che derivano, per una merce soggetta a dazi all'importazione, dalla sua permanenza in custodia temporanea oppure dall'utilizzazione del regime doganale cui è stata vincolata,

oppure

b) all'inosservanza di una delle condizioni stabilite per il vincolo di una merce a tale regime o per la concessione di un dazio all'importazione ridotto o nullo a motivo dell'utilizzazione della merce a fini particolari,

(...).

2. L'obbligazione doganale sorge quando cessa di essere soddisfatto l'obbligo la cui inadempienza fa sorgere l'obbligazione doganale oppure nel momento in cui la merce è stata vincolata al regime doganale considerato quando si constati, a posteriori, che non era soddisfatta una delle condizioni stabilite per il vincolo della merce al regime o per la concessione di un dazio all'importazione ridotto o nullo a motivo dell'utilizzazione della merce a fini particolari».

7 L'art. 215 del codice doganale così dispone:

«1. L'obbligazione doganale sorge:

— nel luogo in cui si produce il fatto generatore di tale obbligazione,

(...)».

Il regolamento d'applicazione

8 L'art. 232 del regolamento d'applicazione decreta le regole relative al regime di ammissione temporanea con esonero totale dai dazi all'importazione ed è così formulato:

«1. Quando non formino oggetto di dichiarazione scritta o verbale, quanto segue è considerato dichiarato per l'ammissione temporanea con l'atto di cui all'articolo 233, salvo il disposto dell'articolo 579:

(...)

b) i mezzi di trasporto di cui agli articoli da 556 a 561;

(...)».

9 Il titolo III, capitolo 5, sezione 2, sottosezione 1, del regolamento d'applicazione, che contiene gli artt. 555-562, stabilisce i presupposti per l'esonero totale dai dazi all'importazione per quanto riguarda i mezzi di trasporto rientranti nel regime doganale dell'ammissione temporanea.

10 L'art. 555 del regolamento d'applicazione dispone quanto segue:

«1. Ai fini della presente sottosezione valgono le seguenti definizioni:

(...)

c) "traffico interno": il trasporto di persone imbarcate o di merci caricate nel territorio doganale della Comunità per essere sbarcate o scaricate in tale territorio.

(...)».

11 L'art. 558 di tale regolamento prevede:

«1. L'esonero totale dai dazi all'importazione è concesso per i mezzi di trasporto stradale e ferroviario, nonché per i mezzi di trasporto adibiti alla navigazione aerea, alla navigazione marittima e nelle acque interne, purché sussistano le seguenti condizioni:

(...)

c) che, in caso di uso commerciale di mezzi di trasporto non ferroviari, siano utilizzati esclusivamente per un trasporto che inizia o termina fuori del territorio doganale della Comunità; tali mezzi di trasporto possono tuttavia essere utilizzati per il traffico interno, quando le disposizioni vigenti nel settore dei trasporti relative, segnatamente, alle condizioni di accesso e di esecuzione dei medesimi, lo prevedano.

(...)».

La direttiva «IVA»

12 Per quanto riguarda l'IVA sull'importazione di beni, l'art. 61 della direttiva «IVA» prevede:

«In deroga all'articolo 60, se un bene che non è in libera pratica è vincolato, al momento della sua entrata nella Comunità, ad uno dei regimi o ad una delle situazioni di cui all'articolo 156 o ad un regime di ammissione temporanea in esenzione totale dai dazi all'importazione o ad un regime di transito esterno, l'importazione del bene è effettuata nello Stato membro nel cui territorio il bene è svincolato da tali regimi o situazioni.

(...)».

Il regime di autorizzazione «CEMT»

13 Con una risoluzione del 14 giugno 1973, il Consiglio della Conferenza europea dei ministri dei trasporti (CEMT), che si compone di 42 membri, tra i quali tutti gli Stati membri dell'Unione, ha istituito un sistema di contingente di trasporto internazionale

di merci su strada tra gli Stati membri. Tale sistema prevede che le autorità competenti possano rilasciare un'autorizzazione sulla base di ciascun contingente nazionale (in prosieguo: l'«autorizzazione "CEMT"»).

14 Si evince dal formulario relativo a tale autorizzazione, allegato al manuale d'uso di detto contingente, che detta autorizzazione consente il trasporto commerciale delle merci tra i luoghi di carico e di scarico situati in paesi membri di detta Conferenza nonché la circolazione dei veicoli a vuoto su tutti i territori di tali paesi.

Il diritto nazionale

15 Risulta dalla decisione di rinvio che, ai termini dell'art. 7, n. 1, della legge sul trasporto stradale di merci (Güterbeförderungsgesetz, BGBl. 593/1995; in prosieguo: il «GütbefG»), i trasportatori che, ai sensi della normativa applicabile nello Stato nel territorio del quale ha sede la loro impresa, possono trasportare merci con veicoli a motore e sono titolari, tra l'altro, di un'autorizzazione «CEMT», hanno il diritto di effettuare un trasporto verso o attraverso il territorio federale o da luoghi situati nel territorio federale verso l'estero.

16 Ai sensi dell'art. 9, n. 1, del GütbefG, il trasportatore è tenuto a far sì che, per ogni trasporto transfrontaliero di merci, i documenti che attestano autorizzazioni richieste dall'art. 7, n. 1, di tale legge, debitamente compilati e, eventualmente, vistati dall'autorità competente, si trovino a bordo del veicolo. Inoltre, secondo l'art. 9, n. 2, del GütbefG, il conduttore è tenuto, per ogni trasporto transfrontaliero di merci e per tutta la durata del tragitto, ad avere questi stessi documenti e a presentarli alle autorità di controllo qualora quest'ultime lo esigano.

Fatti principali e questioni pregiudiziali

17 Il 14 aprile 2008 un camion autoarticolato di proprietà della Laki è entrato vuoto nel territorio doganale dell'Unione in regime d'ammissione temporanea con esonero totale dai dazi all'importazione. Per tale veicolo e relativo rimorchio esisteva un'autorizzazione «CEMT» per il trasporto di merci tra la Svezia e la Germania.

18 In Svezia, detto veicolo è stato caricato con merci destinate in Germania e in Austria. Le merci instradate verso la Germania sono state scaricate per prime. In Austria, sono state scaricate le altre merci e detto camion è stato caricato con merci destinate ad essere trasportate in Svezia. Al momento di attraversare la frontiera austriaca, il medesimo veicolo è stato controllato dalle autorità doganali austriache.

19 In esito a tale controllo, lo Zollamt Linz Wels ha considerato che il veicolo in questione non aveva l'autorizzazione per il trasporto di merci in Austria e che, di conseguenza, la Laki non aveva rispettato le condizioni per l'ammissione temporanea di tale veicolo con esonero totale dai dazi all'importazione. Esso ha preteso da detta impresa dazi doganali per un importo di EUR 7 524, e l'IVA all'importazione, per un importo di EUR 10 909 per detto veicolo e relativo rimorchio.

20 La Laki ha impugnato la decisione dello Zollamt Linz Wels dinanzi all'Unabhängiger Finanzsenat, Außenstelle Linz, contestandone la legittimità. Tale giudice ha accolto il ricorso, considerando che l'obbligazione doganale era sorta da una violazione legata all'assenza di autorizzazione per il trasporto di merci verso l'Austria e che tale violazione era stata commessa in Svezia, dal momento che le merci interessate erano state caricate in tale Stato membro. Di conseguenza, secondo detto giudice, spettava alle autorità doganali svedesi esigere i dazi all'importazione controversi nella causa principale.

21 Lo Zollamt Linz Wels ha proposto ricorso contro la decisione dell'Unabhängiger Finanzsenat, Auβenstelle Linz, dinanzi al Verwaltungsgerichtshof.

22 Nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale, il giudice del rinvio sottolinea che, ai sensi dell'art. 558, n. 1, lett. c), del regolamento d'applicazione, l'ammissione temporanea con esonero totale dai dazi all'importazione è concessa, per i veicoli utilizzati nel traffico interno, solamente se le disposizioni nazionali in materia di trasporti, riguardanti in particolare le condizioni per l'accesso e per la loro esecuzione, consentono la circolazione all'interno del territorio dello Stato interessato.

23 Esso ritiene quindi che, per stabilire quali siano le autorità competenti a constatare un'eventuale violazione di tale disposizione del regolamento d'applicazione, occorra definire la nozione di traffico interno contenuta in detta disposizione.

24 Il Verwaltungsgerichtshof richiama, a questo proposito, la sentenza 15 dicembre 2004, causa C-272/03, Siig (Racc. pag. I-11941), in cui la Corte avrebbe considerato che per valutare se l'uso di un veicolo risponde ai presupposti del regime dell'ammissione temporanea con esonero totale dai dazi all'importazione, non è determinante la destinazione finale delle merci, bensì il trasporto effettuato. Il giudice del rinvio sottolinea, tuttavia, che la sentenza si riferisce all'interpretazione dell'art. 670 del regolamento d'applicazione, nella versione in lingua tedesca, in vigore prima di quella risultante dal regolamento n. 993/2001, che definiva il traffico interno «il trasporto (…) di merci caricate nel territorio doganale della Comunità e (…) scaricate in tale territorio», mentre l'art. 555 del regolamento d'applicazione, controverso nella causa principale, definisce il traffico interno «trasporto (…) di merci caricate nel territorio doganale della Comunità per essere (…) scaricate in tale territorio».

25 Il giudice del rinvio si chiede se tale modifica possa incidere sulla definizione dei criteri di determinazione dello Stato in cui è avvenuta la violazione e dunque sulla designazione delle autorità competenti a constatarla. Esso solleva in particolare il problema di sapere se detta modifica possa essere interpretata come un «restringimento» della normativa anteriore, nel senso che il fatto di caricare merci su un veicolo per trasportarle, senza l'autorizzazione richiesta, ed iniziare tale trasporto integri già la fattispecie di traffico interno illegittimo e quindi se l'obbligazione doganale sorga nello Stato in cui ha inizio il trasporto. Esso sottolinea che la nuova definizione della nozione di traffico interno, formulata all'art. 555 del regolamento d'applicazione, potrebbe essere interpretata anche nel senso di mitigare le condizioni fissate dalla normativa anteriore, ovvero che costituisca traffico interno irregolare unicamente il caso in cui il trasporto e lo scarico si compiono nello Stato membro non coperto dall'autorizzazione. Secondo un'interpretazione del genere, l'obbligazione doganale sorgerebbe soltanto nello Stato membro di destinazione delle merci interessate.

26 Tenuto conto di tali considerazioni, il Verwaltungsgerichtshof ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'art. 558, n. 1, in combinato disposto con l'art. 555, n. 1, lett. c), del [regolamento d'applicazione], debba essere interpretato nel senso che le operazioni di carico e l'inizio del trasporto integrano già un impiego illegittimo di un mezzo di trasporto nel traffico interno se per il veicolo usato per scopi commerciali è stata rilasciata un'autorizzazione per il traffico interno tra due Stati membri, il carico è stato effettuato in uno dei due Stati membri, ma il luogo di destinazione (luogo dove dovrà avvenire lo scarico) si trova in uno Stato membro diverso dai due suddetti Stati, per il quale non è stata rilasciata alcuna autorizzazione.

2) In caso di soluzione affermativa della prima questione, se l'art. 204, n. 1, lett. a), in combinato disposto con l'art. 215 del [codice doganale], debba essere interpretato

nel senso che in un caso siffatto l'obbligazione doganale sorge nello Stato membro di carico e la riscossione dei dazi all'importazione spetta a tale Stato membro nonostante il fatto che solo al momento dello scarico risulti che il trasporto è avvenuto in uno Stato membro per il quale non sussiste l'autorizzazione al traffico interno.

3) In caso di soluzione affermativa della prima questione, se l'art. 61 della direttiva ["IVA"], debba essere interpretato nel senso che in una situazione di tal tipo l'importazione avviene nello Stato membro di carico e la riscossione dell'[IVA] sull'importazione spetta a tale Stato membro nonostante il fatto che solo al momento dello scarico risulti che il trasporto è avvenuto in uno Stato membro per il quale non sussiste l'autorizzazione al traffico interno».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

27 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli artt. 555, n. 1, e 558, n. 1, lett. c), del regolamento d'applicazione debbano essere interpretati nel senso che la fattispecie dell'utilizzo irregolare di un veicolo, immatricolato in uno Stato terzo, che è stato ammesso al traffico interno in due Stati membri dell'Unione secondo il regime di ammissione temporanea con esonero totale dai dazi all'importazione previsto all'art. 137 del codice doganale, e le cui merci sono state scaricate in un terzo Stato membro, in violazione delle norme di trasporto ivi applicabili, sia integrata a partire dal momento in cui le merci sono caricate oppure dal momento dello scarico delle stesse.

28 Tale giudice chiede, in particolare, quali siano le autorità nazionali competenti a riscuotere, ai sensi dell'art. 204 del codice doganale, i dazi doganali all'importazione per un veicolo del genere.

29 Per designare lo Stato membro nel quale si è verificata l'inadempienza degli obblighi cui è sottoposto il beneficio del regime di ammissione temporanea di un veicolo con esonero totale dai dazi all'importazione e lo Stato membro nel quale il titolare dello stesso deve pagare i dazi doganali, occorre ricordare che, ai termini dell'art. 558, n. 1, lett. c), del regolamento d'applicazione, una simile esenzione è concessa per i mezzi di trasporto su strada non soltanto quando essi sono utilizzati esclusivamente per un trasporto che inizia o termina fuori del territorio doganale, ma anche quando sono utilizzati in traffico interno, vale a dire per un trasporto di merci che comincia e finisce all'interno del territorio doganale. In quest'ultima ipotesi, il veicolo può essere utilizzato per il traffico interno unicamente qualora un simile trasporto non sia vietato dalle disposizioni nazionali in vigore, riguardanti in particolare le condizioni per l'accesso e l'esecuzione dello stesso.

30 Di conseguenza, l'esonero totale dai dazi doganali per un veicolo utilizzato in traffico interno è sottoposto, in particolare, alla condizione che il trasporto delle merci che esso contiene sia consentito in tutti gli Stati in cui tale veicolo circola.

31 Nel caso di specie, si evince dalla decisione di rinvio che il veicolo controverso nella causa principale è entrato vuoto nel territorio doganale dell'Unione con un'autorizzazione «CEMT» per il trasporto di merci tra la Svezia e la Germania e che, in Svezia, è stato caricato con merci a destinazione non soltanto della Germania, ma anche dell'Austria. In quest'ultimo Stato membro, il trasportatore, senza essere titolare dell'autorizzazione «CEMT», ha effettuato lo scarico delle merci di cui trattasi, poi ha caricato il veicolo con merci destinate ad essere trasportate in Svezia.

32 Si pone quindi la questione di sapere se la competenza a riscuotere i dazi all'importazione per detto veicolo spetti alle autorità del Regno di Svezia, Stato membro nel quale le merci di cui trattasi sono state caricate, oppure alle autorità della Repubblica d'Austria, Stato membro nel quale il veicolo circola in violazione delle disposizioni nazionali e dette merci o una parte di esse sono state irregolarmente scaricate.

33 Risulta, da un lato, dall'art. 204, n. 1, lett. a), del codice doganale che l'inadempienza di uno degli obblighi cui è subordinato il beneficio del regime di esonero dai dazi all'importazione di una merce nel territorio dell'Unione fa sorgere un'obbligazione doganale e, dall'altro, da detto art. 204, n. 2, che tale obbligazione sorge quando uno di tali obblighi cessa di essere soddisfatto. Inoltre, conformemente all'art. 215 del codice doganale, l'obbligazione doganale sorge nel luogo generatore di tale obbligazione e quindi, in un caso come quello controverso nella causa principale, nel luogo in cui è stata commessa l'irregolarità.

34 Per stabilire quali siano le autorità competenti a riscuotere i dazi all'importazione per il veicolo interessato, occorre dunque determinare qual è l'atto che ha generato l'inadempienza degli obblighi spettanti al titolare di tale veicolo, svincolandolo dal regime del traffico interno. Occorre, di conseguenza, verificare se l'irregolarità consista nel caricare merci a destinazione di uno Stato membro nel quale il veicolo non era autorizzato ad effettuare il trasporto commerciale di merci o se tale irregolarità si concretizzi al momento dell'attraversamento della frontiera dello Stato membro nel quale il veicolo circola in violazione delle disposizioni nazionali, oppure al momento dello scarico delle merci nel territorio di quest'ultimo Stato.

35 Come è stato rilevato giustamente dalla Commissione, affinché sorga un'obbligazione doganale, la sola intenzione di usare una merce vincolata al regime di ammissione temporanea diversamente che nell'ambito delle condizioni cui è assoggettato non costituisce di per sé una violazione finché tale intenzione non si traduca in un atto o in

un'omissione che, oggettivamente, costituisce una violazione delle norme applicabili (v., in tal senso, sentenza 1º febbraio 2001, causa C-66/99, D. Wandel, Racc. pag. I-873, punto 48).

36 Conseguentemente, per constatare l'irregolarità commessa nell'utilizzo di un veicolo esportato in regime di esenzione totale, occorre prendere in considerazione unicamente le operazioni di trasporto effettuate da tale veicolo. Sono, pertanto, irrilevanti sia la destinazione finale delle merci sia, in generale, le eventuali intenzioni del titolare di tale veicolo (v., in tal senso, sentenza Siig, cit., punto 20). Di conseguenza, un'irregolarità nell'utilizzo di detto veicolo deve essere constatata prendendo in considerazione soltanto i tragitti da esso effettuati.

37 In un'ipotesi quale quella controversa nella causa principale, occorre constatare che l'irregolarità si è concretizzata quando il veicolo di cui trattasi è uscito effettivamente dal regime del traffico interno per il quale era stato ammesso nel territorio dell'Unione, effettuando, nel territorio della Repubblica d'Austria, un trasporto commerciale che non corrispondeva più a quello previsto dall'autorizzazione «CEMT» e non soddisfaceva le condizioni cui è subordinato un simile trasporto ai sensi delle disposizioni in vigore in tale Stato. Il fatto che le merci caricate in tale veicolo in Svezia fossero destinate a essere trasportate in Austria, senza che il trasportatore fosse titolare di tale autorizzazione, non costituiva un'irregolarità finché tale veicolo non aveva varcato la frontiera di quest'ultimo Stato membro, nel quale non poteva effettuare un trasporto commerciale.

38 Il giudice del rinvio sottolinea che l'art. 670 del regolamento d'applicazione, nella versione precedente a quella applicabile alla causa principale, che è stata interpretata dalla Corte, nella sentenza Siig, cit., definiva il traffico interno «il trasporto (…) di merci caricate nel territorio doganale della Comunità e (…) scaricate in tale territorio». Per contro, l'art. 555 del regolamento d'applicazione, attualmente in vigore, definisce il traffico interno «il trasporto (…) di merci caricate nel territorio doganale

della Comunità per essere (…) scaricate in tale territorio». Tale giudice si chiede se una simile modifica abbia incidenze sulla definizione dei criteri di determinazione dello Stato nel quale l'infrazione è avvenuta e dunque sulla designazione delle autorità competenti a constatarla. Esso si pone la questione di sapere se da tale modifica del testo risulti, nella definizione del traffico interno, l'introduzione di un elemento intenzionale.

39 A questo proposito, come hanno rilevato il governo austriaco e la Commissione, la modifica, in talune versioni linguistiche del regolamento d'applicazione, dei termini utilizzati per definire la nozione di traffico interno rispetto a quelli contenuti in detto art. 670 non altera il contenuto di tale disposizione. Infatti, secondo una costante giurisprudenza, in caso di divergenze tra varie versioni linguistiche di un testo dell'Unione, la disposizione controversa deve essere interpretata in funzione dell'economia generale e della finalità della normativa di cui essa fa parte (v., in particolare, sentenza 29 aprile 2010, causa C-340/08, M e a., Racc. pag. I-3913, punto 44). Come deriva dal punto 35 della presente sentenza, un'interpretazione di detto art. 555 che fondi la constatazione dell'irregolarità sull'intenzione del trasportatore sarebbe incompatibile con l'economia della normativa di cui tale disposizione fa parte.

40 Inoltre, va rilevato che la modifica letterale della disposizione evidenziata dal giudice di rinvio si ritrova soltanto in talune versioni linguistiche del regolamento d'applicazione, mentre la grande maggioranza di esse non ha emendato tale frase dell'art. 670 del regolamento d'applicazione.

41 Risulta da tutto quanto precede che occorre rispondere alla prima questione dichiarando che gli artt. 555, n. 1, e 558, n. 1, lett. c), del regolamento d'applicazione devono essere interpretati nel senso che l'irregolarità nell'utilizzo di un veicolo importato nell'Unione in regime di esonero totale dai dazi doganali e usato nel traffico interno si deve considerare compiuta al momento dell'attraversamento della frontiera dello Stato membro nel quale il veicolo circola in violazione delle disposizioni nazionali in

materia di trasporti, vale a dire in mancanza d'autorizzazione a scaricare nello Stato membro di scarico, e sono competenti a riscuotere detti dazi le autorità di tale Stato.

Sulla seconda e terza questione

42 Alla luce della risposta fornita alla prima questione, la Corte non deve rispondere alla seconda e alla terza questione, poiché queste ultime, infatti, sono state poste dal giudice del rinvio soltanto nell'eventualità di una risposta affermativa alla prima questione.

Sulle spese

43 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 (Quarta Sezione) dichiara:

Gli artt. 555, n. 1, e 558, n. 1, lett. c), del regolamento (CEE) della Commissione 2 luglio 1993, n. 2454, che fissa talune disposizioni d'applicazione del regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio che istituisce il codice doganale comunitario, come modificato dal regolamento (CE) della Commissione 4 maggio

2001 n. 993, devono essere interpretati nel senso che l'irregolarità nell'utilizzo di un veicolo importato nell'Unione europea in regime di esonero totale dai dazi doganali e usato nel traffico interno si deve considerare compiuta al momento dell'attraversamento della frontiera dello Stato membro nel quale il veicolo circola in violazione delle disposizioni nazionali in materia di trasporti, vale a dire in mancanza d'autorizzazione a scaricare nello Stato membro di scarico, e sono competenti a riscuotere detti dazi le autorità di tale Stato.

Firme