

**Causa C-192/19**

**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98,  
paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia**

**Data di deposito:**

27 febbraio 2019

**Giudice del rinvio:**

Gerechtshof Amsterdam (Paesi Bassi)

**Data della decisione di rinvio:**

12 febbraio 2019

**Ricorrente:**

Rensen Shipbuilding BV

**Resistente:**

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane

---

## **Oggetto del procedimento principale**

Impugnazione dinanzi al gerechtshof Amsterdam (Corte d'appello di Amsterdam, Paesi Bassi) a seguito del rinvio ad opera dello Hoge Raad der Nederlanden (Corte Suprema, Paesi Bassi) di una controversia sui dazi all'importazione di scafi navali dalla Repubblica Popolare cinese. Dopo il rinvio la causa verte ancora unicamente sulla questione se gli scafi navali debbano essere classificati come navi per la navigazione marittima (voci 8901 20 10 o 8901 90 10 della nomenclatura combinata NC; esenti da dazi) o navi non per la navigazione marittima (voci 8901 20 90, 8901 90 91 o 8901 90 99 della NC; aliquota dell'1,7%).

## **Oggetto e fondamento giuridico della domanda di pronuncia pregiudiziale**

Domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267 TFUE vertente sull'interpretazione della nozione di «tenere l'alto mare» di cui alla nota complementare 1 al capitolo 89 della nomenclatura combinata.

## **Questione pregiudiziale**

La nota complementare 1 al capitolo 89 della Nomenclatura Combinata stabilisce (tra l'altro) che le sottovoci NC 8901 20 10 e 8901 90 10, rubricate «per la navigazione marittima», riguardano unicamente navi progettate e costruite per tenere l'alto mare. Si pone la questione di cosa si debba intendere a tale riguardo per «tenere l'alto mare».

## **Disposizioni di diritto dell'Unione invocate**

Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (nomenclatura combinata): nota complementare 1 al capitolo 89, regole generali d'interpretazione 1, 2a e 6

Regolamento (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, che istituisce un codice doganale comunitario (il codice doganale comunitario): articolo 5, paragrafo 2

Regolamento (CE) n. 652/2007 della Commissione, dell'8 giugno 2007, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata: allegato, punto 3

Note esplicative della nomenclatura combinata dell'Unione europea (GU 2015, C 76, pag. 1): nota esplicativa alla nota complementare 1 al capitolo 89

## Disposizioni di diritto nazionale invocate

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeezeizen worden gebruikt (Regio decreto dell'8 marzo 2007 sulle navi per la navigazione interna utilizzate anche per trasporti via mare non internazionali, Belgio)

## Breve esposizione dei fatti e procedimento principale

- 1 Nel maggio e nel settembre 2009 l'agente doganale Cross Ocean C.V., in qualità di rappresentante diretto ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del codice doganale comunitario, ha presentato, in nome e per conto della Rensen Shipbuilding BV, costruttore navale, dichiarazioni di immissione in libera pratica di 27 scafi navali (in prosieguo: gli «scafi navali»). Gli scafi navali provengono dalla Repubblica Popolare cinese.
- 2 Su ciascuna dichiarazione la Cross Ocean ha indicato la sottovoce 8901 90 10 della nomenclatura combinata (in prosieguo: la «NC»). Come descrizione sulle dichiarazioni figura l'espressione «scafo navale». La voce 8901 della NC riguarda navi per il trasporto di persone e/o di merci. La sottovoce 8901 90 10 riguarda segnatamente le navi per la navigazione marittima adibite al trasporto di merci (diverse dalle navi cisterna). L'aliquota di dazi all'importazione relativa a detta sottovoce è dello 0%. Gli scafi navali sono stati immessi in libera pratica applicando detta aliquota.
- 3 A seguito di un controllo doganale delle dichiarazioni di cui al punto 1 presso la Rensen Shipbuilding nel marzo 2012 l'Ispettore ha sostenuto che gli scafi navali devono essere considerati scafi destinati alla costruzione di navi per la navigazione interna. Per diciotto scafi navali le società di classificazione Bureau Veritas o Lloyd's Register hanno rilasciato un «Certificate of Conformity» (Certificato di conformità) o un «Certificate of Hull Construction» (Certificato di costruzione di scafo) (in prosieguo: i «certificati»), in cui si dichiara che gli scafi navali sono costruiti secondo norme per la costruzione di navi adibite alla navigazione interna. Inoltre per 25 dei 27 scafi navali è stata presentata una «domanda di certificazione di navi adibite alla navigazione interna» presso l'Inspectie voor Verkeer en Waterstaat (Ispettorato del Traffico e delle Acque, Paesi Bassi) e nell'amministrazione della Rensen Shipbuilding per ciascuno scafo è stato trovato un contratto della medesima con un cliente in cui si ordinava la costruzione e la consegna di una nave destinata all'uso nelle acque interne dell'Europa.
- 4 L'Ispettore ha dichiarato che otto scafi navali devono essere considerati scafi destinati alla costruzione di una nave cisterna per la navigazione interna. A suo avviso, siffatti scafi navali devono essere classificati nella sottovoce 8901 20 90 della NC. Degli altri diciannove scafi navali, destinati alla costruzione di un tipo di nave da trasporto per la navigazione interna diverso da una nave cisterna,

secondo l'Ispettore tredici devono essere classificati nella sottovoce 8901 90 99 della NC come «altre navi per il trasporto di merci a propulsione meccanica», e sei nella sottovoce 8901 90 91 della NC come «altre navi per il trasporto di merci, senza propulsione meccanica».

- 5 L'aliquota di dazi doganali per le sottovoci di cui al punto 4 è dell'1,7%. Con avviso di pagamento in data 27 aprile 2012 l'Ispettore ha imposto alla Rensen Shipbuilding i corrispondenti dazi doganali.
- 6 Con sentenza del 2 luglio 2013 il rechtbank Noord-Holland (Tribunale dell'Olanda settentrionale, Paesi Bassi) ha respinto il ricorso della Rensen Shipbuilding avverso gli avvisi di pagamento. Il gerechtshof te Amsterdam (Corte d'appello di Amsterdam, Paesi Bassi) ha confermato tale sentenza. Nella sua sentenza dell'11 giugno 2015 la corte d'appello si è fondata sul presupposto che, in applicazione della regola generale d'interpretazione 2a della nomenclatura combinata («Qualsiasi riferimento a un oggetto nel testo di una determinata voce comprende questo oggetto anche se incompleto o non finito purché presenti, nello stato in cui si trova, le caratteristiche essenziali dell'oggetto completo o finito»), gli scafi navali, in quanto navi, devono essere classificati nel capitolo 89 della NC. Essa ha dichiarato che dai documenti commerciali e dalle classificazioni trovati negli uffici amministrativi della Rensen Shipbuilding discende che (gli scafi per) le navi adibite alla navigazione interna sono progettate e costruite per la navigazione nelle acque interne. Secondo la corte d'appello non si tratta dunque di navi per la navigazione marittima e gli scafi navali devono essere classificati per la loro natura nella sottovoce 8901 20 90, 8901 90 91 o 8901 90 99 della NC.
- 7 Nella sua sentenza del 30 giugno 2017 lo Hoge Raad (Corte suprema) ha annullato la sentenza del gerechtshof Amsterdam (Corte d'appello di Amsterdam) e ha rinviato il procedimento a detta corte d'appello, il giudice del rinvio nella presente causa.

### **Argomenti essenziali delle parti nel procedimento principale**

- 8 La Rensen Shipbuilding invoca la nota complementare 1 della NC al capitolo 89 della NC, in combinato disposto con (l'ultima frase del)le note esplicative dell'Unione europea a detta nota complementare. Tale nota esplicativa, nella parte rilevante ai fini della presente causa, dispone quanto segue:

«Si considerano come “navi progettate e costruite per tenere l'alto mare” le navi che per costruzione ed attrezzatura possono essere manovrate in mare, anche con tempo cattivo (vento circa di forza 7 secondo la scala Beaufort).

(...)

Restano considerat[e] come “navi per la navigazione marittima” le navi (...) che riuniscono le condizioni suddette, anche se, in pratica, vengono utilizzat[e] principalmente lungo le coste, negli estuari, nei laghi, ecc.».

- 9 Secondo la Rensen Shipbuilding la nota complementare, in combinato disposto con detta nota esplicativa, deve essere interpretata nel senso che, ai fini della classificazione come nave per la navigazione marittima, è determinante se lo scafo navale sia idoneo alla navigazione marittima, ossia idoneo a tenere il mare, e non se la nave una volta completata effettivamente navighi in mare. Nel suo giudizio la corte d'appello di Amsterdam poteva prendere in considerazione esclusivamente le caratteristiche e le proprietà oggettive degli scafi navali nello stato in cui si trovavano al momento dell'importazione e non anche quelle delle navi che sono infine state fornite dalla Rensen Shipbuilding sulla base di detti scafi navali.
- 10 La Rensen Shipbuilding ha sostenuto che si tratta di scafi idonei a essere utilizzati come carene di navi per la navigazione marittima, posto che dopo il completamento gli scafi possono certamente navigare nel mare. A sostegno della sua tesi essa ha presentato dichiarazioni di periti. In due dichiarazioni si afferma che navi con le dimensioni delle navi di cui trattasi dovrebbero poter navigare, alle condizioni meteorologiche indicate, sino a circa 21 miglia dalla costa.

#### **Breve esposizione della motivazione del rinvio pregiudiziale**

- 11 Sebbene il termine scafo navale (o carena navale) non figuri nella formulazione delle relative voci del capitolo 89 della NC, a giudizio dello Hoge Raad (Corte suprema, Paesi Bassi) dalle note esplicative al sistema armonizzato (SA) dell'Organizzazione mondiale delle dogane relative al capitolo 89 si evince che uno scafo navale deve essere classificato in una sottovoce delle voci 8901 20 o 8901 90 della NC applicando le regole generali di interpretazione 1 e 6.
- 12 Dal giudizio dello Hoge Raad (Corte suprema) discende che, ai fini dell'applicazione della NC, uno scafo navale deve essere considerato una «nave» e non una «nave incompleta o non finita» ai sensi della regola generale di interpretazione 2a. Di conseguenza, per la determinazione della ulteriore classificazione nella NC all'interno delle voci 8901 20 o, rispettivamente, 8901 90, vale a dire «navi per la navigazione marittima» o «altre navi», non è rilevante che al momento dell'importazione esistesse l'intenzione di completare gli scafi come navi per la navigazione nelle acque interne e che essi siano stati anche effettivamente completati e adibiti alla navigazione interna.
- 13 Per concludere che gli scafi navali non sono progettati e costruiti per la navigazione in alto mare occorre che sia accertato che al momento dell'importazione essi non avevano le caratteristiche e le proprietà oggettive per essere utilizzati come carena di una nave che può trasportare un carico in alto mare alle condizioni meteorologiche avverse indicate nella nota esplicativa della NC («vento circa di forza 7 secondo la scala Beaufort»). Dai certificati in sé non si evince che gli scafi navali non possono essere classificati nella sottovoce 8901 20 10 o 8901 90 10 come navi per la navigazione marittima. Sebbene detti certificati confermino che gli scafi sono idonei alla navigazione nelle acque

interne, secondo lo Hoge Raad (Corte Suprema) non si capisce perché ciò giustifichi la conclusione che gli scafi navali non sono stati progettati o costruiti per essere utilizzati come carena di una nave per la navigazione marittima.

- 14 È pacifico che gli scafi possono essere classificati nella categoria «altre navi (sottovoci NC 8901 20 90, 8901 90 91 o 8901 90 99), giacché sono idonei ad essere utilizzati come carena per una nave adibita alla navigazione nelle acque interne (nave non adibita alla navigazione marittima). Se si accerta che gli scafi sono parimenti idonei a fungere da carena per una nave adibita alla navigazione marittima (sottovoci NC 8901 20 10 o 8901 90 10), essi devono essere classificati come «navi per la navigazione marittima».
- 15 Tra le parti non è controverso che gli scafi di cui trattasi non sono idonei ad essere utilizzati come carena di una nave con cui si possono attraversare gli oceani a pieno carico alle condizioni meteorologiche indicate. Esse discutono invero sulla questione di quanto lontano dalla costa si deve poter navigare con una nave per poter affermare che detta nave «tiene l'alto mare», ai sensi della nota complementare 1 al capitolo 89 della nomenclatura combinata.
- 16 Uno dei periti fatti intervenire dalla Rensen Shipbuilding ha menzionato nella sua dichiarazione l'uso di navi per la navigazione interna per tragitti marittimi tra il porto di Anversa (che non si trova lungo la costa), da un lato, e i porti marittimi belgi Zeebrugge, Ostenda e Nieuwpoort dall'altro lato, passando dalla Schelda Occidentale e dal Mare del Nord. Al riguardo si applicano restrizioni relative alla linea di galleggiamento e all'andamento del moto ondoso. L'articolo 3 del Regio decreto dell'8 marzo 2007, sulle navi per la navigazione interna utilizzate anche per trasporti via mare non internazionali, stabilisce che una «nave idonea alla navigazione interna» può navigare nel tratto di mare limitato tra la Schelda Occidentale e i porti della costa belga, a condizione che non si allontani più di 5 miglia marittime dalla costa. Nella sua dichiarazione il perito presuppone che il tragitto lungo la costa dei Paesi Bassi e del Belgio, compreso tra l'estuario della Schelda Occidentale (a ovest della linea Breskens-Vlissingen) e i menzionati porti del Belgio, sia «alto mare».
- 17 La società di classificazione Lloyd's Register ha inizialmente dichiarato che dal «Certificate of Hull Construction» e dall'annotazione di classe da essa fornita risulta chiaramente che si tratta di scafi di una nave per la navigazione interna. Lo scafo di una siffatta nave non è abbastanza forte per resistere alle pressioni di onde del mare. Secondo la Lloyd's Register il giudizio dello Hoge Raad (Corte suprema) è in teoria corretto, ma nella prassi è altamente improbabile che una nave costruita secondo i requisiti per la navigazione nelle acque interne sia abbastanza forte per sopportare in mare un vento forza 7 e le relative onde.
- 18 In una seconda dichiarazione la Lloyd's Register ha tuttavia rilevato che la definizione delle navi per la navigazione marittima contenuta nelle disposizioni legislative differisce da quanto si intende per navi idonee alla navigazione marittima nel settore delle società di classificazione. Per «nave per la navigazione

marittima» la Lloyd's Register intende esclusivamente una nave che può attraversare gli oceani senza problemi, ma dalle disposizioni doganali si evince che la definizione di una nave per la navigazione marittima comprenderebbe anche una nave idonea a navigare lungo le coste, negli estuari e nei laghi. Le dimensioni degli scafi presentate dall'Ispettore sono le dimensioni di navi che – secondo la Lloyd's Register – nel linguaggio quotidiano sono indicate come navi per la navigazione nelle acque interne, ma che sono anche idonee a navigare negli estuari, nei grandi laghi e lungo le coste.

- 19 In considerazione di quanto precede si pone la questione di cosa si debba intendere con la nozione di «[navigazione in] alto mare». Dalla lettera della nota esplicativa alla nota complementare 1 al capitolo 89 della NC (v. punto 8) si può desumere che «le acque costiere, gli estuari e i laghi» non fanno parte dell'alto mare. In mancanza di una definizione della nozione di «acque costiere» tuttavia non è ancora chiaro quanto una nave debba allontanarsi nel mare per trovarsi in «alto mare». In forza di detta nota esplicativa della NC si potrebbe sostenere che è rilevante non tanto la distanza tra la nave e la costa, quanto la possibilità di manovrare la nave in mare alle condizioni meteorologiche avverse ivi indicate.
- 20 Nella sua sentenza del 14 dicembre 1994 la Tariefcommissie (Commissione tariffaria, il giudice supremo dei Paesi Bassi in materia doganale) ha dichiarato che uno scafo navale che dopo il completamento poteva navigare sino a 21 miglia marittime dalla costa – dunque a 9 miglia dal limite internazionale di 12 miglia – e riceveva l'annotazione di classe «sea and river waters» doveva essere classificato come nave per la navigazione marittima. Secondo la Tariefcommissie dunque l'alto mare comincia a 12 miglia dalla costa.
- 21 Nel regolamento (CE) n. 652/2007 della Commissione, dell'8 giugno 2007, relativo alla classificazione di talune merci nella nomenclatura combinata, la Commissione europea si fonda su un contenuto diverso della nozione di «alto mare». Dal punto 3 dell'allegato di detto regolamento (relativo al codice NC 8901 10 90) si può desumere che la Commissione ritiene che si configuri «una nave progettata e costruita per la navigazione in alto mare» solo se essa può navigare in *tutte le zone* del mare, senza limitazioni di distanza dalla costa.

In considerazione di quanto precede, la corte d'appello di Amsterdam nutre dubbi sulla questione di stabilire in quale zona del mare una nave debba poter trasportare carichi alle citate condizioni meteorologiche avverse per poter essere considerata una «nave per la navigazione marittima», ai sensi del capitolo 89 della NC. Se l'alto mare ha inizio solo oltre 21 miglia dalla costa, tra le parti non è controverso che gli scafi di cui trattasi non sono dotati delle caratteristiche e proprietà oggettive per poter fungere da carena di una nave che può trasportare carichi in alto mare con vento forza 7. Qualora invece l'alto mare abbia inizio a meno di 21 miglia dalla costa, tale punto è controverso tra le parti e l'Ispettore deve presentare prove della sua affermazione secondo la quale gli scafi in questione non sono dotati delle caratteristiche e proprietà oggettive per poter fungere da carena di una nave che può trasportare carichi con vento forza 7 nella relativa zona del mare.