



# STUDIO LEGALE RIGHETTI

ASSOCIAZIONE TRA PROFESSIONISTI

P.IVA E C.F. 02905400103

[WWW.STUDIOLEGALERIGHETTI.IT](http://WWW.STUDIOLEGALERIGHETTI.IT)

## NOVITÀ GIURISPRUDENZIALI CIRCOLARE N. 02/21 (2° SEMESTRE 2021)

### SOMMARIO

#### ▪ Diritto dei Trasporti, della Logistica, delle Spedizioni e delle Assicurazioni

- Corte di Cassazione Sezioni Unite – sentenza n. n. 21983 del 30 luglio 2021 ( assicurazione RCA – operatività- estensione alle aree private)

- Tribunale di Milano – sentenza del 3 settembre 2021 (Contratto di spedizione – mancato pagamento delle fatture emesse – diritto di ritenzione sul carico - criteri)

- Corte di Giustizia Europea - sentenza del 9 settembre 2021 (sanzioni amministrative – mancato utilizzo del cronotachigrafo durante il periodo di guida)

- Tribunale di Milano – sentenza del 3 ottobre 2021 (Azione diretta del vettore ex art. 7 ter – prova dell’esecuzione dei trasporti)

- Corte di Appello di Milano – sentenza del 13 ottobre 2021 (Responsabilità del vettore terrestre internazionale – furto della merce durante il trasporto)

- Tribunale di Genova – sentenza del 28 ottobre 2021 (Responsabilità del vettore per ritardo nella consegna – legittimazione attiva del mittente)

- Giudice di Pace di Parma - sentenza n. 1285 del 30.12.2021 (sanzioni amministrative – fermo amministrativo del mezzo – guida senza patente)

#### ▪ Diritto Doganale

- Corte di Cassazione – sentenze n. 20963 del 22 luglio 2021 e n. 28582 del 18 ottobre 2021 (rappresentanza diretta – responsabilità dello spedizioniere doganale)

- Commissione Tributaria Regionale di Milano – sentenza del 30 settembre 2021 (revisione doganale per “Royalties” – rappresentanza indiretta – responsabilità dello spedizioniere doganale)

---

HEAD OFFICE

**GENOVA**

PIAZZA CORVETTO 1/7  
16122 GENOVA  
TEL. 010.831.81.81  
FAX. 010.831.75.04

[GENOA@STUDIOLEGALERIGHETTI.IT](mailto:GENOA@STUDIOLEGALERIGHETTI.IT)

**MILANO**

VIA MANARA 5  
20122 MILANO  
TEL. 02.54.11.86.57  
FAX. 010.831.75.04

[GENOA@STUDIOLEGALERIGHETTI.IT](mailto:GENOA@STUDIOLEGALERIGHETTI.IT)

**LA SPEZIA**

VIALE ITALIA, 121/8  
18124 LA SPEZIA  
TEL. 010.831.81.81  
FAX. 010.831.75.04

[RIGHLAW@TIN.IT](mailto:RIGHLAW@TIN.IT)

IN COLLABORAZIONE:

**TRIESTE**

AVV. MASSIMILIANO RIMABOSCHI  
VIALE XX SETTEMBRE, 12  
34125 TRIESTE  
TEL. 040.064.17.02  
FAX. 040.064.07.96

**- Commissione Tributaria Regionale di Firenze – sentenza n. 1517 del 15 dicembre 2021 (certificato “Form A” rilasciato a posteriori – obbligo attivazione procedura di cooperazione in caso di contestazione)**

\* \* \* \* \*

## **DIRITTO DEI TRASPORTI, DELLA LOGISTICA, DELLE SPEDIZIONI E DELLE ASSICURAZIONI**

### **ASSICURAZIONE RCA – OPERATIVITA’ – ESTENSIONE ALLE AREE PRIVATE**

#### **CORTE DI CASSAZIONE SEZIONI UNITE – sentenza n. 21983 del 30 luglio 2021**

Sebbene il contenuto di questa decisione esuli dallo stretto ambito di attività del nostro studio riteniamo opportuno segnalare questa decisione delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione che, una volta per tutte, dovrebbero avere ora definito l’ambito di operatività dell’obbligo di assicurazione RCA.

Le Sezioni Unite della Cassazione - che peraltro già nel 2015 avevano chiarito che rientra nella copertura della polizza RCA anche il sinistro causato da un veicolo fermo, o che comunque non è, in quel momento, in circolazione poiché la circolazione stradale, secondo l’art. 2054 del codice civile, include anche il veicolo in posizione di arresto o sosta, l’ingombro operato dalla vettura sugli spazi adibiti alla circolazione, le operazioni propedeutiche alla partenza o collegate alla fermata e tutte le attività che il veicolo è destinato a compiere e per le quali può circolare - ha ora chiarito che l’art. 2054 del codice civile va interpretato “estensivamente” e così pure vanno interpretate anche le norme in materia assicurativa che si applicano perciò anche alla circolazione nelle aree private, di qualunque genere, aperte al pubblico o recintate.

Infatti, secondo le Sezioni Unite della Cassazione, non è rilevante il “luogo di circolazione” del veicolo, né il numero di persone abilitate a frequentarle, né il tipo di accessibilità del luogo su cui avvenga la circolazione, ma solo il fatto che il mezzo venga utilizzato in modo conforme alla sua funzione abituale: tale utilizzo determina infatti una pericolosità e un rischio abituale che devono necessariamente essere coperti dall’assicurazione obbligatoria RCA, a nulla rilevando il fatto che il veicolo circoli (o stazioni) in un cortile privato piuttosto che sulla pubblica via.

\* \* \*

### **CONTRATTO DI SPEDIZIONE – MANCATO PAGAMENTO DELLE FATTURE DELLO SPEDIZIONIERE – ESERCIZIO DEL DIRITTO DI RITENZIONE SUL CARICO**

#### **TRIBUNALE DI MILANO – sentenza del 3 settembre 2021**

Il Tribunale di Milano è stato qui chiamato ad esprimersi in una controversia avente ad oggetto l'esercizio da parte di uno spedizioniere-vettore del diritto di ritenzione sul carico. Si trattava, in particolare, di un trasporto marittimo di due containers scaricati in un porto italiano.

In occasione dello sbarco, lo spedizioniere inoltrava al proprio mandante una richiesta per il pagamento di una serie di fatture relative a trasporti pregressi, tutte rimaste insolute.

Il mandante, tuttavia, non solo non procedeva al saldo del dovuto, ma comunicava di essere in serie difficoltà economico-finanziarie e di non essere in grado di saldare a breve quanto dovuto.

Alla luce della dichiarata incapacità del suo mandante a pagargli il dovuto, lo spedizioniere emetteva immediatamente la propria fattura avente ad oggetto la spedizione dei due containers appena sbarcati in Italia, modificando la scadenza di pagamento da "60 giorni f.m." (come da precedenti accordi) a "pagamento a vista".

Al riguardo rammentiamo che l'art. 1186 del codice civile, il cui principio va comunque applicato con prudenza, consente in astratto al creditore di modificare unilateralmente le condizioni di pagamento concordate e quindi di esigere immediatamente il pagamento dovuto, qualora lo stesso debitore sia divenuto insolvente o abbia diminuito, per fatto proprio, le garanzie che aveva date o non abbia dato le garanzie che aveva promesse. Preso atto del mancato pagamento anche dell'ultima fattura appena emessa con "pagamento a vista", lo spedizioniere esercitava quindi il diritto di ritenzione sulla merce contenuta nei containers appena sbarcati, fintanto che almeno l'ultima fattura emessa non gli fosse stata saldata.

Il mandante, tuttavia, non soltanto non pagava la fattura ma, anzi, citava in giudizio lo spedizioniere chiedendo il risarcimento dei costi di *demurrage/detention* e *port storage* nel frattempo maturati in porto a seguito della mancata riconsegna.

Con la sentenza qui commentata il giudice milanese ha però respinto la tesi del mandante e lo ha condannato al pagamento delle fatture rimaste insolute.

Il Tribunale, infatti, ha ritenuto che lo spedizioniere, alla luce della protratta e riconosciuta crisi di liquidità finanziaria del proprio mandante, avesse diritto di modificare unilateralmente i termini di pagamento precedentemente pattuiti, e quindi di emettere la sua fattura per il servizio in corso con "pagamento a vista".

Trattandosi, a quel punto, di suo credito immediatamente esigibile il Tribunale ha concluso che lo spedizioniere avesse perciò avuto il pieno diritto di ritenere la merce sino al saldo della propria fattura.

Si coglie l'occasione per rammentare che con la nuova formulazione dell'art. 2761 del codice civile, come introdotta dalla legge 29 dicembre 2021 n. 233 di conversione del D.L. 152/2021 di attuazione del PNRR, gli spedizionieri e i vettori possono ora esercitare il diritto di ritenzione sulle cose trasportate o spedite, finché queste rimangono presso di loro, anche su beni oggetto di un trasporto o di una spedizione diversi da quelli per cui è sorto il credito purché detti trasporti o spedizioni costituiscano esecuzione di un unico contratto per prestazioni periodiche o continuative.

**SANZIONI AMMINISTRATIVE – MANCATO UTILIZZO DEL CRONOTACHIGRAFO –  
SANZIONE COMMINATA IN STATO DIVERSO****CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA - sentenza del 9 settembre 2021**

Importante decisione della Corte di Giustizia Europea in merito al mancato utilizzo del cronotachigrafo da parte dell'autista durante i periodi di guida.

Nel caso di specie un autista di un pullman turistico tedesco (ma la normativa di riferimento, ossia i Regolamenti n. 3821/85 e n. 561/2006, trova applicazione anche per il trasporto di merci), si era visto comminare in Francia e dalla polizia francese un'ingente sanzione pecuniaria (più di 10 mila euro di multa) per non aver inserito i fogli guida nel cronotachigrafo per nove giorni consecutivi.

L'autista sanzionato aveva presentato ricorso ai tribunali francesi, prima, e alla Corte europea, dopo, lamentando il fatto che le asserite violazioni non sarebbero state punibili dall'Autorità francese in quanto i periodi di guida "incriminati" si sarebbero semmai svolti in Germania; solo la polizia tedesca avrebbe potuto, nel caso, sanzionarlo.

Lo stesso aveva inoltre eccepito che la normativa di riferimento prevede l'obbligo di utilizzo del cronotachigrafo unicamente per tragitti superiori ai 50 km; caso diverso da quello in esame dove le tratte erano state tutte inferiori a tale chilometraggio.

In merito a quest'ultimo punto, la Corte di Giustizia ha però osservato che la normativa europea impone all'autista comunque di registrare tutti i periodi guida, anche quelli che esulerebbero in astratto dalla sfera di applicazione dei Regolamenti europei; ciò in quanto questi periodi al volante costituiscono a tutti gli effetti un periodo di attività lavorativa effettivo del conducente, durante il quale questi non dispone liberamente del proprio tempo in quanto producono effetti sul suo stato di affaticamento e ne possono influenzare la capacità di guida.

Quanto, invece, invece alla legittimazione della polizia francese di sanzionarlo, la Corte ha però accolto il ricorso affermando che, dalla lettura combinata dei Regolamenti n. 3821/85 e n. 561/2006, deve escludersi che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, le autorità competenti di uno Stato membro possano direttamente comminare sanzioni per le infrazioni relative al cronotachigrafo accertate sul territorio di tale Stato membro ma concretamente commesse sul territorio di un altro Stato membro.

L'unica autorità pubblica legittimata a comminare le relative sanzioni, pertanto, sarebbe stata in questo caso quella tedesca ove l'effrazione era stata commessa dall'austista.

\* \* \*

**CONTRATTO DI TRASPORTO TERRESTRE – AZIONE DIRETTA EX ART. 7 TER –  
RESPONSABILITA' DEL COMMITTENTE – ESCLUSIONE – PROVA DEL CREDITO****TRIBUNALE DI MILANO – sentenza del 3 ottobre 2021**

Il Tribunale di Milano, all'esito di una controversia seguita personalmente dal nostro Studio, è tornato ad esprimersi sull'azione diretta del vettore ex art. 7 ter del D.Lgs. 286/2005, il quale legittima il vettore che ha effettuato il trasporto ad agire direttamente per il pagamento del proprio corrispettivo, nel caso sia rimasto insoluto, verso tutti coloro che hanno ordinato il trasporto (c.d. "filiera del trasporto"), incluso il committente principale.

In questo caso una ditta di autotrasporto aveva iniziato una causa contro una Casa di Spedizioni internazionali/committente, assistita dal nostro Studio, per ottenere da lei il pagamento di vari trasporti commissionati dal primo vettore contrattuale, resosi poi inadempiente.

I giudici milanesi, all'esito del giudizio, hanno però respinto la domanda di condanna in quanto il trasportatore non aveva fornito in giudizio idonea documentazione atta a dimostrare (i) che lui avesse materialmente eseguito i trasporti di cui chiedeva il pagamento e (ii) che la committente di dette prestazioni di trasporto fosse stata proprio la suddetta Casa di Spedizioni.

Spetta infatti e comunque al trasportatore che agisce ex art. 7 ter del D.Lgs. 286/2005 provare di potersi avvalere del principio fissato con tale norma eccezionale.

\* \* \*

## **CONTRATTO DI TRASPORTO TERRESTRE INTERNAZIONALE – FURTO DELLA MERCE – RESPONSABILITA' DEL VETTORE**

### **CORTE DI APPELLO DI MILANO – sentenza del 13 ottobre 2021**

Il caso sottoposto alla Corte d'Appello milanese ha riguardato un'azione di risarcimento danni promossa contro un trasportatore terrestre che aveva subito il furto di farmaci durante un trasporto nazionale degli stessi lungo l'autostrada A16.

Come denunciato dall'autista, durante la marcia del mezzo a velocità di crociera, lo stesso era stato, a suo dire, affiancato da un'autovettura che lo aveva superato e stretto verso la corsia di emergenza.

Forzato, a quel punto, a fermarsi sotto la minaccia di armi da fuoco, l'autista dell'autocarro non aveva potuto far altro che far salire a bordo i due malviventi che avevano quindi preso il controllo, conducendolo in aperta campagna e sottraendo il carico a bordo.

Una volta responsabilizzato dai proprietari della merce rubata il trasportatore, a sua discolpa, aveva sostenuto di essersi comportato secondo gli standard di diligenza richiesti dalle circostanze, in quanto il mezzo era munito di regolare antifurto satellitare che era stato poi disattivato dai malviventi tramite un noto strumento elettronico che disturba le frequenze, il c.d. "*jammer*"; aveva eccepito quindi la sussistenza del caso fortuito.

Nel processo di primo grado poi instaurato nei suoi confronti dai proprietari della merce rubata, il Tribunale aveva preliminarmente richiamato l'orientamento consolidato dei giudici italiani secondo cui il furto dei beni trasportati è da considerarsi *ex se* un evento

che rientra nel normale rischio d'impresa del trasportatore, di norma prevedibile ed evitabile con l'ordinaria diligenza e attraverso una costante custodia del mezzo.

L'assunto sostenuto dal vettore, secondo cui l'antifurto satellitare sarebbe stato neutralizzato dai malviventi, tramite un "jammer" non aveva poi trovato sicura conferma nell'istruttoria processuale talché il giudice aveva concluso che forse l'antifurto non era stato correttamente inserito dallo stesso autista.

Il Tribunale non solo aveva quindi escluso il caso fortuito ma anzi aveva anche ravvisato una colpa grave del vettore e quindi lo aveva condannato a risarcire l'intero valore della merce e non solo i limiti di legge.

Il trasportatore ha però impugnato tale decisione e la Corte di Appello di Milano, riformando parzialmente la sentenza di primo grado e pur confermando la non sussistenza del fortuito, ha escluso la colpa grave del vettore, e quindi contenuto la sua responsabilità nei limiti di responsabilità vettoriale di 1 euro a Kg previsti dall'art. 1696 c.c.

E ciò, secondo la Corte, in quanto: (i) il mezzo era comunque munito di un servizio di antifurto con installazione sull'automezzo di un antifurto satellitare; (ii) il trasporto era stato comunque programmato in orario diurno, senza la previsione di soste; (iii) la merce trasportata, rappresentata da prodotti medicinali, seppure di non trascurabile valore, non apparteneva a quel genere di prodotti, come ad esempio gioielli od opere d'arte, che per loro natura impongono al trasportatore l'adozione di speciali e specifiche cautele.

\* \* \*

## **CONTRATTO DI TRASPORTO TERRESTRE – RITARDATA CONSEGNA DELLA MERCE AL DESTINATARIO – RESPONSABILITA' DEL VETTORE – LEGITTIMAZIONE DEL MITTENTE**

### **TRIBUNALE DI GENOVA – sentenza del 28 ottobre 2021**

Il Tribunale di Genova, all'esito di una controversia gestita direttamente dal nostro Studio, si è pronunciato sulla richiesta risarcitoria per danni da ritardo che un'azienda esportatrice italiana aveva rivolto verso una società di autotrasporti specializzata in carichi eccezionali a cui aveva affidato il trasporto.

In questo caso la merce era costituita da due compressori di ingenti dimensioni che dovevano essere trasportati con due successivi viaggi a bordo del medesimo automezzo speciale dalla Slovenia alla Norvegia, compresa una tratta su traghetto dalla Danimarca, Il secondo dei due trasporti eccezionali, tuttavia, era stato ritardato, rispetto alla data preventivata, a causa delle avverse condizioni atmosferiche che il mezzo aveva incontrato in Norvegia durante il rientro dal primo viaggio.

Inoltre, nel corso del secondo viaggio e a pochi chilometri di distanza dal luogo di consegna finale, le Autorità norvegesi avevano anche proceduto ad un fermo temporaneo del veicolo per effettuare, tramite una pesa mobile, un controllo del peso complessivo del mezzo.

Il mittente italiano aveva quindi citato in giudizio il trasportatore lamentando come la ritardata consegna del carico a destino gli avesse direttamente causato ingenti danni. Il Tribunale, prescindendo da ogni valutazione sul merito della controversia, ha però respinto la domanda risarcitoria del mittente ritenendolo non più legittimato ad agire contro il vettore.

Nell'occasione, il Tribunale ha richiamato l'indirizzo espresso dalla Suprema Corte (Cass. 30 gennaio 2014 n. 2075) che *"nell'affermare che si debba tener conto dell'incidenza del pregiudizio conseguente alla perdita o al deterioramento delle cose trasportate, ha precisato anche che, a seguito dell'arrivo a destinazione del carico o della richiesta di riconsegna della merce da parte del destinatario, la legittimazione attiva nei confronti del vettore si sposta in capo a quest'ultimo"*.

Il tribunale ha inoltre richiamato una precedente decisione dello stesso Tribunale di Genova (sentenza del 14 dicembre 2018 n. 3176) secondo cui *"il soggetto danneggiato deve essere individuato nel proprietario della merce, poiché soltanto quest'ultimo è colui che sopporta i danni derivanti dall'inadempimento del vettore. Dal momento che, con la richiesta di riconsegna (o presa in consegna) della merce, il compratore-destinatario diviene proprietario del carico, dopo tale momento l'unico soggetto legittimato ad agire nei confronti del vettore è il destinatario stesso"*.

Secondo i giudici genovesi solo il destinatario che aveva ricevuto avrebbe potuto semmai reclamare i danni derivati dal trasporto (e non più il mittente).

\* \* \*

## **SANZIONI AMMINISTRATIVE – FERMO AMMINISTRATIVO DEL VEICOLO – GUIDA SENZA PATENTE – REVOCA DEL FERMO – BUONA FEDE DELLA DITTA DI AUTOTRASPORTO**

### **GIUDICE DI PACE DI PARMA - sentenza n. 1285 del 30.12.2021**

Con una interessante pronuncia, il Giudice di Pace di Parma, all'esito di un giudizio seguito personalmente dal nostro Studio, ha accolto l'opposizione di una ditta di autotrasporto avverso una sanzione di fermo amministrativo di un suo trattore.

Nel caso di specie, la ditta di autotrasporto aveva affidato il mezzo ad un proprio autista regolarmente munito di patente di guida.

Poiché detto autista era stato assunto da poco, la società lo aveva temporaneamente affiancato ad un secondo autista "anziano" che, seppur non più in possesso dell'autorizzazione alla guida di mezzi pesanti, avrebbe potuto assisterlo e consigliarlo nei suoi primi viaggi.

Durante uno dei primi viaggi, tuttavia, l'autista del mezzo perdeva la propria tessera conducente necessaria per attivare la strumentazione di controllo (in primis il cronotachigrafo).

Dovendo a quel punto recarsi subito a presentare denuncia di smarrimento alla più vicina stazione di polizia, questi incautamente affidava temporaneamente la guida del mezzo

al proprio “assistente” per una consegna; tale scelta, va detto, veniva presa dai due autisti in piena autonomia e senza prima consultarsi coi titolari della ditta di autotrasporto. Durante tale viaggio l’autista “assistente” veniva però fermato e sanzionato per guida senza patente; i verbalizzanti sanzionavano anche la ditta di autotrasporto proprietaria disponendo il fermo amministrativo del mezzo per tre mesi.

La ditta di autotrasporto ha quindi impugnato il fermo osservando che il mezzo sottoposto a fermo non era di proprietà del soggetto (autista) che aveva concretamente commesso la violazione.

Secondo l’art. 213, comma 9 del Codice della Strada, espressamente richiamato dall’art. 214 del medesimo Codice, il fermo amministrativo del mezzo non può trovare applicazione nel caso in cui il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione amministrativa.

Il Giudice, riscontrata in concreto anche la totale buona fede della ditta di autotrasporto che aveva consegnato il mezzo ad un autista munito di patente e che mai aveva autorizzato la guida dello stesso da parte del secondo suo dipendente la cui funzione avrebbe dovuto essere solo quella di mero “assistente” del primo, ha pertanto annullato la sanzione del fermo.

\* \* \*

## **DIRITTO DOGANALE**

### **DOGANA – RAPPRESENTANZA DIRETTA – RESPONSABILITÀ DELLO SPEDIZIONIERE DOGANALE – ESCLUSIONE**

#### **CORTE DI CASSAZIONE – sentenza n. 20963 del 22 luglio 2021 e sentenza n. 28582 del 18 ottobre 2021**

Con le due pronunce ora in esame (trattate in maniera congiunta per ragioni di completezza e di sintesi) la Corte di Cassazione ha avuto modo di chiarire alcuni aspetti relativi anche alla rappresentanza doganale diretta.

In entrambe le vertenze il doganalista, operante in regime di rappresentanza diretta, si era visto contestare dall’Ufficio l’errata indicazione del valore della merce importata dalla Cina poiché il valore indicato nella bolletta doganale era risultato inferiore rispetto a quello indicato nella fattura commerciale di acquisto.

Nella controversia di cui alla sentenza n. 20963 lo spedizioniere aveva richiesto l’annullamento della sanzione amministrativa mentre nel secondo procedimento (sent. n. 28582) la discussione verteva sulla richiesta di annullamento della maggiore richiesta daziaria da parte dell’Ufficio.

I Giudici di legittimità hanno in questo caso ribadito che lo spedizioniere che opera in rappresentanza doganale “diretta” dell’importatore non è obbligato in solido con questi al pagamento dei maggiori dazi doganali e sanzioni dovuti a seguito di revisione

doganale dell'accertamento, laddove si sia limitato a depositare la dichiarazione predisposta dall'importatore, allegando i documenti da quest'ultimo consegnatigli. Qualora, tuttavia, la Dogana riesca a dimostrare che il doganalista ha fornito dati dei quali conosceva o avrebbe dovuto conoscere l'irregolarità, l'incompletezza e la non veridicità ovvero abbia allegato documenti dei quali conosceva o avrebbe dovuto conoscere l'inidoneità o l'invalidità, allora anche in questo caso di rappresentanza doganale "diretta" potrebbe astrattamente configurarsi una responsabilità solidale dello spedizioniere, per violazione degli obblighi professionali su di lui gravanti. Questa decisione ribadisce l'importanza di valutare sempre e caso per caso le contestazioni della Dogana e la condotta in concreto messa in atto dallo spedizioniere doganale, così da verificare la sussistenza o meno di eventuali profili di responsabilità professionali per quest'ultimo.

\* \* \*

## **DOGANA – ROYALTIES – RAPPRESENTANZA INDIRETTA – RESPONSABILITÀ DELLO SPEDIZIONIERE DOGANALE – ESCLUSIONE**

### **COMMISSIONE TRIBUTARIA REGIONALE DI MILANO - sentenza del 30 settembre 2021**

La sentenza in esame costituisce un'ulteriore importante pronuncia riguardante la responsabilità solidale del dichiarante doganale quando opera in rappresentanza doganale indiretta.

La Commissione Tributaria Regionale, all'esito di un contenzioso anche qui seguito dal nostro studio, ha infatti circoscritto i confini della responsabilità solidale del rappresentante doganale indiretto limitandoli all'ipotesi in cui possa effettivamente riscontrarsi una sua scarsa diligenza professionale.

Un tale principio, a bene vedere, era già stato affermato dalla Corte di Cassazione con la sentenza n. 16625 del 2020 (nostra *Newsletter* 2/2020) benché, principalmente, in materia di sanzioni tributarie.

In questo caso è stato affermato che il rappresentante doganale non risponde dei maggiori dazi richiesti dall'Ufficio ove abbia operato in maniera diligente e accorta secondo l'ordinaria diligenza professionale (art. 1176, secondo comma, del codice civile) e quindi compiuto tutto quanto potrebbe ragionevolmente attendersi da lui per accertare e assicurarsi della correttezza dei dati forniti.

Nel caso di specie, trattandosi di maggiori dazi richiesti dalla Dogana sulla base di *royalties* che secondo l'Agenzia avrebbero dovuto essere incluse nel valore doganale dichiarato della merce, la Corte ha ritenuto insussistente qualsivoglia responsabilità professionale del rappresentante doganale "indiretto".

Ciò in quanto quest'ultimo non poteva ragionevolmente essere a conoscenza dell'obbligo in capo all'importatore di pagare suddette *royalties*, non essendo stato parimenti documentato alcun contatto tra il doganalista e il produttore dei beni e/o il licenziatario.

La Commissione Tributaria Regionale di Milano, accogliendo quindi un orientamento per il momento piuttosto innovativo e certamente più favorevole al dichiarante doganale rispetto al diverso e ben più rigoroso orientamento maggioritario, ha affermato che imputare maggiori dazi al dichiarante per il solo fatto che questi abbia agito in rappresentanza doganale indiretta dell'importatore equivarrebbe a sancirne una sorta di indefinita responsabilità oggettiva nell'esercizio della sua attività.

I giudici tributari, come detto al momento contrapponendosi ad una interpretazione invece e purtroppo più rigorosa della norma ad oggi prevalente, hanno quindi ritenuto che la responsabilità solidale del dichiarante doganale indiretto debba comunque essere accertata sulla base di una sua effettiva e comprovata violazione degli obblighi di diligenza professionale e non soltanto sulla base di una sua responsabilità pressoché "oggettiva" per aver soltanto agito in rappresentanza doganale indiretta.

La sentenza in esame non è stata oggetto di ricorso in Cassazione da parte della Dogana e pertanto, dovendosi ritenere definitiva, costituisce un precedente importante in favore degli operatori doganali.

\* \* \*

#### **DOGANA – CERTIFICATO “FORM A” RILASCIATO A POSTERIORI DALLE AUTORITA’ DEL PAESE ESPORTATORE NELL’AMBITO DEL SISTEMA DELLE PREFERENZE DAZIARIE GENERALIZZATE – OBBLIGO DA PARTE DELLA DOGANA ITALIANA DI PREVENTIVA ATTIVAZIONE DELLA PROCEDURA DI COOPERAZIONE IN CASO DI CONTESTAZIONI CIRCA LA GENUINITA’ DEL DOCUMENTO**

#### **COMMISSIONE TRIBUTARIA REGIONALE DI FIRENZE - sentenza n. 1517 del 15 dicembre 2021**

L'importatore italiano ha diritto di richiedere un certificato di origine Form A sostitutivo all'Autorità del Paese di esportazione qualora il primo certificato sia stato rifiutato dalla Dogana italiana per un motivo tecnico, quale ad esempio l'apposizione di un timbro diverso rispetto a quello previsto dagli accordi internazionali.

Il principio, già esaminato nella nostra *Newsletter* del secondo semestre del 2019 (sentenze della Corte di Cassazione numero 24249 e 24250 del 2019) è stato qui ribadito dalla Commissione Regionale Tributaria della Toscana all'esito di un procedimento seguito personalmente dal ns. Studio.

Anche in questo caso si trattava di una controversia avente ad oggetto una revisione doganale relativa all'origine preferenziale daziaria accordata a della merce importata in Italia dal Venezuela in quanto accompagnata da certificati di origine Form A.

Nel caso in esame l'importatore si era visto richiedere dalla Dogana maggiori dazi in quanto il Form A che accompagnava la merce sarebbe stato, secondo l'Ufficio, irregolare in quanto il timbro apposto dall'Autorità venezuelana non corrispondeva a quello previsto dagli accordi bilaterali UE-Venezuela.

L'importatore aveva comunque chiesto e ottenuto successivamente dalle autorità venezuelane un nuovo Form A emesso a posteriori con effetto retroattivo (*“issued*

*retrospectively*) e lo aveva prodotto nel corso del procedimento tributario instauratosi nel frattempo tra le parti; ciononostante la Dogana aveva proseguito nella sua revisione. Giunta l'opposizione infine nanti la Commissione Tributaria Regionale di Firenze, a seguito di rinvio della Corte di Cassazione, i giudici tributari, nell'annullare definitivamente la rettifica, hanno ritenuto sussistessero i presupposti per il trattamento daziario preferenziale in quanto legittimamente era stato presentato un nuovo Form A rientrando l'errore nel novero delle ragioni tecniche che giustificano l'emissione dei certificati sostitutivi.

Secondo i giudici tributari l'importatore aveva d'altronde il pieno diritto di attivarsi personalmente presso le autorità venezuelane per chiedere ed ottenere il certificato sostitutivo "*issued retrospectively*" e, una volta ottenuto, produrlo alla Dogana italiana.