

Downloaded via the EU tax law app / web

Edição provisória

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

16 de fevereiro de 2017 (*)

«Reenvio prejudicial – Regulamento (CEE) n.º 2658/87 – União aduaneira e pauta aduaneira comum – Classificação pautal – Nomenclatura Combinada – Validade – Regulamento (UE) n.º 301/2012 – Posições 8703 e 8711 – Veículo de três rodas denominado ‘Spyder’»

No processo C-145/16,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Recurso de Amesterdão, Países Baixos), por decisão de 8 de março de 2016, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 14 de março de 2016, no processo

Aramex Nederland BV

contra

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

composto por: E. Regan, presidente de secção, C. G. Fernlund e S. Rodin (relator), juízes,
advogado-geral: N. Wahl,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Aramex Nederland BV, por W. de Wit e O. R. L. Gemin, adviseurs,
- em representação do Governo neerlandês, por M. Bulterman e M. Gijzen, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por A. Caeiros e P. Vanden Heede, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto, no essencial, a interpretação das posições 8703 e 8711 da Nomenclatura Combinada que figura no Anexo I do Regulamento (CEE) n.º

2658/87 do Conselho, de 23 de julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum (JO 1987, L 256, p. 1), na sua versão resultante do Regulamento de Execução (UE) n.º 927/2012 da Comissão, de 9 de outubro de 2012 (JO 2012, L 304, p. 1) (a seguir «NC»).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Aramex Nederland BV (a seguir «Aramex») ao Inspecteur van de Belastingdienst/Douane, a respeito da classificação pautal de um veículo de três rodas denominado «Spyder» na NC.

Quadro jurídico

Direito da União

3 A NC, instituída pelo Regulamento n.º 2658/87, baseia-se no Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (a seguir «SH»), elaborado pelo Conselho de Cooperação Aduaneira, atual Organização Mundial das Alfândegas (OMA), e instituído pela Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, celebrada em Bruxelas, em 14 de junho de 1983. Essa Convenção e o respetivo Protocolo de alteração de 24 de junho de 1986 foram aprovados, em nome da Comunidade Económica Europeia, pela Decisão 87/369/CEE do Conselho, de 7 de abril de 1987 (JO 1987, L 198, p. 1).

4 A posição 8703 da NC está estruturada da seguinte forma:

«8703

[...]

Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para o transporte de pessoas (exceto os da posição 8702), incluindo os veículos de uso misto (*station wagon*) e os automóveis de corrida

8703 21

— — De cilindrada não superior a 1 000 cm³:

8703 21 10

— — — Novos

8703 21 90

[...]»

— — — Usados

5 A posição 8711 da NC está estruturada da seguinte forma:

«8711

[...]

Motocicletas (incluindo os ciclomotores) e outros ciclos equipados com motor auxiliar, mesmo com carro lateral; carros laterais:

8711 50 00

— Com motor de pistão alternativo de cilindrada superior a 800 cm³

[...]»

6 O anexo do Regulamento de Execução (UE) n.º 301/2012 da Comissão, de 2 de abril de 2012, relativo à classificação de determinadas mercadorias na Nomenclatura Combinada, adotado ao abrigo do artigo 9.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 2658/87, classifica na NC as mercadorias designadas na primeira coluna do quadro e que figuram sob o código indicado para essas mercadorias na segunda coluna desse quadro. Quanto à subposição 8703 21 10, o referido quadro prevê:

Um veículo a motor, novo, de três rodas, de tração traseira, para o transporte de pessoas, com motor de pistão alternativo de ignição por faísca, com cilindrada de 998 cm³.

As rodas dianteiras distam entre si aproximadamente 130 cm. O veículo não possui diferencial.

O veículo tem um sistema de direção do tipo das utilizadas em veículos automóveis. Conduz-se utilizando o guiador com duas pegas que incorporam os comandos.

O veículo tem cinco velocidades para a frente e uma para marcha atrás.

8703 21 10

A classificação é determinada pelas Regras Gerais 1 e 6 para interpretação da Nomenclatura Combinada e pelos descritivos dos códigos NC 8703, 8703 21 e 8703 21 10.

Os veículos de três rodas são classificados na posição 8711 desde que não apresentem as características de veículos automóveis da posição 8703 (v. igualmente as Notas Explicativas do SH, posição 8711, quinto parágrafo).

A posição 8703 inclui os veículos leves, de três rodas, de construção mais simples, tais como os que utilizam um motor e rodas de motocicleta, que, pela sua estrutura mecânica, apresentam as características de veículos automóveis convencionais, isto é, presença de uma direção do tipo das utilizadas em automóveis (v. igualmente as Notas Explicativas do SH, posição 8703, segundo parágrafo).

Está excluída a classificação na posição 8711 visto que o veículo tem um sistema de direção do tipo das utilizadas em veículos automóveis, uma característica dos veículos automóveis convencionais abrangidos pela posição 8703.

Portanto, o veículo deve ser classificado como veículo automóvel novo principalmente concebido para transporte de pessoas no código NC 8703 21 10.

Notas explicativas do SH

7 Ao abrigo do artigo 6.º, n.º 1, da Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, foi instituído no seio do Conselho de Cooperação Aduaneira um comité denominado «Comité do Sistema Harmonizado», composto por representantes de cada parte contratante. As suas funções consistem especialmente em propor alterações à referida Convenção e em redigir notas explicativas (a seguir «notas explicativas do SH»), pareceres de classificação e outros pareceres para a interpretação do SH.

8 A nota explicativa do SH relativa à posição 8703 tem a seguinte redação:

«Com exceção dos veículos automóveis para o transporte de pessoas incluídos na posição 87.02, a presente posição compreende os veículos automóveis de qualquer tipo, incluindo os veículos automóveis anfíbios para o transporte de pessoas, qualquer que seja o motor que os acione (motor de pistão, de ignição por faísca ou por compressão, elétrico, turbina a gás, etc.).

Esta posição compreende também os veículos leves, com três rodas, tais como:

- os que utilizam motores e rodas de motociclos, etc., que, pela sua estrutura mecânica, apresentam as características de veículos automóveis propriamente ditos: presença de uma direção do tipo das utilizadas em automóveis ou, simultaneamente, de uma marcha atrás e de um diferencial;
- os montados num chassi em forma de T, cujas duas rodas traseiras são acionadas por motores elétricos separados, alimentados por baterias. Estes veículos são geralmente comandados por uma alavanca central única que permite, por um lado, o arranque e a aceleração ou a redução de velocidade, a paragem e a marcha atrás e, por outro, a manobra à direita ou à esquerda, mediante a aplicação de uma torção (torque) diferencial sobre as rodas motoras, ou por meio de comando da roda dianteira.

[...]

Classificam-se na presente posição, entre outros:

[...]

6) Os veículos de quatro rodas, com chassi tubular, munidos com um sistema de direção do tipo automóvel, baseado, por exemplo, no princípio de Ackerman. [...]

9 A nota explicativa do SH relativa à posição 8711 prevê:

«Esta posição compreende um conjunto de veículos motorizados, com duas rodas que se destinem essencialmente ao transporte de pessoas.

[...]

Classificam-se também nesta posição os veículos com três rodas (por exemplo, do tipo triciclo), desde que não apresentem as características de um veículo automóvel da posição 87.03 (v. a Nota Explicativa da posição 87.03).

[...]

São, pelo contrário, excluídos:

[...]

Os veículos de quatro rodas, para o transporte de pessoas, com chassi tubular, munidos com um sistema de direção do tipo automóvel, baseado, por exemplo, no princípio de Ackerman (posição 87.03).»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

10 Em 17 de abril de 2013, na sequência de uma declaração efetuada pela Aramex de colocação em livre prática de um veículo denominado RD Spyder RS?S 990 SM5 DR 12 EUR (a seguir «Spyder»), a Administração Fiscal neerlandesa enviou um aviso tributário a essa sociedade correspondente à classificação pautal do Spyder na subposição 8703 21 10, tendo depois a Aramex, em 28 de maio de 2013, apresentado uma reclamação contra esse aviso, considerando que o Spyder devia ser classificado na subposição 8711 50 00. A reclamação foi indeferida em 10 de setembro de 2013.

11 Por sentença de 8 de dezembro de 2014, foi negado provimento ao recurso interposto pela Aramex para o Rechtbank Noord-Holland (Tribunal da Holanda do Norte, Países Baixos) contra o aviso tributário.

12 Em 16 de janeiro de 2015, a recorrente interpôs recurso dessa decisão para o Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Recurso de Amesterdão, Países Baixos). Esse órgão jurisdicional considerou que não é possível determinar univocamente se o Spyder, atendendo às suas características e as suas propriedades objetivas, deve ser considerado um «motociclo» ou um «veículo automóvel».

13 As partes no processo no órgão jurisdicional de reenvio não contestam o facto de que o Spyder serviu de modelo para o Regulamento de Execução n.º 301/2012, com base no qual este veículo foi classificado na posição 8703. Apesar disso, a Aramex considera que este regulamento não é válido.

14 O órgão jurisdicional de reenvio salienta, em primeiro lugar, que o Spyder está equipado com rodas cujos pneus são de dimensões correntes para os veículos automóveis, mas que esses pneus são fabricados especialmente para os motociclos de três rodas.

15 Em segundo lugar, o Spyder tem um desenho de direção baseado no princípio de Ackermann e dispõe quanto ao restante de uma direção muito diferente da de um veículo automóvel. Em vez de ter um volante, é equipado com um guiador como o de um motociclo, com duas pegas que incorporam os comandos. Este guiador, ao contrário do volante de um carro, não pode virar totalmente, sendo a viragem máxima para a esquerda e para a direita de cerca de 45 graus, como acontece num motociclo. Por outro lado, não tem *cardan* nem caixa de direção conversora, como num veículo automóvel, o movimento de rotação do eixo de direção é linear ao passo que o movimento circular do eixo da direção do Spyder é convertido num movimento de forma diferente, concretamente, através de uma biela pendente. As semelhanças com a caixa de direção de um automóvel limitam-se à presença de um eixo da direção, uma barra de tração, de rodas e do desenho da direção já mencionado baseado no princípio de Ackermann. No entanto, o órgão jurisdicional de reenvio considera que não resulta expressamente dos termos da nota explicativa do SH relativa à posição 8703 que a presença, num veículo ligeiro de três rodas, de um sistema de direção baseado no princípio de Ackermann é suficiente para se poder falar de uma direção do tipo das utilizadas nos veículos automóveis como é o caso dos veículos de quatro rodas segundo a nota explicativa do SH relativa à posição 8703, ponto 6.

16 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, as características descritas nos dois números anteriores do presente acórdão podem ser importantes para determinar se o Spyder corresponde

à categoria de «veículos leves de três rodas» referida no primeiro exemplo da nota explicativa do SH relativa à posição 8703. No entanto, esse órgão jurisdicional reconhece que esses exemplos não são limitativos.

17 O órgão jurisdicional de reenvio sublinha que, embora a primeira coluna do anexo do Regulamento de Execução n.º 301/2012 indique como característica real que o Spyder está equipado com um sistema de direção de tipo automóvel, nenhum elemento enunciado na terceira coluna desse anexo permite saber se a Comissão verificou efetivamente esse facto e os critérios em que se baseou.

18 Tendo em conta todo o exposto, tendo dúvidas acerca da razoabilidade da classificação preconizada pela Comissão, o órgão jurisdicional de reenvio decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«É válido o Regulamento de Execução [...] n.º 301/2012?»

Quanto à questão prejudicial

19 A título liminar, há que recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, no âmbito do procedimento de cooperação entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça, instituído pelo artigo 267.º TFUE, cabe-lhe dar ao órgão jurisdicional nacional uma resposta útil que lhe permita decidir o litígio que lhe foi submetido. Nesta ótica, incumbe, sendo caso disso, ao Tribunal de Justiça reformular as questões que lhe são submetidas (v., neste sentido, acórdão de 13 de outubro de 2016, M. e S., C-303/15, EU:C:2016:771, n.º 16 e jurisprudência referida).

20 Através desta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, no essencial, se a NC deve ser interpretada no sentido de que um veículo de três rodas, como o que está em causa no processo principal, equipado de pneus fabricados para os motociclos de três rodas mas semelhantes aos dos automóveis, comandado através por guiador e munido de um sistema de direção baseado no princípio de Ackermann, é abrangido pela posição 8703 da NC.

21 A este respeito, há que recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, o Conselho da União Europeia conferiu à Comissão, agindo em cooperação com os peritos aduaneiros dos Estados-Membros, um amplo poder de apreciação para precisar o conteúdo das posições pautais que entram em linha de conta na classificação de uma determinada mercadoria. Todavia, o poder de a Comissão tomar as medidas previstas no artigo 9.º, n.º 1, alíneas a), b), d) e e), do Regulamento n.º 2658/87, como a elaboração de notas complementares, não a autoriza a alterar o conteúdo das posições pautais que foram estabelecidas com base no SH, instituído pela Convenção Internacional sobre o SH, em que a União Europeia se comprometeu, por força do seu artigo 3.º, a não modificar o âmbito das posições pautais (v., neste sentido, acórdão de 12 de fevereiro de 2015, Raytek e Fluke Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, n.º 29 e jurisprudência referida).

22 Além disso, no interesse da segurança jurídica e para facilitar os controlos, o critério decisivo para a classificação pautal das mercadorias deve ser procurado, em geral, nas suas características e nas suas propriedades objetivas, tal como definidas na posição da NC e nas notas de secção ou de capítulo (acórdão de 8 de dezembro de 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, n.º 36 e jurisprudência referida).

23 Na verdade, o destino do produto pode constituir um critério objetivo de classificação desde que seja inerente ao referido produto, devendo essa inerência poder ser apreciada em função das suas características e propriedades objetivas. Todavia, o destino do produto só é um critério

pertinente se não for possível fazer a classificação unicamente com base nas suas características e propriedades objetivas (acórdão de 9 de junho de 2016, *MIS*, C-288/15, EU:C:2016:424, n.º 24).

24 Por outro lado, há que recordar que as notas explicativas do SH constituem meios importantes para assegurar a aplicação uniforme da pauta aduaneira e fornecem, enquanto tal, elementos válidos para a sua interpretação (acórdão de 8 de dezembro de 2016, *Lemnis Lighting*, C-600/15, EU:C:2016:937, n.º 37).

25 Para verificar se um veículo de três rodas, como o que está em causa no processo principal, pode estar abrangido pela posição 8703 da NC, há que referir, em primeiro lugar, que a classificação dos veículos de três rodas na posição 8711 é subsidiária em relação à sua classificação na posição 8703, dado que, segundo a nota explicativa do SH relativa à posição 8711, esta última abrange unicamente esses veículos desde que não tenham as características de um automóvel abrangido pela posição 8703.

26 Em primeiro lugar, quanto à questão de saber se há que ter em consideração, para a classificação de um veículo de três rodas na posição 8703, o facto de este utilizar ou não rodas de motociclos, cumpre salientar que a nota explicativa do SH relativa a esta posição indica que a referida posição abrange especialmente os veículos leves de três rodas que utilizam motores e rodas de motociclos e que, pela sua estrutura mecânica, tenham as características dos veículos automóveis propriamente ditos.

27 A este respeito, há declarar que a nota explicativa do SH relativa à posição 8703 dá exemplos de veículos de três rodas que devem ser classificados nesta posição.

28 Portanto, mesmo se os veículos mencionados a título de exemplos nessa nota tiverem equipamentos análogos aos dos motociclos, nomeadamente a utilização de rodas de motociclos, a existência de tais equipamentos não constitui uma condição da classificação na posição 8703 dos veículos de três rodas que, devido à sua estrutura mecânica, têm as características dos veículos automóveis. Daqui se conclui que o facto de um veículo não utilizar rodas de motociclo não impede a sua classificação nesta posição.

29 Em segundo lugar, quanto à questão de saber se os veículos de três rodas equipados com um sistema de direção cuja semelhança com os automóveis se limita ao facto de se basear no princípio de Ackermann estão «equipados com um sistema de direção do tipo dos automóveis», na aceção da nota explicativa do SH relativa à posição 8703, há que recordar que esta nota enuncia, no essencial, que os veículos abrangidos por esta posição são veículos de qualquer tipo que apresentem certas características técnicas tais como um sistema de direção baseado no princípio de Ackermann (v., neste sentido, acórdão de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe*, C-15/05, EU:C:2006:259, n.º 43).

30 Além disso, embora seja verdade que o primeiro exemplo dado pela nota explicativa do SH relativa à posição 8703 não define o conceito de «sistema de direção do tipo das utilizadas nos veículos automóveis», esta mesma nota prevê que «os veículos de quatro rodas, de chassi tubular, munidos de um sistema de direção do tipo das utilizadas nos veículos automóveis, por exemplo baseado no princípio de Ackermann», são abrangidos por esta posição.

31 Daqui se conclui que os veículos de três rodas equipados com um sistema de direção cuja semelhança com o sistema instalado nos veículos automóveis se limita ao facto de ser baseado no princípio de Ackermann estão «equipados com um sistema de direção do tipo das utilizadas nos veículos automóveis», na aceção da nota explicativa do SH relativa à posição 8703.

32 Em terceiro lugar, no que diz respeito à classificação de um veículo de três rodas equipado

de um guiador na posição 8703, como o Regulamento n.º 301/2012 prevê, há que referir que esta característica não figura na redação da posição 8711 nem na nota explicativa do SH relativa a esta posição. Portanto, o facto de um veículo de três rodas estar equipado com um guiador não impede a sua classificação na posição 8703.

33 Dado que o facto de que o sistema de direção de um veículo, como o que está em causa no processo principal, é assegurado por um guiador e é baseado no princípio de Ackermann constitui uma característica objetiva do veículo, que permite classificá-lo na posição 8703, o destino deste veículo não é, contrariamente ao que a Aramex invocou, um critério importante para a sua classificação.

34 No que diz respeito à validade do Regulamento n.º 301/2012, há que referir que a apreciação da questão prejudicial não revelou nenhum elemento suscetível de afetar a validade deste regulamento, na medida em que prevê a classificação na subposição 8703 21 00 de um veículo automóvel novo de três rodas munido, designadamente, de um sistema de direção do tipo das utilizadas nos veículos automóveis comandado por um guiador.

35 Tendo em conta todas as considerações precedentes, há que responder à questão submetida que a NC deve ser interpretada no sentido de que um veículo de três rodas, como o que está em causa no processo principal, equipado com pneus fabricados para os motociclos de três rodas, mas semelhantes aos dos automóveis, comandado por um guiador e munido de um sistema de direção baseado no princípio de Ackermann é abrangido pela posição 8703 da NC.

Quanto às despesas

36 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Sexta Secção) declara:

A Nomenclatura Combinada que figura no Anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, de 23 de julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum, na sua versão resultante do Regulamento de Execução (UE) n.º 927/2012 da Comissão, de 9 de outubro de 2012, deve ser interpretada no sentido de que um veículo de três rodas, como o que está em causa no processo principal, equipado com pneus fabricados para os motociclos de três rodas, mas semelhantes aos dos automóveis, comandado por um guiador e munido de um sistema de direção baseado no princípio de Ackermann é abrangido pela posição 8703 desta nomenclatura.

Assinaturas

* Língua do processo: neerlandês.