Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção)

25 de fevereiro de 2021*

«Reenvio prejudicial — Pauta aduaneira comum — Nomenclatura Combinada — Classificação pautal — Posições pautais 8701 e 8705 — Interpretação — Rebocador de aviões»

No processo C-772/19,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Verwaltungsgerichtshof (Supremo Tribunal Administrativo, Áustria), por Decisão de 9 de outubro de 2019, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 22 de outubro de 2019, no processo

Bartosch Airport Supply Services GmbH

contra

Zollamt Wien,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Nona Secção),

composto por: N. Piçarra (relator), presidente de secção, S. Rodin e K. Jürimäe, juízes,

advogado-geral: E. Tanchev,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação da Bartosch Airport Supply Services GmbH, por U. Schrömbges e J. Gesinn, Rechtsanwälte,

– em representação da Comissão Europeia, por R. Pethke e M. Salyková, na qualidade de agentes,

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

profere o presente

* Língua do processo: alemão.

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação da posição 8705 da Nomenclatura Combinada (a seguir «NC»), constante do 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 versão resultante do Regulamento de Execução (UE) 2016/1821 da Comissão, de 6 de outubro de 2016 (JO 2016, L 294, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Bartosch Airport Supply Services (a seguir «Bartosch») ao Zollamt Wien (Serviço Aduaneiro de Viena, Áustria; a seguir «autoridade aduaneira») a respeito da classificação pautal de um «rebocador de aviões sem barra, operado eletricamente», concebido para puxar e empurrar aeronaves (a seguir «rebocador de aviões»).

Quadro jurídico

SH

3 O Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (a seguir «SH») foi instituído pela Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, celebrada em Bruxelas, em 14 de junho de 1983, no âmbito da Organização Mundial das Alfândegas (OMA), e aprovada, juntamente com o seu Protocolo de alteração de 24 de junho de 1986, 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 nomenclatura do SH inclui a secção XVII, intitulada «Material de transporte», que compreende um capítulo 87, intitulado «Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios». Deste capítulo, constam, nomeadamente, as posições 8701 «Tratores (exceto os carros-tratores da posição 8709)» e 8705 «veículos automóveis para usos especiais (por exemplo, autossocorros, camiões-guindastes, veículos de combate a incêndio, camiões-betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias».

5 A nota explicativa do SH relativa ao capítulo 87 tem a seguinte redação:

«Considerações gerais

Com exceção de algumas máquinas móveis que se classificam na secção XVI (ver a este respeito as Notas explicativas das posições 8701, 8705 e 8716), o presente capítulo compreende o conjunto dos veículos terrestres. Classificam-se, portanto, neste capítulo:

1) Os tratores (posição 8701).

2) Os veículos automóveis para transporte de pessoas (posições 8702 e 8703), de mercadorias (posição 8704) ou para usos especiais (posição 8705).

3) Os veículos automóveis, sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para transporte de mercadorias a curtas distâncias, e os carros-tratores dos tipos utilizados nas estações ferroviárias (posição 8709).

[…]»

6 As notas explicativas do SH relativas à posição 8701 e suas subposições enunciam:

«Consideram-se tratores, na aceção da presente posição, os veículos motores com rodas ou com lagartas concebidos essencialmente para puxar ou empurrar outras máquinas, veículos ou cargas. Todavia, podem possuir uma plataforma acessória ou um dispositivo semelhante que, relacionado com o seu uso principal, permita o transporte de ferramentas, sementes, adubos, etc., ou também de dispositivos acessórios para receber órgãos de trabalho.

[…]

Com exceção dos carros-tratores, do tipo utilizado nas estações ferroviárias, da posição 8709, a presente posição compreende os tratores de todos os tipos e para todos os usos (tratores agrícolas, florestais, rodoviários, para obras públicas, tratores-guinchos, etc.), qualquer que seja a fonte de energia que os acione [motor de pistão de ignição por faísca (centelha) ou por compressão, elétrico, etc.].

[…]

Os veículos incluídos nesta posição são desprovidos de carroçaria, mas podem ser dotados de uma cabina de condução e de assentos para os operadores. Podem, por outro lado, ser equipados com uma caixa de ferramentas, com um dispositivo que permita elevar ou baixar as ferramentas de trabalho, com um dispositivo de engate para reboques ou semirreboques (nomeadamente nos tratores e semelhantes) ou de uma tomada de força que permita transmitir a força do motor a diversas máquinas (debulhadoras, serras circulares, etc.).

[…]

A presente posição compreende também os tratores equipados com guinchos ou cabrestantes (denominados tratores-guinchos) que permitem, por exemplo, o reboque de veículos atolados, o arranque ou arrastamento de árvores ou ainda o reboque à distância de máquinas agrícolas.

Excluem-se ainda desta posição os camiões de socorro equipados de guindastes, cábreas, guinchos, etc. (posição 8705).

[…] 8701.91/95

Estas subposições incluem os veículos concebidos para puxar semirreboques em curtas distâncias. Estes tipos de veículos são conhecidos sob diversos nomes (por exemplo, “tratores de terminais”, “tratores portuários”, etc.) e destinam-se a posicionar ou a deslocar semirreboques numa zona definida. Não estão adaptados ao transporte em longas distâncias para o qual os tratores rodoviários da posição 8701.20 são concebidos. Distinguem-se dos tratores rodoviários na medida em que geralmente estão equipados com motores *diesel*, que a sua velocidade máxima não excede geralmente 50 km/h e possuem habitualmente uma pequena cabina fechada com um único assento unicamente para o condutor».

7 As notas explicativas do SH relativas à posição 8705 e suas subposições indicam:

«A presente posição compreende um conjunto de veículos automóveis, especialmente construídos ou transformados, equipados de dispositivos ou acessórios diversos que os tornam adequados para determinadas funções, diferentes do transporte propriamente dito. Trata-se de veículos que não foram essencialmente concebidos para o transporte de pessoas ou de mercadorias.

Podem citar-se como veículos que se classificam nesta posição:

1. Os autossocorros constituídos por um chassi de camião ou camioneta, mesmo com plataforma, equipado com mecanismos de elevação, tais como guindastes não rotativos, cábreas, talhas, guinchos, concebidos para levantar e rebocar veículos avariados.

[…]»

NC

8 A classificação pautal das mercadorias importadas na União Europeia é regulada pela NC. Nos termos do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2658/87, a NC reproduz as posições e as subposições com seis algarismos do SH e só o sétimo e oitavo algarismos formam subdivisões próprias.

9 A primeira parte da NC contém um título I, consagrado às regras gerais, cuja secção A, intitulada «Regras gerais para a interpretação da [NC]», prevê:

«A classificação das mercadorias na [NC] rege-se pelas seguintes regras:

1. Os títulos das secções, capítulos e subcapítulos têm apenas valor indicativo. Para os efeitos legais, a classificação é determinada pelos textos das posições e das notas de secção e de capítulo e, desde que não sejam contrárias aos textos das referidas posições e notas, pelas regras seguintes.

[…]

3. Quando pareça que a mercadoria [se] pode classificar em duas ou mais posições por aplicação da Regra 2 b) ou por qualquer outra razão, a classificação deve efetuar-se da forma seguinte:
   a) A posição mais específica prevalece sobre as mais genéricas. Todavia, quando duas ou mais posições se refiram, cada uma delas, a apenas uma parte das matérias constitutivas de um produto misturado ou de um artigo composto, ou a apenas um dos componentes de sortidos acondicionados para venda a retalho, tais posições devem considerar-se, em relação a esses produtos ou artigos, como igualmente específicas, ainda que uma delas apresente uma descrição mais precisa ou completa da mercadoria.

[…]
   c) Nos casos em que as Regras 3 a) e 3 b) não permitam efetuar a classificação, a mercadoria classifica-se na posição situada em último lugar na ordem numérica, dentre as suscetíveis de validamente se tomarem em consideração.

[…]

6. A classificação de mercadorias nas subposições de uma mesma posição é determinada, para efeitos legais, pelos textos dessas subposições e das notas de subposição respetivas, assim como, *mutatis mutandis*, pelas Regras precedentes, entendendo-se que apenas são comparáveis subposições do mesmo nível. Para os fins da presente Regra, as Notas de secção e de capítulo são também aplicáveis, salvo disposições em contrário.»

10 A segunda parte da NC, intitulada «Tabela de direitos», inclui, nomeadamente, uma secção XVII, intitulada «Material de transporte», que compreende o capítulo 87 relativo aos veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios. A nota 2 deste capítulo 87, relativa à posição 8701, enuncia:

«Consideram-se "tratores", na aceção do presente capítulo, os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas, mesmo que apresentem certos dispositivos acessórios que permitam o transporte de ferramentas, sementes, adubos (fertilizantes), etc., relacionados com o seu uso principal.

[…]»

11 As posições 8701 e 8705, inseridas nesse capítulo 87, têm a seguinte redação:

«8701	Tratores (exceto os carros-tratores da posição 8709):
8701 10 00	Tratores de eixo único
8701 20	Tratores rodoviários para semirreboques
8701 20 10	Novos
8701 20 90	Usados
8701 30 00	Tratores de lagartas
	Outros, com uma potência de motor
8701 91	Não superior a 18 kW
8701 91 10	Tratores agrícolas e tratores florestais, de rodas
8701 91 90	Outros
8701 92	Superior a 18 kW mas não superior a 37 kW
8701 92 10	Tratores agrícolas e tratores florestais, de rodas
8701 92 90	Outros

[…]

8705	Veículos automóveis para usos especiais (por exemplo, autossocorros, camiões-guindastes, veículos de combate a incêndio, camiões-betoneiras, veículos para varrer, veículos para espalhar, veículos-oficinas, veículos radiológicos), exceto os concebidos principalmente para transporte de pessoas ou de mercadorias
8705 10 00	Camiões-grua
8705 20 00	Torres (*derricks*) automóveis, para sondagem ou perfuração
8705 30 00	Veículos de combate a incêndio
8705 40 00	Camiões-betoneiras
8705 90	Outros:
8705 90 30	Autobombas para betão (concreto)
8705 90 80	Outros»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

12 Em 23 de fevereiro de 2017, a Bartosch solicitou à autoridade aduaneira a emissão de uma informação pautal vinculativa relativa a um rebocador de aviões. Este é descrito no pedido de decisão prejudicial como um veículo de reboque de aeronaves com um peso até 54 432 kg e composto por uma plataforma metálica de quatro rodas, equipado com um motor elétrico com uma potência de 33,8 kW, com dispositivos de tração, de travagem e de direção, com dois assentos para o condutor colocados um diante do outro e munidos, de ambos os lados, de alavancas de comando. Está igualmente equipado com um guincho de reboque com um dispositivo de tração por correia e um dispositivo eletro-hidráulico de elevação. Por meio do guincho, a roda dianteira do aparelho é colocada no dispositivo de elevação hidráulica e levantada através desse dispositivo. Uma vez colocado nessa posição, o avião pode ser rebocado ou empurrado.

13 A Bartosch alegou que esse veículo devia ser classificado na subposição 8705 90 80 da NC, que corresponde aos veículos automóveis para usos especiais, diferentes dos concebidos para o transporte de pessoas ou de mercadorias, aos quais é aplicável uma taxa de direito aduaneiro de 3,7 %.

14 Por Decisão de 8 de maio de 2017, a autoridade aduaneira emitiu uma informação pautal vinculativa classificando o referido veículo na subposição 8701 92 90 da NC, como «outros» tratores. É aplicável uma taxa de 7 % às mercadorias abrangidas por esta subposição.

15 Na sequência do indeferimento da sua oposição deduzida contra esta decisão, a Bartosch interpôs recurso para o Bundesfinanzgericht (Tribunal Federal Tributário, Áustria). Este tribunal negou provimento a este recurso, considerando que só os veículos cuja característica essencial é levantar e rebocar veículos avariados são abrangidos pela qualificação de «autossocorros», na aceção da posição 8705 da NC. Segundo este tribunal, um rebocador de aviões é abrangido pela posição 8701 da NC pelo facto de esta abranger de maneira ampla e inequívoca os «tratores».

16 A Bartosch interpôs recurso de «*Revision*» desta decisão para o órgão jurisdicional de reenvio, o Verwaltungsgerichtshof (Supremo Tribunal Administrativo, Áustria).

17 Este tribunal refere, antes de mais, que, segundo as notas explicativas do SH, a posição 8701 da NC compreende os tratores de todos os tipos e para todos os usos, independentemente da fonte de energia que os acione. Excluem-se desta posição os camiões de socorro equipados de guindastes, cábreas e guinchos, que estão abrangidos na posição 8705 da NC. A posição 8705 da NC compreende um conjunto de veículos automóveis, especialmente construídos ou transformados, equipados de dispositivos ou acessórios diversos que os tornam adequados para determinadas funções, distintas do transporte de pessoas ou de mercadorias. Trata-se, nomeadamente, de viaturas de socorro concebidas para levantar e rebocar veículos avariados. O órgão jurisdicional de reenvio deduz daí que a posição 8705 da NC visa uma categoria mais específica de veículos do que a posição 8701 desta nomenclatura.

18 Aquele órgão jurisdicional acrescenta, em seguida, que um rebocador de aviões, uma vez que se destina a puxar ou empurrar aviões nos aeroportos, não se destina principalmente ao transporte de pessoas ou de mercadorias. Não corresponde, portanto, a nenhum dos usos enumerados, a título exemplificativo, na posição 8705.

19 Por último, sublinha que, nas versões em língua inglesa e francesa da NC, os veículos mencionados na posição 8705 e respetivamente denominados «*break down lorries*» e «*dépanneuses*» se destinam unicamente a rebocar veículos avariados, o que não milita a favor de uma classificação dos rebocadores de aviões nessa posição pautal.

20 Nestas condições, o Verwaltungsgerichtshof (Supremo Tribunal Administrativo) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve a posição 8705 da [NC] ser interpretada no sentido de que inclui os veículos sem barras, equipados com um guincho com dispositivo de tração por correia para puxar aeronaves e com um dispositivo eletro-hidráulico de elevação para as empurrar?»

Quanto à questão prejudicial

21 Com a sua questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se a NC deve ser interpretada no sentido de que a posição 8705 desta nomenclatura abrange os veículos concebidos para rebocar e empurrar aeronaves, denominados «rebocadores de aviões».

22 Importa referir, em primeiro lugar, que, no interesse da segurança jurídica e da facilidade dos controlos, o critério decisivo para a classificação pautal das mercadorias deve ser procurado, de maneira geral, nas suas características e propriedades objetivas, tal como definidas no teor da posição e da subposição da NC e das notas de secção ou de capítulo, antes de ter em linha de conta as outras disposições das regras gerais [v., neste sentido, nomeadamente, Acórdãos de 11 de dezembro de 2008, Kip Europe e o., C-362/07 e C-363/07, EU:C:2008:710, n.º 39; de 12 de julho de 2012, TNT Freight Management (Amsterdam), C-291/11, EU:C:2012:459, n.º 31; de 19 de dezembro de 2019, Amoena, C-677/18, EU:C:2019:1142, n.ºs 39 e 40; e de 26 de março de 2020, Pfizer Consumer Healthcare, C-182/19, EU:C:2020:243, n.º 37].

23 Em segundo lugar, apesar de não terem força vinculativa, as notas explicativas elaboradas, no tocante à NC, pela Comissão Europeia e, no tocante ao SH, pela OMA contribuem de forma significativa para a interpretação do âmbito das diferentes posições pautais (v., neste sentido, Acórdãos de 15 de maio de 2014, Data I/O, C-297/13, EU:C:2014:331, n.º 33, e de 15 de maio de 2019, Korado, C-306/18, EU:C:2019:414, n.º 35).

24 Em terceiro lugar, quando a classificação não se pode fazer apenas com base nas características e propriedades objetivas do produto em causa, o seu destino pode constituir um critério objetivo de classificação, desde que seja inerente ao referido produto. A inerência deve poder ser apreciada em função das características e propriedades objetivas deste (v., neste sentido, Acórdãos de 5 de setembro de 2019, TDK-Lambda Germany, C-559/18, EU:C:2019:667, n.º 27, e de 26 de março de 2020, Pfizer Consumer Healthcare, C-182/19, EU:C:2020:243, n.º 38 e jurisprudência referida).

25 No que se refere à dúvida do órgão jurisdicional de reenvio sobre a classificação pautal do rebocador de aviões, importa salientar que essa dúvida está estritamente associada à utilização do termo «*Abschleppwagen*» na versão alemã da posição 8705 da NC. Com efeito, este termo designa os tratores que se destinam a rebocar outros veículos, quer estejam avariados ou não, ao passo que os termos «*dépanneuses*» e «*break down lorries*», nas versões em língua francesa e inglesa da mesma nomenclatura, designam apenas os veículos que servem para rebocar veículos avariados.

26 Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, a formulação utilizada numa das versões linguísticas de uma disposição do direito da União não pode servir de base única à interpretação dessa disposição ou ter caráter prioritário em relação às outras versões linguísticas. Efetivamente, a necessidade de uma aplicação e, por conseguinte, de uma interpretação uniforme de um ato da União exclui que este seja considerado isoladamente numa das suas versões, antes exige que seja interpretado em função da sistemática geral e da finalidade da regulamentação de que faz parte (v., neste sentido, nomeadamente, Acórdãos de 27 de outubro de 1977, Bouchereau, 30/77, EU:C:1977:172, n.º 14, e de 8 de junho de 2017, Sharda Europe, C-293/16, EU:C:2017:430, n.º 21).

27 Ora, resulta tanto da finalidade como da economia da posição 8705 da NC, interpretada à luz das notas explicativas do SH, que esta posição visa apenas os veículos que servem para rebocar veículos avariados, ao passo que os que servem para o reboque de veículos que não estão avariados estão abrangidos pela posição 8701 da mesma nomenclatura.

28 Em primeiro lugar, a nota 2 do capítulo 87 da NC relativa à posição 8701 desta nomenclatura, a exemplo da nota explicativa relativa à posição 8701 do SH, indica que o termo «tratores» designa os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas, mesmo que apresentem certos dispositivos acessórios que permitam o transporte de ferramentas, sementes, adubos (fertilizantes), etc., relacionados com o seu uso principal. A nota explicativa do SH indica igualmente que a posição 8701 compreende também tratores de todos os tipos e para todos os usos equipados com guinchos ou cabrestantes que permitem, por exemplo, o reboque de veículos atolados ou ainda o reboque à distância de máquinas agrícolas. Segundo esta mesma nota explicativa, estão, pelo contrário, excluídos da posição 8701 os camiões de socorro — que servem para rebocar veículos avariados — equipados de guindastes, cábreas e guinchos, que estão abrangidos pela posição 8705.

29 Por outro lado, as notas explicativas do SH relativas, mais especificamente, às subposições 8701.91 a 95 precisam que estas últimas incluem os veículos, concebidos para puxar semirreboques em curtas distâncias, como tratores portuários.

30 Em seguida, segundo a Regra geral 3, alínea a), para interpretar a NC, quando pareça que a mercadoria se pode classificar em duas ou mais posições, a classificação é efetuada dando prioridade à posição mais específica sobre as posições de alcance geral.

31 Ora, resulta dos n.os 26 a 28 do presente acórdão que a posição 8701 da NC, que se refere aos tratores, é mais específica do que a posição 8705 desta nomenclatura, a qual remete, mais amplamente, para os veículos para usos especiais diferentes dos principalmente concebidos para o transporte de pessoas ou de mercadorias.

32 Esta interpretação da posição 8701 da NC é, por último, corroborada pelo Acórdão de 27 de abril de 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), relativo à classificação pautal de um veículo todo-o-terreno. Com efeito, resulta do n.º 46 desse acórdão que a capacidade de tração de um veículo constitui a propriedade objetiva que permite determinar se o mesmo é essencialmente concebido para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas ou, pelo contrário, para transportar pessoas. O Tribunal de Justiça concluiu a partir daí, no n.º 55 do referido acórdão, que as características e propriedades objetivas desses veículos correspondem às indicações constantes da nota 2 do capítulo 87 da NC, na medida em que foram essencialmente concebidos para puxar ou empurrar outros veículos. A aplicação da Regra geral 1 para a interpretação da NC conduz, por conseguinte, à classificação dos referidos veículos na posição 8701 desta nomenclatura.

33 Tendo em conta o que precede, há que considerar que um veículo com as características do rebocador de aviões em causa no processo principal está abrangido pela posição 8701 da NC, uma vez que esse veículo não serve para rebocar veículos avariados e não tem outra função particular que não seja puxar e empurrar aviões em distâncias curtas.

34 Por conseguinte, há que responder à questão submetida que a NC deve ser interpretada no sentido de que a posição 8705 desta nomenclatura não abrange os veículos concebidos para rebocar e empurrar aeronaves, denominados «rebocadores de aviões», estando estes últimos abrangidos pela posição 8701 da mesma nomenclatura.

Quanto às despesas

35 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 (Nona Secção) declara:

A Nomenclatura Combinada constante do 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 versão resultante do Regulamento de Execução (UE) 2016/1821 da Comissão, de 6 de outubro de 2016, deve ser interpretada no sentido de que a posição 8705 desta nomenclatura não abrange os veículos concebidos para rebocar e empurrar aeronaves, denominados «rebocadores de aviões», estando estes últimos abrangidos pela posição 8701 da mesma nomenclatura.

Assinaturas