ACÓRDÃO DO TRIBUNAL (Primeira Secção)
6 de Junho de 1990 *

No processo C-17/89,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, pelo Bundesfinanzhof, destinado a obter, no processo pendente neste órgão jurisdicional entre

Hauptzollamt Frankfurt am Main-Ost (serviço aduaneiro central de Frankfurt am Main-Leste), demandado e recorrente em «revista»,

e

Deutsche Olivetti GmbH, demandante e recorrida em «revista»,

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 8.° e 15.° do Regulamento (CEE) n.° 1224/80 do Conselho, de 28 de Maio de 1980, relativo ao valor aduaneiro das mercadorias (JO L 134, p. 1; EE 02 F6 p. 224),

O TRIBUNAL (Primeira Secção),

constituído pelos Srs. M. Zuleeg, presidente de secção, f. f. de presidente, R. Joliet e G. C. Rodríguez Iglesias,

advogado-geral: G. Tesauro
secretário: J.-G. Giraud

considerando as observações apresentadas

— em representação da Deutsche Olivetti GmbH, por Dirk Krüger, advogado em Frankfurt,

* Língua do processo: alemão.

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por Jörn Sack, seu consultor jurídico, na qualidade de agente, assistido por Jean Imbach, advogado em Estrasburgo,

visto o relatório para audiência e após a realização desta em 7 de Fevereiro de 1990,

ouvidas as conclusões do advogado-geral, apresentadas na audiência de 28 de Maio de 1990,

profere o presente

Acórdão

1 Por acórdão de 14 de Dezembro de 1988, que deu entrada no Tribunal em 23 de Janeiro de 1989, o Bundesfinanzhof colocou, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, duas questões prejudiciais relativas à interpretação do artigo 8.°, n.° 1, alínea e), subalínea i), do Regulamento (CEE) n.° 1224/80 do Conselho, de 28 de Maio de 1980, relativo ao valor aduaneiro das mercadorias (JO L 134, p. 1; EE 02 F6 p. 224, adiante «regulamento do valor aduaneiro»).

2 Estas questões foram colocadas no âmbito de um litígio que opõe a sociedade Deutsche Olivetti GmbH (adiante «Olivetti») ao Hauptzollamt Frankfurt (adiante «HZA»), relativo à determinação das despesas de transporte referentes à importação de mercadorias efectuada em Maio de 1982.

3 Tendo adquirido as mercadorias em questão em Hong-Kong, a Olivetti acordou com um transitário uma taxa de frete única para o seu transporte de Hong-Kong até Frankfurt. As mercadorias, acondicionadas num contentor, foram enviadas por via marítima até Hamburgo e depois por via terrestre até Frankfurt.

4 Em conformidade com os artigos 3.°, n.° 1, e 8.°, n.° 1, alínea e), subalínea i), do regulamento do valor aduaneiro, a Olivetti, na declaração aduaneira, adicionou ao preço efectivamente pago ou a pagar pelas mercadorias as despesas de transporte e de seguro até ao local de entrada das mercadorias no território aduaneiro da Comunidade. As despesas assim declaradas foram calculadas com base na tabela geralmente aplicada por uma empresa privada de transportes marítimos para a linha Hong-Kong-Hamburgo.

5 Na sequência de uma inspecção, o HZA procedeu a um novo cálculo das despesas de transporte e exigiu da Olivetti o pagamento de um direito aduaneiro suplementar. O HZA baseou-se no artigo 15.°, n.° 2, alínea a), do regulamento do valor aduaneiro, que determina:

«Quando as mercadorias são transportadas pelo mesmo modo de transporte até ao ponto situado para além do local de entrada no território aduaneiro da Comunidade, as despesas de transporte serão repartidas proporcionalmente à distância percorrida fora e no interior do território aduaneiro da Comunidade, salvo se for fornecida ao serviço aduaneiro prova das despesas que teriam sido suportadas, em virtude de uma tarifa obrigatória e geral, pelo transporte das mercadorias até ao local de entrada no território aduaneiro da Comunidade.»

6 O HZA procedeu, portanto, à repartição das despesas de transporte efectivamente suportadas pela Olivetti de forma proporcional à distância percorrida no exterior e no interior do território aduaneiro da Comunidade. Em seguida, a percentagem correspondente à distância percorrida entre Hamburgo e Frankfurt foi multiplicada por dois, atendendo ao nível mais elevado dos encargos de transporte no interior da Comunidade.

7 A Olivetti interpôs recurso dessa decisão para o Finanzgericht, com o fundamento de que o artigo 15.°, n.° 2, alínea a), apenas é aplicável a mercadorias «transportadas pelo mesmo modo de transporte até ao ponto situado para além do local de entrada no território aduaneiro da Comunidade», o que não se verificava no caso em apreço visto as mercadorias terem sido encaminhadas em primeiro lugar por via marítima e, em seguida, por via terrestre.

8 Tendo o Finanzgericht dado provimento ao recurso da Olivetti, o HZA interpôs recurso de «revista» para o Bundesfinanzhof, alegando que o transporte por contentor devia ser considerado, em si, «um modo de transporte».

9 Foi com vista a resolver este litígio que o Bundesfinanzhof decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal as seguintes questões prejudiciais:

«Quais os critérios a seguir na determinação das despesas de transporte a adicionar, de acordo com a alínea e), subalínea i), do n.° 1 do artigo 8.° do Regulamento (CEE) n.° 1224/80, ao preço efectivamente pago ou a pagar referido no artigo 3.° do mesmo regulamento, quando, num fornecimento fob, o importador pagou um preço global pelo transporte até um ponto do território comunitário situado para além do local de entrada na Comunidade? Para a determinação dessas despesas, é relevante que mercadorias importadas em contentor tenham sido transportadas durante todo o percurso no mesmo contentor?»

10 Para mais ampla exposição dos factos e do enquadramento jurídico do processo principal, bem como das observações escritas apresentadas ao Tribunal, remete-se para o relatório para audiência. Estes elementos do processo apenas serão adiante retomados na medida do necessário para a fundamentação da decisão do Tribunal.

11 Do processo resulta que, através destas questões, o Bundesfinanzhof pretende saber, antes de mais, se o transporte por contentor pode ser considerado um «modo de transporte», na acepção do artigo 15.°, n.° 2, alínea a), do regulamento do valor aduaneiro; em caso de resposta negativa, pretende saber, em seguida, como é que as despesas de transporte referidas no artigo 8.°, n.° 1, alínea e), subalínea i), devem ser calculadas quando o importador tenha pago um preço global pelo transporte até um ponto situado para além do local de entrada das mercadorias no território aduaneiro da Comunidade, sabendo-se que as mercadorias foram transportadas por diferentes modos de transporte.

Quanto à primeira questão

12 Convém recordar, a título preliminar, que nos termos do artigo 15.°, n.° 1, do regulamento do valor aduaneiro, «o valor aduaneiro das mercadorias importadas

não compreende as despesas de transporte subsequentes à importação no território aduaneiro da Comunidade, sob condição de estas despesas serem distintas do preço efectivamente pago ou a pagar pelas mercadorias importadas». Esta disposição mais não faz do que reproduzir a regra enunciada nos artigos 3.°, n.° 1, e 8.°, n.° 1, alínea e), subalínea i), segundo a qual ao valor transaccional das mercadorias se deve adicionar as despesas de transporte até ao local de entrada no território aduaneiro da Comunidade.

13 O n.° 2 do artigo 15.° contém disposições específicas relativas ao tratamento das despesas inerentes ao transporte na Comunidade, quando estas não sejam claramente discriminadas relativamente às despesas de transporte fora da Comunidade. De acordo com o artigo 15.°, n.° 2, alínea a), as despesas de transporte serão repartidas proporcionalmente à distância percorrida fora e no interior do território aduaneiro da Comunidade quando as mercadorias sigam pelo mesmo modo de transporte.

14 A utilização de uma repartição proporcional das despesas parte do princípio de que a mesma tarifa ou, pelo menos, tarifas sensivelmente idênticas se aplicam a todo o trajecto. Nesses casos, a percentagem do trajecto total representada pelo percurso no exterior da Comunidade equivale à percentagem das despesas globais de transporte no exterior da Comunidade. Todavia, se forem utilizados diversos meios de transporte e, portanto, forem aplicadas tarifas diferentes, deixa de existir um nexo directo entre a parte que, no total da distância, representa o trajecto extracomunitário e a proporção das despesas correspondentes. Nesses casos, uma repartição das despesas de acordo com a distância percorrida conduziria a valores arbitrários e fictícios, o que é expressamente proibido pelo artigo 2.°, n.° 4, alínea g), do regulamento do valor aduaneiro.

15 Vê-se, assim, que o transporte em contentor não constitui um modo de transporte, na acepção do artigo 15.°, n.° 2, alínea a), do regulamento do valor aduaneiro, pois pode ser efectuado por diversas formas (por estrada, avião, caminho-de-ferro ou navio) e as despesas de transporte variam em função da via escolhida.

16 Portanto, deve responder-se à primeira questão que o transporte em contentor não pode ser considerado um «modo de transporte», na acepção da alínea a) do n.° 2 do artigo 15.° do regulamento do valor aduaneiro.

Quanto à segunda questão

17 Convém sublinhar que, na falta de uma regulamentação mais precisa, as despesas de transporte no exterior da Comunidade, que, por força do artigo 3.°, n.° 1, do regulamento do valor aduaneiro, fazem parte do valor aduaneiro das mercadorias, devem ser determinadas em conformidade com o artigo 2.°, n.° 3, do regulamento, por critérios compatíveis com os princípios e as disposições gerais do acordo relativo à aplicação do artigo VII do Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio (publicado em anexo à Decisão 80/271/CEE do Conselho, de 10 de Dezembro de 1979, relativa à conclusão dos acordos multilaterais resultantes das negociações comerciais de 1973 a 1979, JO 1980, L 71, p. 1; EE 11 F12 p. 38, adiante «acordo») e do artigo VII do Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio e com base nos dados disponíveis na Comunidade.

18 Decorre do quinto considerando do acordo que os critérios adoptados para a determinação do valor aduaneiro devem ser simples, equitativos e compatíveis com a prática comercial.

19 A Comissão alegou que, face a estas considerações, seria correcto calcular as despesas de transporte até ao local de entrada das mercadorias no território aduaneiro da Comunidade determinando, antes de mais, o preço fixado ou geralmente praticado para o trajecto percorrido pelas mercadorias no interior da Comunidade e deduzindo, em seguida, esse preço das despesas globais de transporte efectivamente pagas ou a pagar pelo importador.

20 Este método foi provisoriamente afastado pelo órgão jurisdicional do reenvio em virtude das distorções que dele poderiam resultar, visto os custos unitários reais de transporte diminuirem, regra geral, à medida que a distância aumenta. Todavia, convém sublinhar que este argumento vale sobretudo para o caso de um trajecto ininterrupto, efectuado por um único meio de transporte, hipótese especificamente tida em conta no artigo 15.°, n.° 2, alínea a), do regulamento do valor aduaneiro. Ora, da resposta à primeira questão resulta que não se passou assim no caso vertente.

21 Convém, portanto, admitir que o critério proposto pela Comissão está de acordo com o regulamento do valor aduaneiro e pode ser aplicado com vista a determinar as despesas de transporte a incluir no valor aduaneiro.

22 O Bundesfinanzhof, nos fundamentos do seu acórdão de reenvio, questionava-se igualmente sobre se ao valor transaccional deviam ser adicionadas as despesas de transporte no exterior da Comunidade, determinadas de acordo com a tarifa habitualmente praticada para o modo de transporte em questão.

23 Deve recordar-se, a este respeito, que essa solução foi expressamente adoptada no artigo 15.°, n.° 2, alínea c), do regulamento do valor aduaneiro, para o cálculo das despesas de transporte quando o transporte seja gratuito ou assegurado pelos meios do comprador. Pode igualmente ser aplicada por analogia ao caso referido na segunda questão.

24 Por último, convém observar que os dois critérios examinados fazem referência às tarifas habitualmente praticadas para o modo de transporte em questão. Trata-se, portanto, em ambos os casos, de uma estimativa das despesas de transporte com base em dados disponíveis na Comunidade. Compete às autoridades nacionais escolher o critério mais adequado para evitar que os valores sejam arbitrários e fictícios.

25 Assim, há que responder à segunda questão que, quando um importador tenha pago um preço global pelo transporte até um ponto situado para além do local de entrada das mercadorias no território aduaneiro da Comunidade, tendo as mercadorias sido encaminhadas por vários modos de transporte diferentes, as despesas de transporte, referidas na subalínea i) da alínea e) do n.° 1 do artigo 8.° do regulamento do valor aduaneiro, devem ser calculadas quer deduzindo das despesas efectivamente pagas ou a pagar o custo do transporte dentro do território aduaneiro da Comunidade, determinado segundo as tarifas habitualmente praticadas, quer determinando directamente o custo do transporte até ao local de introdução das mercadorias no território aduaneiro da Comunidade segundo as tarifas habitualmente praticadas. Cabe às autoridades nacionais escolher o critério mais susceptível de evitar valores arbitrários e fictícios.

Quanto às despesas

26 As despesas efectuadas pela Comissão das Comunidades Europeias, que apresentou observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL (Primeira Secção),

pronunciando-se sobre as questões submetidas pelo Bundesfinanzhof, por acórdão de 14 de Dezembro de 1988, declara:

1) O transporte em contentor não pode ser considerado um «modo de transporte», na acepção da alínea a), n.° 2, do artigo 15.° do Regulamento (CEE) n.° 1224/80 do Conselho, de 28 de Maio de 1980, relativo ao valor aduaneiro das mercadorias (JO L 134, p. 1; EE 02 F6 p. 224).

2) Quando um importador tenha pago um preço global pelo transporte até um ponto situado para além do local de entrada das mercadorias no território aduaneiro da Comunidade, tendo as mercadorias sido encaminhadas por vários modos de transporte diferente, as despesas de transporte, referidas na subalínea i) da alínea e) do n.° 1 do artigo 8.° do referido regulamento, devem ser calculadas quer deduzindo das despesas efectivamente pagas ou a pagar o custo do transporte dentro do território aduaneiro da Comunidade, determinado segundo as tarifas habitualmente praticadas, quer determinando directamente o custo do transporte até ao local de introdução das mercadorias no território aduaneiro da Comunidade segundo as tarifas habitualmente praticadas. Cabe às autoridades nacionais escolher o critério mais susceptível de evitar valores arbitrários e fictícios.

Zuleeg Joliet Rodríguez Iglesias

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, a 6 de Junho de 1990.

O secretário

J.-G. Giraud

O presidente de secção
f. f. de presidente da Primeira Secção

M. Zuleeg