A repartição proporcional das despesas de acordo com a distância percorrida no exterior e no interior da Comunidade, prevista no artigo 15.°, n.° 2, alínea a), do referido regulamento, quando as mercadorias sigam «pelo mesmo modo de transporte», não é possível quando se utilizem diversos meios de transporte que impliquem a aplicação de tarifas diferentes. O transporte em contentor, como pode ser efectuado de diversas formas e o seu custo varia em função da via escolhida, não pode ser considerado um «modo de transporte», na acepção daquela disposição.

RELATÓRIO PARA AUDIÊNCIA
apresentado no processo C-17/89 *

I — Factos e tramitação processual

A Olivetti comprou máquinas de calcular que seriam entregues «fob Hong-Kong». Acordou uma taxa de frete única (5 583,03 DM) com um agente transitário alemão para o transporte de Hong-Kong a Frankfurt. As mercadorias, acondicionadas num contentor, foram transportadas por via marítima até Hamburgo, e, a partir daí, por via terrestre até Frankfurt.

Na declaração relativa ao valor aduaneiro, a Olivetti acrescentou ao preço efectivamente pago pelas mercadorias («valor de transacção»), as despesas de transporte e de seguro até ao local de entrada das mercadorias no território aduaneiro da Comunidade, em conformidade com os artigos 3.° e 8.°, n.° 1, alínea e), do regulamento. Calculou as despesas de transporte em 3 624,32 DM, com base na tabela de transportes marítimos da Evergreen Container Line.

Por decisão de 30 de Maio de 1984 e após uma fiscalização efectuada na Olivetti, o Hauptzollamt exigiu o pagamento de um direito aduaneiro suplementar. Procedeu a um novo cálculo das despesas de transporte com base no artigo 15.°, n.° 2, alínea a), do regulamento, onde se pode ler:

«Quando as mercadorias são transportadas pelo mesmo modo de transporte até um 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 duma tarifa obrigatória e geral, pelo transporte das mercadorias até ao local de entrada no território aduaneiro da Comunidade.»

O montante total do frete pago pela Olivetti pelo transporte foi repartido proporcional-

* Língua do processo: alemão.

mente à distância percorrida no exterior e no interior da Comunidade (18 305 km: 510 km). A distância percorrida entre Hamburgo e Frankfurt representa assim 2,70 % da totalidade do trajecto. Aplicou-se-lhe o coeficiente 2, visto as despesas de transporte serem mais elevadas no interior da Comunidade, por se tratar de mercadorias isoladas, o que dá 5,40 % do frete no interior e 94,60 % (ou seja, 5 281,55 DM) no exterior da Comunidade. Como esta quantia era superior em 1 657,23 DM ao montante declarado, deu origem a um direito suplementar de 220,40 DM.

A Olivetti impugnou esta decisão perante o Finanzgericht, sustentando que o artigo 15.°, n.° 2, alínea a), do regulamento, que prevê a repartição proporcional das despesas de transporte, só se aplica quando as mercadorias são transportadas pelo «mesmo modo de transporte» até um ponto situado para além do local de entrada na Comunidade. No caso em apreço, as mercadorias chegaram a Hamburgo por via marítima, tendo depois seguido por terra. Era, portanto, necessário utilizar a tabela dos transportes marítimos geralmente aplicada. O Finanzgericht deu razão à Olivetti, sublinhando que, como as mercadorias tinham sido manifestamente descarregadas do contentor em Hamburgo, não era possível falar de transporte ininterrupto em contentor.

O Hauptzollamt interpôs recurso de revista para o Bundesfinanzhof, alegando violação das regras de processo pelo Finanzgericht. Em seu entender, não ficara provado que as mercadorias tivessem sido descarregadas em Hamburgo. De facto, as máquinas teriam permanecido no mesmo contentor durante todo o trajecto de Hong-Kong a Frankfurt. Sustentou igualmente que o Finanzgericht interpretava erradamente a noção de «modo de transporte» que consta do artigo 15.°, n.° 2, do regulamento e que o transporte por contentor devia ser considerado um «modo de transporte».

A Olivetti respondeu que o transporte por contentor não constitui um «modo de transporte»; a questão de saber se as mercadorias teriam sido descarregadas em Hamburgo, não tinha, portanto, qualquer interesse.

No entender do Bundesfinanzhof, para calcular as despesas de transporte convém tomar como ponto de partida a quantia efectivamente paga pela Olivetti pelo trajecto Hong-Kong-Frankfurt e deduzir dessa quantia as despesas relativas ao trajecto intracomunitário. Toda a questão reside em saber quais os critérios a seguir na efectivação desta dedução.

O Bundesfinanzhof considerou que o artigo 15.°, n.° 1, do regulamento, que exclui do valor aduaneiro as despesas de transporte subsequentes à importação no território aduaneiro da Comunidade, desde que estas sejam distintas do preço efectivamente pago pelas mercadorias, não é aplicável, pois refere-se apenas aos casos em que o preço pago inclui as despesas de transporte (preço caf). Inclinou-se todavia para a aplicação, em princípio, do artigo 15.°, n.° 2, sempre que as despesas de transporte sejam adicionadas ao preço facturado (casos em que, portanto, não é aplicável o artigo 15.°, n.° 1).

Em seguida, levantava-se o problema de decidir se o transporte por contentor é um «modo de transporte», na acepção do artigo 15.°, n.° 2 (mesmo partindo do princípio de que o transporte foi efectuado no mesmo contentor, sem interrupção, de Hong-Kong

a Frankfurt). O Bundesfinanzhof entende que a expressão se refere ao meio (marítimo, aéreo, etc.) pelo qual foi efectuado o transporte. Por conseguinte, mesmo que o contentor deva ser considerado um meio de transporte, não deve ser considerado um modo de transporte específico. Seria, aliás, ilógico repartir despesas proporcionalmente nos casos em que o transporte foi efectuado no mesmo contentor, mas por modos de transporte cujo custo difere sensivelmente.

Se o artigo 15.°, n.° 2, não devia, portanto, ser directamento aplicado no caso em apreço, era forçoso procurar outros critérios para calcular o montante a adicionar ao preço facturado, em conformidade com o artigo 8.°, n.° 1, alínea e). A este respeito, o Bundesfinanzhof adiantou três hipóteses. Em primeiro lugar, a aplicação, por analogia, do artigo 15.°, n.° 2, o que corresponde ao método seguido pelo Hauptzollamt e que consiste numa repartição das despesas proporcional à distância percorrida no exterior e no interior do território da Comunidade, com aplicação de um coeficiente corrector, para que seja possível tomar em consideração as diferenças de encargos entre os dois modos de transporte em questão. A segunda solução é a preconizada pela Olivetti: na falta de uma tabela obrigatória geral, poder-se-ia remeter para uma tabela que reflectisse os preços normalmente facturados pelo trajecto. Por último, o Bundesfinanzhof levanta a possibilidade de deduzir do preço pago pela Olivetti os encargos suportados com o trajecto de Hamburgo a Frankfurt de acordo com a tabela alemã aplicável. Todavia, afasta esta solução, que conduziria a uma distorção dos encargos relativos ao trajecto no exterior da Comunidade, pois os encargos por unidade de distância diminuem, geralmente, à medida que a distância aumenta.

O Bundesfinanzhof decidiu, por acórdão de 14 de Dezembro de 1988, registado na Secretaria do Tribunal em 23 de Janeiro de 1989, convidar o Tribunal a pronunciar-se a título prejudicial sobre as seguintes questões:

«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?»

II — Tramitação processual perante o Tribunal

Em conformidade com o artigo 20.° do Protocolo relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, foram apresentadas observações escritas em 24 de Abril de 1989 pela Deutsche Olivetti GmbH, representada por Dirk Krüger, advogado, e em 21 de Abril de 1989 pela Comissão das Comunidades Europeias, representada pelo seu consultor jurídico Jörn Sack, assistido por Jean Imbach, advogado em Estrasburgo.

Com base no relatório do juiz relator, ouvido o advogado-geral, o Tribunal decidiu iniciar a fase oral do processo sem instrução.

III — Resumo das observações escritas apresentadas perante o Tribunal

— *Sobre o transporte por contentor*

A *Olivetti* e a *Comissão* estão de acordo em que o transporte por contentor não é um «modo de transporte» na acepção do artigo 15.°, n.° 2, alínea a), do regulamento, pelo que esta disposição não se aplica no caso em apreço.

A *Comissão* observa que a aplicação do artigo 15.°, n.° 2, alínea a), que parte do princípio de que convém aplicar a mesma tabela a todo o trajecto percorrido, conduziria a resultados muito arbitrários, tendo em vista as enormes diferenças consoante o contentor seja transportado por barco ou por avião.

A *Olivetti* sustenta que também não se deve presumir que o transporte por contentor é um modo de transporte — o que permitiria a aplicação analógica do artigo 15.°, n.° 2, alínea a) — em virtude das inexactidões que daí resultariam.

— *Sobre os critérios a tomar em consideração para o cálculo das despesas de transporte*

A *Olivetti* recorda, a título preliminar, que o regulamento tem como objecto a instauração de um sistema equitativo, uniforme e neutro de avaliação aduaneira. Assim, o artigo 2.°, n.° 4, alínea g), proíbe que o valor aduaneiro seja determinado com base em valores arbitrários ou fictícios. Pelo contrário, nos termos do artigo 8.°, n.° 2, qualquer elemento que for acrescentado ao preço efectivamente pago, como as despesas de transporte, deve basear-se exclusivamente em dados objectivos e quantificáveis. A administração aduaneira não pode, portanto, por si só, fazer uma estimativa do valor das mercadorias nem exigir ao declarante que declare valores assim estimados.

A Olivetti sustenta que a sua declaração aduaneira se baseava efectivamente em dados objectivos e quantificáveis. Pagou 126 USD/m^3 pelo trajecto de Hong-Kong a Frankfurt e declarou a quantia de 85 USD/m^3 pelo frete marítimo, com base numa carta fornecida pelo transportador encarregado do transporte. Entende portanto que, tendo feito uma declaração exacta das despesas de transporte, não havia que proceder à estimativa efectuada pelo Hauptzollamt. Se o Hauptzollamt tinha dúvidas a respeito da quantia assim declarada, podia, em conformidade com o artigo 10.° do regulamento, ter procedido a investigações junto do transportador.

De qualquer modo, a posição adoptada e, em especial, o coeficiente corrector aplicado pelo Hauptzollamt implicam, no entender da Olivetti, a tomada em consideração de factores de avaliação arbitrários ou fictícios que, de acordo com o disposto no regulamento, não podem ser aceites. Como os coeficientes são negociados entre a administração das alfândegas e o declarante, é possível que em casos análogos os valores aduaneiros sejam diferentes.

A Olivetti sugere, portanto, que se responda à primeira questão da seguinte forma:

«Se as despesas de transporte foram calculadas com uma taxa de carregamento única e a importação não foi feita através do mesmo modo de transporte, os encargos de transporte efectivamente suportados até ao local de introdução na Comunidade devem, em conformidade com o artigo 3.°, conjugado com o artigo 8.°, do regulamento relativo ao valor aduaneiro, ser adicionados ao preço das mercadorias, aquando da determinação do valor aduaneiro.

O artigo 15.°, n.° 2, alínea a), desse regulamento só é aplicável quando as mercadorias importadas tenham sido transportadas pelo mesmo modo de transporte para além do local de entrada na Comunidade.»

As observações da *Comissão* a este respeito partem do artigo 15.°, n.° 1, do regulamento, que estabelece que o valor aduaneiro das mercadorias não compreende as despesas de transporte subsequentes à importação no território aduaneiro da Comunidade, sob condição de estas despesas serem distintas do preço de transacção das mercadorias. Esta disposição, cuja aplicação não se limita, contrariamente ao que entende o Bundesfinanzhof, às vendas caf, não é, no entanto, de grande utilidade para a resolução do caso em apreço.

Estando excluída a aplicação do artigo 15.°, n.° 2, alínea a), nada mais resta do que recorrer ao artigo 2.°, n.° 3, do regulamento, que estabelece que, se o valor aduaneiro não puder ser determinado por aplicação dos artigos 3.° a 7.°, deverá ser determinado por critérios razoáveis compatíveis com os princípios e as disposições gerais do artigo VII do GATT e do acordo relativo à execução desse artigo do GATT (ver JO L 71 de 17.3.1980, p. 1).

A Comissão reconhece que este artigo apenas diz formalmente respeito à determinação do valor de transacção, mas considera que, face a uma lacuna jurídica, é igualmente aplicável a outros elementos do valor aduaneiro. O acordo e o regulamento têm ambos por objectivo a determinação do valor aduaneiro a partir dos custos reais e não a partir de valores fictícios.

É por esta razão que a Comissão entende que a quantia declarada pela Olivetti não era razoável, nos termos do artigo 2.°, n.° 3. Em seu entender, esta quantia baseava-se numa tabela que nem sequer era obrigatória e não tinha em conta as despesas a pagar ao agente transitário pelos seus serviços.

Considerando que o artigo 2.°, n.° 3, se refere expressamente aos «dados disponíveis na Comunidade», a Comissão entende que seria necessário calcular em concreto o preço fixado para o trajecto intracomunitário (Hamburgo-Frankfurt) e deduzi-lo do montante pago pelo trajecto de Hong-Kong a Frankfurt. Esta solução parece estar de acordo com o que o Tribunal afirmou no seu acórdão de 10 de Dezembro de 1985, UZH Schweinfurt/Mainfrucht (290/84, Recueil, p. 3909). Aliás, é a mais justa, visto o declarante poder socorrer-se do seu transportador a fim de determinar o montante exacto das despesas do transporte intracomunitário, se considerar inexacto o montante considerado para esse efeito pelas autoridades aduaneiras.

A Comissão acrescenta que seria igualmente necessário deduzir do total das despesas de transporte as despesas de expedição suportadas no interior da Comunidade e as despesas de transbordo.

A Comissão propõe, portanto, que se responda da seguinte forma à primeira questão colocada pelo Bundesfinanzhof:

«Quando o importador tenha acordado com uma empresa de transportes um preço global para o transporte até ao local de destino na Comunidade e tenham sido utilizados diferentes modos de transporte, tanto no interior como no exterior do território aduaneiro da Comunidade, as despesas de transporte a adicionar ao preço efectivamente pago ou a pagar por uma mercadoria, em conformidade com o artigo 8.°, n.° 1, alínea e), subalínea i), do Regulamento (CEE) n ° 1224/80, devem, na falta de uma regulamentação mais precisa no artigo 15.°, ser calculadas em conformidade com os princípios enunciados no artigo 2.°, n.° 3, do mesmo regulamento. Isto significa que as despesas de transporte em que incorreu na Comunidade, bem como as despesas, igualmente suportadas na Comunidade, por outros serviços ligados ao transporte, devem ser deduzidas do custo total acordado para o transporte. A este respeito, o facto de as mercadorias terem sido ou não transbordadas no território aduaneiro da Comunidade pode ser importante. Não existindo documentos concretos, convém recorrer às tarifas fixadas ou geralmente praticadas.»

R. Joliet
Juiz relator