ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção)

22 de Dezembro de 2010 *

No processo C-12/10,

que tem por objecto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pelo Finanzgericht Düsseldorf (Alemanha), por decisão de 28 de Dezembro de 2009, entrado no Tribunal de Justiça em 8 de Janeiro de 2010, no processo

Lecson Elektromobile GmbH

contra

Hauptzollamt Dortmund,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sétima Secção),

composto por: D. Šváby, presidente de secção, E. Juhász e J. Malenovský (relator), juízes,

* Língua do processo: alemão.

advogado-geral: N. Jääskinen,
secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Comissão Europeia, por L. Bouyon e B.-R. Killmann, 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 objecto a interpretação das disposições 8703 e 8713 da Nomenclatura Combinada da Pauta Aduaneira Comum (a seguir «NC») 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 L 256, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1810/2004 da Comissão, de 7 de Setembro de 2004 (JO L 327, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Lecson Elektromobile GmbH (a seguir «Lecson») ao Hauptzollamt Dortmund (estância aduaneira principal

de Dortmund, a seguir «Hauptzollamt»), a propósito da classificação pautal dos veículos de três ou quatro rodas, concebidos para o transporte de uma pessoa, accionados por um motor eléctrico alimentado a bateria e que atingem uma velocidade máxima de 6 km/h a 15 km/h, designados «veículos eléctricos».

Quadro jurídico

3 A NC, instituída pelo Regulamento n.º 2658/87, baseia-se no Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, elaborado pelo Conselho de Cooperação Aduaneira, actual Organização Aduaneira Mundial, e instituído pela Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, bem como o respectivo protocolo de alteração, celebrado em Bruxelas, em 14 de Junho de 1983, e aprovado, em nome da Comunidade Europeia, pela Decisão 87/369/CEE do Conselho, de 7 de Abril de 1987 (JO L 198, p. 1). A NC reproduz as posições e as subposições com seis algarismos do Sistema Harmonizado; apenas o sétimo e oitavo algarismos formam subdivisões que lhe são específicas.

4 A primeira parte da NC contém um conjunto de disposições preliminares. Nesta parte, sob o título I, consagrado às regras gerais, a secção A, intitulada «Regras gerais para a interpretação da [NC]», dispõe:

«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.

[…]»

5 A segunda parte da NC contém uma secção XVII, intitulada «Material de transporte», que compreende um capítulo 87, com o título «Veículos automóveis, tractores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios», o qual inclui, designadamente, as disposições pautais seguintes:

«8703 Automóveis de passageiros e outros veículos automóveis principalmente concebidos para o transporte de pessoas (excepto os da posição 8702), incluindo os veículos de uso misto "station wagons" e os automóveis de corrida:

8703 10 – Veículos especialmente concebidos para se deslocar sobre a neve; veículos especiais para transporte de pessoas nos campos de golfe e veículos semelhantes:

8703 10 11 – – Veículos especialmente concebidos para se deslocar sobre a neve, com motor de pistão e de ignição por compressão (*diesel* ou *semidiesel*) ou com motor de pistão de ignição por faísca:

8703 10 18 – – outros

[…]

8713 Cadeiras de rodas e outros veículos para inválidos, mesmo com motor ou outro mecanismo de propulsão:

8713 10 00 – sem mecanismo de propulsão

8713 90 00 – outros.»

6 Por força dos artigos 9.º, n.º 1, alínea a), segundo travessão, e 10.º do Regulamento n.º 2658/87, a Comissão Europeia adoptou as notas explicativas da NC, que estão publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*.

7 Em 4 de Janeiro de 2005, foi inserido o seguinte texto nas notas explicativas da NC, com vista à aplicação uniforme desta (JO C 1, p. 3):

«8713 Cadeiras de rodas e outros veículos para inválidos, mesmo com motor ou outro mecanismo de propulsão

8713 90 00 outros

Os veículos com motor especificamente concebidos para inválidos diferem dos veículos da posição n.º 8703 principalmente porque têm:

— uma velocidade máxima de 10 kilómetros por hora, isto é, ao ritmo de um andamento rápido;

— uma largura máxima de 80 centímetros;

— 2 jogos de rodas em contacto com o solo;

— acomodações especiais para ajudar os inválidos (por exemplo, apoios dos pés para estabilizar as pernas).

Estes veículos podem ter:

— um jogo de rodas adicional (antibaloiço);

— a direcção e outros […] elementos de controlo (por exemplo, manípulo de comando) fáceis de manipular. Estes elementos de controlo estão, geralmente, fixados a um dos apoios dos braços. Nunca são na forma de uma coluna de direcção distinta e regulável.

Classificam-se na presente subposição os veículos com motor eléctrico semelhantes às cadeiras de rodas que são concebidas unicamente para transporte de inválidos. Podem ter a seguinte aparência:



No entanto, os veículos com motores equipados com uma coluna de direcção distinta e regulável estão excluídos da presente subposição. Podem ter a seguinte aparência e classificam-se na posição 8703:

»

Litígio no processo principal e questão prejudicial

8 De Julho a Outubro de 2005, a Lecson apresentou sete declarações aduaneiras relativas a diferentes veículos fabricados na China e em Taiwan. Essas declarações aduaneiras descreviam as mercadorias como «cadeiras de rodas e outros veículos para inválidos, veículos eléctricos» e classificavam-nas na subposição 8713 90 00 da NC. Essas mercadorias foram colocadas em livre prática, em conformidade com os pedidos, sem cobrança de direitos aduaneiros, mediante o pagamento de um imposto sobre o volume de negócios na importação, a taxa reduzida.

9 Na sequência de uma inspecção fiscal da Lecson, efectuada em 2008, o Hauptzollamt classificou as mercadorias na subposição 8703 10 18 da NC, como «outros veículos automóveis», e aplicou a esta sociedade, por decisão de 2 de Julho de 2008, liquidações correspondentes aos direitos aduaneiros e ao imposto sobre o volume de negócios relativos a essas mercadorias.

10 A Lecson apresentou reclamação dessa decisão, que foi indeferida pela decisão de 14 de Maio de 2009 do Hauptzollamt. A referida sociedade interpôs recurso desta decisão de indeferimento para o Finanzgericht Düsseldorf.

11 A reclamação e o recurso referem-se ambos às duas decisões proferidas pela Secção Aduaneira do Gerechtshof te Amsterdam de 8 de Abril de 2008, segundo as quais os veículos eléctricos devem ser classificados na subposição 8713 90 00 da NC. O Hauptzollamt considerou, pelo contrário, que os veículos eléctricos não são concebidos especialmente para o transporte de inválidos e se inserem, por conseguinte, na subposição 8703 10 18 da NC.

12 De acordo com os termos da decisão de reenvio, os referidos veículos eléctricos são veículos automóveis de três ou quatro rodas, concebidos para o transporte de uma pessoa. Estes veículos atingem, consoante o tipo, uma velocidade máxima de 6 km/h a 15 km/h. Medem entre 100 cm e 152 cm de comprimento e 47 cm a 67 cm de largura.

São fabricados de modo a ter sempre uma plataforma na qual o condutor pode pousar os pés. Alguns desses veículos apresentam, além disso, um pequeno eixo suplementar destinado a servir de sistema antibaloiço. Os veículos são accionados por uma coluna de direcção regulável, onde são fixados a direcção, os elementos de controlo para a condução e a travagem, bem como, frequentemente, um cesto de metal.

13 O Finanzgericht Düsseldorf parte do princípio de que há elementos determinantes a favor da classificação dos veículos eléctricos em causa na subposição 8703 10 18 da NC. Tem também dúvidas quanto à posição contrária adoptada pelo Gerechtshof te Amsterdam nas suas decisões mencionadas n.º 11 do presente acórdão.

14 Contudo, a fim de assegurar uma aplicação uniforme do direito da União, o Finanzgericht Düsseldorf decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça a questão prejudicial seguinte:

«Os veículos eléctricos descritos mais precisamente [no despacho de reenvio] devem ser classificados na posição 8713 ou na posição 8703 da [NC], na versão do Regulamento (CE) n.º 1810/2004 […]?»

Quanto à questão prejudicial

15 A título preliminar, importa recordar que quando o Tribunal de Justiça é chamado a conhecer de um pedido prejudicial em matéria de classificação pautal, a sua função consiste mais em esclarecer o órgão jurisdicional nacional sobre os critérios cuja aplicação lhe permitirá classificar correctamente os produtos em causa na NC do que

em fazer ele próprio essa classificação, tanto mais que não dispõe necessariamente de todos os elementos indispensáveis para o efeito. Assim, o órgão jurisdicional nacional parece, em todo o caso, estar em melhores condições para o fazer (acórdãos de 7 de Novembro de 2002, Lohmann e Medi Bayreuth, C-260/00 a 263/00, Colect., p. I-10045, n.º 26, e de 16 de Fevereiro de 2006, Proxxon, C-500/04, Colect., p. I-1545, n.º 23). Todavia, a fim de lhe dar uma resposta útil, o Tribunal de Justiça pode, num espírito de colaboração com os órgãos jurisdicionais nacionais, fornecer-lhe todas as indicações que entender necessárias (v., designadamente, acórdão de 1 de Julho de 2008, MOTOE, C-49/07, Colect., p. I-4863, n.º 30).

16 Importa lembrar também que, segundo jurisprudência assente, tendo em vista garantir a segurança jurídica e a facilidade dos controlos, o critério decisivo para a classificação pautal das mercadorias deve ser procurado, de uma maneira geral, nas suas características e propriedades objectivas, tal como definidas no texto da posição da NC e das notas de secção e de capítulo (v., nomeadamente, acórdãos de 16 de Setembro de 2004, DFDS, C-396/02, Colec., p. I-8439, n.º 27, de 15 de Setembro de 2005, Intermodal Transports, C-495/03, Colect., p. I-8151, n.º 47, e de 15 de Fevereiro de 2007, RUMA, C-183/06, Colect., p. I-1559, n.º 27).

17 Por fim, as notas explicativas da NC elaboradas pela Comissão contribuem de forma importante para a interpretação do alcance das diferentes disposições pautais, sem, contudo, serem juridicamente vinculativas (acórdãos de 26 de Outubro de 2006, Turbon International, C-250/05, Colect., p. I-10531, n.º 16, e de 20 de Maio de 2010, Data I/O, C-370/08, Colect., p. I-4401, n.º 30).

18 No caso vertente, resulta dos próprios títulos das posições 8703 e 8713 da NC que a diferença entre elas tem a ver com o facto de a primeira abranger os meios de transporte para as pessoas em geral, enquanto a segunda se aplica especificamente aos meios de transporte para as pessoas inválidas.

19 Além disso, resulta claramente da nota explicativa da NC relativa à posição 8713 que o critério determinante para a classificação na dita posição é o da adaptação especial do veículo para ajudar as pessoas inválidas. Inserem-se assim nesta posição os veículos com motor eléctrico semelhantes a «cadeiras de rodas eléctricas»

(«Elektrorollstühle»), especificamente concebidos para o transporte de pessoas inválidas e que apresentam características como, designadamente, uma velocidade máxima de 10 km/h (que pode corresponder ao ritmo de um andamento rápido), acomodações especiais para ajudar os inválidos (por exemplo, apoio de pés para estabilizar as pernas), a direcção e os outros elementos de controlo (por exemplo, um manípulo de comando) fáceis de alcançar e de manipular e geralmente fixados a um dos apoios de braços.

20 Esta mesma nota explicativa especifica, no último parágrafo, que, ao invés, os veículos a motor equipados com uma coluna de direcção distinta e regulável estão excluídos da referida subposição e classificam-se na posição 8703 da NC.

21 Ora, os veículos eléctricos sobre cuja classificação o órgão jurisdicional de reenvio se deve pronunciar possuem todos uma coluna de direcção distinta e regulável, na qual está montada a direcção e os elementos de controlo para a condução e a travagem, bem como, eventualmente, um cesto de metal.

22 Além disso, os referidos veículos eléctricos são dotados de uma plataforma na qual o condutor pode pousar os pés, mas esta não constitui um suporte permanente de estabilização das pernas. O sistema antibaloiço com que estes veículos eléctricos estão equipados contribui também para o conforto de utilização, mas não comporta nenhuma função específica destinada a facilitar a sua utilização pelos condutores inválidos.

23 Por último, como resulta das indicações fornecidas pelo órgão jurisdicional de reenvio, os veículos eléctricos em causa no processo principal podem atingir uma velocidade superior a 10 km/h, podendo chegar aos 15 km/h.

24 Por conseguinte, face ao conjunto destas características, os veículos eléctricos em causa devem ser considerados meios de transporte de pessoas abrangidos pela posição 8703 da NC, e não veículos para inválidos na acepção da posição 8713 da NC.

25 Por último, há que acrescentar que a mera circunstância de esses veículos eléctricos poderem ser utilizados, eventualmente, por pessoas inválidas, ou de até poderem ser adaptados ao uso destas, é irrelevante para efeitos da classificação pautal desses veículos, uma vez que também são utilizados no exercício de outras actividades por pessoas que não têm nenhuma deficiência, mas que, por uma razão ou por outra, preferem não fazer a pé pequenos trajectos, à semelhança, como indica o órgão jurisdicional de reenvio, dos jogadores de golfe e das pessoas que andam às compras.

26 Face às considerações que precedem, há que responder à questão colocada que a posição 8703 da NC deve ser interpretada no sentido de que abrange veículos de três ou quatro rodas, concebidos para o transporte de uma pessoa, não necessariamente inválida, accionados por um motor eléctrico alimentado a bateria, que atingem uma velocidade máxima de 6 km/h a 15 km/h, dotados de uma coluna de direcção distinta e regulável, designados «veículos eléctricos», como os que estão em causa no processo principal.

Quanto às despesas

27 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 efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

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

A posição 8703 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, conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1810/2004 da Comissão, de 7 de Setembro de 2004, deve ser interpretada no sentido de que abrange veículos de três ou quatro rodas, concebidos para o transporte de uma pessoa, não necessariamente inválida, accionados por um motor eléctrico alimentado a bateria, que atingem uma velocidade máxima de 6 km/h a 15 km/h, dotados de uma coluna de direcção distinta e regulável, designados «veículos eléctricos», como os que estão em causa no processo principal.

Assinaturas