

Processo C-788/21

Pedido de Decisão Prejudicial

Data de entrada:

17 de dezembro de 2021

Órgão jurisdicional de reenvio:

Retten i Esbjerg (Tribunal da Comarca de Esbjerg, Dinamarca)

Data da decisão de reenvio:

16 de dezembro de 2021

Recorrente:

Skatteministeriet Departementet (Departamento do Ministério das Finanças, Dinamarca)

Recorrida:

Global Gravity ApS

**RETTEN I ESBJERG (TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA DE
ESBJERG, DINAMARCA)**

Ata de Julgamento

16 de dezembro de 2021 [...].

[...]

Skatteministeriet Departementet (Departamento do Ministério das Finanças,
Dinamarca)

[...]

v

Global Gravity ApS

[...]

Matéria de Facto

O processo tem por objeto a questão de saber se um sistema de transporte de tubos (TTRS) (designado «TubeLock») desenvolvido pela recorrida, Global Gravity ApS, deve ser classificado como uma obra de alumínio ao abrigo da subposição 7616 99 90 99 da pauta aduaneira ou como um contentor ao abrigo da subposição 8609 00 90 00 da pauta aduaneira.

O sistema de transporte é utilizado como um método seguro para o transporte de tubos, desde os fabricantes de tubos até às plataformas de perfuração de petróleo e gás, realizado por vários meios de transporte (camião, comboio e navio) sem necessidade de reembalagem em trânsito.

O sistema é constituído por vários sistemas de elevação em alumínio, dois mastros de elevação em aço (à direita e à esquerda) por perfil de elevação e dois parafusos M20 de aço por perfil de elevação que os fixam. Os perfis de elevação têm a forma de uma viga de alumínio com vários entalhes adaptados ao diâmetro específico do tubo. Uma vez encaixados nas cavidades, é colocado um novo perfil de elevação em cima dos tubos, a seguir ao qual pode ser colocada uma nova camada. Os dois mastros de elevação estão ambos equipados com um ilhó através do qual é alimentada uma cinta aquando da retirada do sistema de transporte do meio de transporte. O sistema tem uma conceção robusta que permite a sua utilização repetida.

O sistema é importado com todas as suas partes juntas, no entanto, no momento da importação, está desmontado.

Quando o sistema de transporte TubeLock® não está em utilização (isto é, sem que os tubos aí estejam instalados) pode ser desmontado e armazenado numa caixa de transporte, ocupando assim um espaço reduzido.

Os elementos preparados pela Global Gravity ApS relativamente ao TubeLock® constam dos **Anexos 1-3 dos autos do processo**. Os elementos incluem uma série de fotografias do produto TubeLock, por exemplo Anexo 1, página 4, Anexo 2, páginas 5 e 7, e Anexo 3, página 21.

Em 28 de fevereiro de 2014, a Global Gravity ApS apresentou ao então SKAT (agora o Skattestyrelsen [Administração das Alfândegas e Impostos, Dinamarca]) um pedido de informação pautal vinculativa relativo ao TubeLock®.

Na sua decisão de 15 de agosto de 2014, a Administração das Alfândegas e Impostos concluiu que o TubeLock® devia ser classificado como um artigo de alumínio de acordo com a subposição 7616 99 90 99 da pauta aduaneira.

Em 3 de novembro de 2014, a Global Gravity ApS recorreu da decisão da Administração das Alfândegas e Impostos para a Landsskatteretten (Comissão Tributária Nacional, Dinamarca). No recurso, a recorrida alegou que, na sua

opinião, o TubeLock® deveria ser classificado como um contentor ao abrigo da subposição 8609 00 90 00 da pauta aduaneira.

Na sua Decisão de 2 de dezembro de 2019, a Landsskatteretten (Comissão Tributária Nacional) decidiu que o TubeLock® deveria ser classificado ao abrigo da subposição 8609 00 90 00 pelas seguintes razões:

«O processo tem por objeto um sistema de transporte de tubos desde o local de fabrico até ao local de utilização, sem necessidade de reembalar os tubos, em trânsito. A conceção robusta do sistema permite a sua utilização repetida.

Com base nas propriedades e características objetivas do sistema de transporte, a Administração de Recursos Tributários considera que o sistema de transporte se enquadra na definição de contentores tal como descrito na posição 86.09 da Nomenclatura Combinada e respetivas notas explicativas. O facto de o sistema de transporte não estar equipado com acessórios enquanto tal não significa que o sistema de transporte não se enquadre na definição de contentor da Nomenclatura Combinada e respetivas notas explicativas. A este respeito, salienta-se que os mastros de elevação estão equipados com ilhós através dos quais é alimentada uma cinta, facilitando a mobilização e fixação do sistema de transporte a um meio de transporte.

O Tribunal considera que o sistema de transporte é fabricado de tal forma que os perfis de elevação e os mastros de elevação apenas funcionam enquanto sistema de transporte de tubos quando montados e que as partes não são, portanto, utilizáveis isoladamente.

Tendo em conta o exposto, o Tribunal considera que o sistema de transporte deve ser classificado como um contentor que se encontra desmontado no momento da importação.

O sistema de transporte deve, portanto, ser classificado ao abrigo da posição 86.09 da NC, em conformidade com a Regra 2, alínea a) das Regras Gerais.

O Tribunal considera, portanto, que o sistema de transporte deve ser classificado ao abrigo da posição 8609.00.90.00 da NC: Contentores, incluindo os de transporte de fluidos, especialmente concebidos e equipados para um ou vários meios de transporte: Outros.»

O recorrente, Skatteministeriet Departementet (Departamento do Ministério das Finanças, Dinamarca), por pedido de 28 de fevereiro de 2020, interpôs, nos termos da Secção 49 da Skatteforvaltningsloven (Lei relativa à Administração Tributária da Dinamarca), um recurso da Decisão, de 2 de dezembro de 2019, da Landsskatteretten (Comissão Tributária Nacional).

O recorrente alega que o «TubeLock» deve ser classificado ao abrigo da subposição 7616 99 90 99 da pauta aduaneira.

A recorrida pede que a ação seja julgada improcedente.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Texto da posição

Subposição 7616 99 90 99

O capítulo 76 da Pauta Aduaneira Comum (a seguir «TARIC») da União Europeia trata de alumínio e suas obras.

As posições 7601 a 7615 abrangem várias obras específicas de alumínio, tais como alumínio não ligado, fios de alumínio, etc.

A posição 7616 é uma posição coletiva que abrange «Outras obras de alumínio».

A subposição 7616 10 abrange uma série de produtos específicos, tais como pregos, tachas, etc.

A subposição 7616 99 90 diz respeito a «outras» obras e tem a seguinte redação:

«7616 99 90	- Outras:
	-- Feitos à mão
7616 99 90 91	- Radiadores de alumínio e elementos ou secções que compõem tais radiadores, quer tais elementos ou secções sejam montados ou não em blocos 6 %
7616 99 90 99	- Outros 6 %
	- Outras
7616 99 90 10	- Correias, flanges e dispositivos de suporte, de ligação, de aperto ou de espaçamento, destinadas a certos tipos de aeronaves
7616 99 90 15	- Blocos de alumínio de estrutura alveolar, do tipo utilizado no fabrico de peças de aviões
7616 99 90 20	- Dispositivos "quick change", que permitem a transformação de aviões de transporte de passageiros em aviões de transporte de mercadorias e vice-versa, destinados a certos tipos de aeronaves 6 %.
7616 99 90 25	- Película metalizada:

	<ul style="list-style-type: none"> - constituída por um mínimo de oito camadas de alumínio (CAS RN 7429-90-5) de pureza igual ou superior a 99,8 %, - com uma densidade ótica por camada de alumínio não superior a 3,0, - com cada camada de alumínio separada por uma camada de resina, - numa película de suporte de PET, e - em rolos de, no máximo, 50 000 metros de comprimento
7616 99 90 30	- Chapas de espessura variável obtidas por laminagem, de largura igual ou superior a 1 200 mm, destinadas a certos tipos de aeronaves
7616 99 90 60	- Disco com material de deposição, constituído por siliceto de molibdénio:
	<ul style="list-style-type: none"> - contendo 1 mg/kg ou menos de sódio e - montado num suporte de cobre ou de alumínio

7616 99 90 70	- Elementos de ligação para utilização na produção de veios de rotores de cauda de helicópteros
7616 99 90 77	- Bases para televisor com ou sem suporte para fixação e estabilização do corpo do televisor 6.5 %
7616 99 90 91	- Radiadores de alumínio e elementos ou secções que compõem tais radiadores, quer tais elementos ou secções sejam montados ou não em blocos 6 %
7616 99 90 99	- Outros 6 %»

Subposição 8609 00 90 00

O capítulo 86 da TARIC tem a seguinte epígrafe:

«Veículos e material para vias-férreas ou semelhantes, e suas partes; aparelhos mecânicos (incluindo os eletromecânicos) de sinalização para vias de comunicação.»

As posições 8601 a 8608 abrangem uma variedade de produtos, tais como locomotivas, veículos de trabalho e inspeção, etc.

A posição 8609 tem a seguinte redação:

«8609	Contentores (Contêineres), incluindo os de transporte de fluidos, especialmente concebidos e equipados para um ou vários meios de transporte:
8609 00 10 00	- Contentores, com uma blindagem de chumbo de proteção contra as radiações, para transporte de matérias radioativas (Euratom) 0
8609 00 90 00	- Outros»

Notas explicativas da Nomenclatura da Organização Mundial das Alfândegas (a seguir OMA)

As notas explicativas da nomenclatura da OMA contêm os seguintes comentários sobre a posição 7616:

«Esta posição abrange a totalidade das obras de alumínio, exceto aquelas que estão abrangidas pelas posições precedentes do presente capítulo, ou pela Nota 1 da Secção XV, ou as obras especificadas ou incluídas nos capítulos 82 ou 83, ou mais especificamente abrangidas por outras posições da Nomenclatura.» (ênfase original).

No que diz respeito à posição 8609, as notas explicativas da Nomenclatura da OMA indicam:

«Estes contentores (incluindo caixas para despacho de mercadoria) são recipientes de embalagem especialmente concebidos e equipados para um ou mais meios de transporte (por exemplo, rodoviário, ferroviário, aquático ou aéreo). Estão equipados com acessórios (ganchos, anéis, rodízios, suportes, etc.) para facilitar o manuseamento e a fixação no veículo, avião ou navio de transporte. São assim adequados para o transporte «porta-a-porta» de produtos, sem necessidade de reembalagem intermediária e, pela sua construção robusta, destinam-se a ser utilizados repetidamente.

O tipo mais habitual, que pode ser de madeira ou metal, consiste numa caixa de grande dimensão, equipada com portas ou com lados amovíveis.

Os principais tipos de contentores incluem:

- (1) *Contentores utilizados no transporte de mobiliário.*
- (2) *Contentores isotérmicos para géneros ou mercadorias perecíveis.*
- (3) *Contentores (geralmente cilíndricos) para o transporte de líquidos ou gases. Estes contentores só se classificam ao abrigo desta posição se incorporarem um suporte que permita a sua fixação em qualquer tipo de veículo ou navio de transporte; caso contrário, são classificados consoante o seu material constitutivo.*
- (4) *Contentores abertos para transporte de carvão, minérios, blocos de pavimentação, tijolos, telhas, etc. a granel. Estes têm, frequentemente, fundos ou lados articulados de modo a facilitar a descarga.*
- (5) *Contentores especiais para produtos específicos, especialmente produtos frágeis, tais como artigos de vidro, cerâmicas, etc., ou animais vivos.*

O tamanho dos contentores varia, geralmente, entre os 4 e os 145 m³ de capacidade. Contudo, alguns tipos poderão ser menores, sendo que a sua capacidade, normalmente, não é inferior a 1 m³.

Excluem-se desta posição:

- (a) *Caixas de qualquer tipo que, embora concebidas para o transporte «porta-a-porta» de produtos, não são especialmente construídos, como descrito acima, para permitirem a sua fixação a um veículo, avião ou navio de transporte; estes são classificados consoante o seu material constitutivo.*
- (b) *Reboques rodo-ferroviários (destinados, principalmente, ao uso na sua modalidade de reboque rodoviário, embora concebidos de modo a permitir sua transporte em vagões ferroviários especiais equipados com guias) (posição 87.16).» (ênfase original)*

ARGUMENTOS DAS PARTES

Argumentos do recorrente

Na opinião do Governo dinamarquês, o produto em questão (denominado TubeLock) deve ser classificado ao abrigo da subposição 7616 99 90 99 da pauta aduaneira.

O TubeLock não pode ser classificado ao abrigo da subposição 8609 00 90 00 da pauta aduaneira

A classificação de um produto ao abrigo de uma subposição da posição 8609 requer, de acordo com o texto da posição, o preenchimento de dois requisitos.

Primeiro, deve tratar-se de um contentor. Segundo, deve tratar-se de um contentor especialmente concebido e equipado para um ou mais meios de transporte.

Na opinião do Governo dinamarquês, o TubeLock não cumpre nenhum destes requisitos e, portanto, a classificação do TubeLock ao abrigo da subposição 8609 00 90 00 deve ser excluída.

O TubeLock não é um contentor

Resulta de um entendimento linguístico natural do termo «contentor» que, de modo a ser classificado como tal, um produto deve estar apto a conter um ou vários outros objetos ou líquidos. Isto implica que um contentor deve, necessariamente, possuir uma base e lados, em material sólido, capazes de envolver os objetos ou líquidos que se destina a conter.

A interpretação deste termo tem fundamento no facto de a versão inglesa da Nomenclatura utilizar o termo «container» (contentor). Este termo aparece, na versão dinamarquesa da subposição, inserido entre parênteses, no seguimento do termo «godsbeholder» (contentor), assim indicando que ambos os termos são utilizados como sinónimos. O termo inglês «contain» (conter) pode ser traduzido pelo termo dinamarquês «indeholde» (conter). De modo a classificar um produto de contentor, este deve, portanto, ser capaz de conter (envolver) outro produto. Um contentor tem, na aceção habitual do termo, uma capacidade volumétrica. O TubeLock é constituído, tal como descrito acima na secção 1, por vários perfis de elevação horizontais fixados a mastros de elevação verticais em aço. O número específico de perfis de elevação necessários para um conjunto de tubos depende do comprimento e da espessura dos tubos. Em todo o caso, porém, os perfis de elevação apenas cobrem uma pequena parte da superfície dos tubos, não estando ligados entre si de nenhuma outra modo senão pelos tubos, os quais são colocados em cima dos perfis de elevação quando o sistema está em utilização.

Visto que o TubeLock não tem uma base ou lados em material sólido e que os perfis de elevação estão apenas em contacto com uma parte muito reduzida da superfície dos tubos, não se pode afirmar que o TubeLock contenha ou envolva os tubos que o sistema se destina a fixar. O TubeLock não possui capacidade volumétrica interna pelo que não faz nenhum sentido, do ponto de vista linguístico, classificar o TubeLock como um contentor. O TubeLock deve ser classificado, ao invés, como um suporte ou estrutura que sustenta – mas não contém ou envolve – os tubos.

O facto de não se poder classificar o TubeLock como um contentor é sustentado pelas notas explicativas relativas à posição 8609, as quais indicam, designadamente, que o tipo mais comum de contentor é de madeira ou metal e consiste numa caixa de grande dimensão com portas ou lados amovíveis. No seguimento imediato, as notas explicativas enumeram cinco exemplos de contentores abrangidos pela posição. Esta lista não é exaustiva. No entanto, os cinco exemplos referem-se a produtos que envolvem as mercadorias aí

transportadas. Por conseguinte, a lista de exemplos contida nas notas explicativas sustenta a visão pela qual essa posição não se destina a abranger outros produtos além dos tipos habituais de contentores.

O facto de um dos cinco exemplos de contentores ser «*contentores abertos para transporte a granel*» não corrobora o entendimento segundo o qual um produto que – como o TubeLock – não envolve a mercadoria a transportar pode ser considerado um contentor. Por conseguinte, resulta claramente dos exemplos de produtos a granel facultados (carvão, minério, blocos de pavimento, tijolos e telhas) que se trata de contentores com uma base e lados em material sólido, mas que não estão fechados por cima.

Tal é igualmente evidenciado pela segunda parte do ponto relativo ao exemplo, no qual se afirma que os contentores abertos em questão têm frequentemente «*fundos ou lados articulados de modo a facilitar a descarga*» (itálico nosso).

As notas explicativas referentes à posição 8609 indicam, igualmente, que os contentores possuem, geralmente, uma capacidade volumétrica entre 4 e 45 m³ e que certos tipos poderão ser menores, no entanto, raramente apresentando uma capacidade inferior a 1 m³. Assume-se, portanto, nas notas explicativas, que os contentores abrangidos pela posição possuem necessariamente um volume. O facto de o termo «contentor» na posição 8609 dever ser entendido no sentido de abranger, unicamente, produtos com lados e uma base em material sólido, capazes de conter objetos ou líquidos, é ainda sustentado pelo facto de a Secção 73 da Nomenclatura Combinada – que abrange artigos feitos de ferro e aço – conter uma posição (a posição 7310) que abrange «*Reservatórios, barris, tambores, latas, caixas e recipientes semelhantes para quaisquer matérias (exceto gases comprimidos ou liquefeitos), de ferro fundido, ferro ou aço, de capacidade não superior a 300 litros...*». Não obstante, a totalidade dos exemplos de contentores incluídos no texto da posição são produtos com uma base e lados em material sólido. Ademais, o texto da posição presume que, para ser classificado de contentor, um produto deve ter um volume.

Como fundamento da sua alegação segundo a qual o TubeLock deve ser classificado como contentor para efeitos da pauta aduaneira, a recorrida baseou-se numa decisão da United States Court of International Trade relativa à classificação de «contentores de plataforma». A decisão não vincula o Tribunal de Justiça da União Europeia (nem os órgãos jurisdicionais dinamarqueses) na sua interpretação da posição 8609 da Nomenclatura Combinada. Por esta única razão, a decisão não é relevante para o caso em apreço.

Os contentores de plataforma em questão no processo acima referido também tinham bases em material sólido pelo que não eram, em todo o caso, comparáveis ao TubeLock.

Na opinião do Governo dinamarquês, a interpretação do termo «contentor», seguida nessa decisão no sentido de qualquer objeto utilizado para «*manter dentro*

de limites: travar ou segurar» outros objetos, é incompatível com um entendimento linguístico comum do termo e é, de facto, tão amplo que qualquer objeto destinado a segurar outros objetos durante o transporte poderia ser classificado como contentor para efeitos de pauta aduaneira. O Governo dinamarquês entende que a posição 8609 não tem, claramente, esse conteúdo. Deve, igualmente, salientar-se, para que conste, que na decisão norte-americana não era controvertida a questão de saber se os contentores de plataforma em questão estavam especialmente concebidos e equipados para um ou mais meios de transporte e, por conseguinte, se preenchiam os requisitos estabelecidos no texto da posição a esse respeito. Não é o que se verifica no caso em apreço.

À luz do exposto, o Governo dinamarquês considera que o TubeLock não pode ser classificado como um contentor na aceção do termo ao abrigo da posição 8609 e que, por essa única razão, o produto não pode ser classificado ao abrigo da subposição 8609 00 90 00.

O TubeLock não foi especialmente concebido ou equipado para um ou mais meios de transporte

O texto da posição 8609 indica que os contentores abrangidos pela posição devem ser *«especialmente concebidos e equipados para um ou mais meios de transporte»*.

O requisito é especificado nas notas explicativas, que indicam que, para ser abrangido por essa posição, um contentor deve estar equipado com acessórios que facilitem a sua mobilização e fixação a um meio de transporte. Exemplos de tais acessórios são ganchos, anéis, suportes, rodízios, etc.

Os mastros de elevação do TubeLock estão equipados com um ilhó instalado na sua parte superior através do qual pode passar uma cinta.

Isto permite que o TubeLock seja carregado, por exemplo, para o interior de um camião ou navio por via de grua.

No entanto, os ilhós dos mastros de elevação não são utilizados na fixação [do TubeLock] ao meio de transporte. As cintas (se existirem), que passam pelo interior dos ilhós, apenas são colocadas no topo da camada superior de tubos, tal como descrito no manual do utilizador do TubeLock (Anexo 3, páginas 17-18), o qual indica que no carregamento dos tubos, as cintas devem simplesmente ser colocadas por cima dos tubos.

À luz do que precede, a Global Gravity ApS reconheceu, no seu recurso apara a Administração dos Recursos Tributários, que o TubeLock não está equipado com acessórios que permitam a sua fixação a um meio de transporte e que, portanto, o produto não preenche os requisitos relevantes descritos nas notas explicativas.

Como o TubeLock não está – indiscutivelmente – equipado com acessórios que facilitem a sua fixação a um meio de transporte, não se pode afirmar que o produto esteja especialmente concebido e equipado para um ou mais meios de transporte.

Em referência a uma série de informações pautais vinculativas, emitidas pelas autoridades aduaneiras dos Países Baixos e do Reino Unido, a recorrida considera que, não obstante a declaração expressa para o efeito nas notas explicativas da posição 8609, para que um produto seja classificado ao abrigo da posição 8609, não é exigido que o produto esteja equipado com acessórios que permitam a sua fixação a um meio de transporte.

As informações pautais vinculativas das autoridades de outros países não são vinculativas para o Tribunal de Justiça da União Europeia (ou para os órgãos jurisdicionais dinamarqueses) e não podem, evidentemente, resultar na desconsideração deste requisito.

Além disso, não se pode deduzir de nenhuma das informações pautais vinculativas apresentadas pela recorrente no decurso do processo, que os produtos classificados ao abrigo da posição 8609 não estejam equipados com acessórios que permitam a fixação a um meio de transporte.

Decorre de jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que as notas explicativas da Nomenclatura da OMA contêm contribuições importantes, embora não vinculativas, para a interpretação do âmbito de aplicação das várias posições pautais e que as notas explicativas só podem ser ignoradas se forem inconsistentes com os textos das posições na Nomenclatura Combinada ou alterarem o seu âmbito de aplicação, como indicado no n.º 37 do Acórdão C-15/05, *Kawasaki Motors* [Acórdão de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe*, C-15/05, EU:C:2006:259].

As notas explicativas da posição 8609 da Nomenclatura da OMA são, na opinião do Governo dinamarquês, coerentes com o texto da posição e não restringem o seu âmbito de aplicação. Não há, portanto, nenhuma razão para ignorar as notas explicativas no caso em apreço.

A este respeito, há que salientar que a posição 8609, com base no seu texto, não abrange qualquer contentor, mas apenas contentores «especialmente concebidos e equipados para um ou mais meios de transporte».

Por conseguinte, é o próprio texto da posição que exige que os contentores abrangidos pela posição sejam especialmente concebidos e equipados para um ou mais meios de transporte.

Isto reflete exatamente um entendimento linguístico comum da expressão «especialmente concebido e equipado para um ou mais meios de transporte», exigindo as notas explicativas, de modo a preencher este requisito, que os

contentores estejam equipados com acessórios que facilitem a sua mobilização e fixação a um meio de transporte.

Também por esta razão, o TubeLock não pode ser classificado ao abrigo da subposição 8609 00 90 00.

O TubeLock deve ser classificado ao abrigo da subposição 7616 99 90 99 da pauta aduaneira.

Os perfis de elevação do TubeLock são fabricados em alumínio, ao passo que os parafusos e os mastros de elevação são fabricados em aço.

Trata-se, portanto, de um produto composto constituído por materiais.

De acordo com a Regra 3, alínea b) das Regras Gerais, sempre que a Regra 3, alínea a) não for aplicável para efeitos de classificação, tais produtos devem ser classificados consoante a matéria constitutiva que lhes confere o seu carácter essencial.

Ao fazer esta avaliação, de acordo com jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, deve-se examinar se, perante a remoção de um dos componentes, o produto mantém ou não as propriedades que o caracterizam (v., por exemplo, n.º 31 do Acórdão do Tribunal de Justiça de 18 de junho de 2009, C-173/08, *Kloosterboer Services BV*, EU:C:2009:382, ou o n.º 21 do Acórdão de 26 de outubro de 2006, C-250/05, *Turbon International*, EU:C:2006:681 Decorre também dos n.ºs 32 e 22 desses acórdãos, respetivamente, que o fator que determina a característica essencial do produto pode ser determinado, por exemplo, pelo volume, quantidade, peso ou valor da matéria constitutiva, ou stock, ou pela importância de uma das matérias constitutivas, tendo em vista a utilização do produto.

Os perfis de elevação de alumínio devem ser considerados uma característica essencial do TubeLock. Deve-se salientar, a este respeito, que os parafusos de aço e os mastros de elevação são muitas vezes mais pequenos do que os perfis de elevação.

Além disso, os mastros de elevação e parafusos aparentam ser artigos-padrão, enquanto os perfis de elevação são feitos à medida, para acomodar os diferentes tamanhos de tubos.

Como não há fundamento para classificar TubeLock como um contentor ao abrigo da subposição 8609 00 90 00, o produto deve ser classificado como obra de alumínio ao abrigo da subposição 7616 99 90 99.

Argumentos da recorrida

A recorrida alega, no essencial, que o produto TubeLock® está corretamente classificado ao abrigo da subposição 8609 00 90 00 da pauta aduaneira como contentor.

Uma classificação ao abrigo de uma subposição da posição 8609 exige, de acordo com o texto da posição, que o «produto» seja um contentor e que o contentor seja especialmente concebido e equipado para um ou mais meios de transporte.

O TubeLock® preenche os requisitos da descrição do produto.

No que diz respeito à posição 8609, as notas explicativas da Nomenclatura da OMA referem, entre outros:

«Estes contentores (incluindo caixas para despacho de mercadoria) são recipientes de embalagem especialmente concebidos e equipados para um ou mais meios de transporte (por exemplo, rodoviário, ferroviário, aquático ou aéreo). Estão equipados com acessórios (ganchos, anéis, rodízios, suportes, etc.) para facilitar o manuseamento e a fixação no veículo, avião ou navio de transporte. São assim adequados para o transporte «porta-a-porta» de mercadorias, sem necessidade de reembalagem intermediária e, pela sua construção robusta, destinam-se a ser utilizados repetidamente. [»]

A recorrida alega que o contentor e sistema de transporte TubeLock® se enquadra nesta descrição, na medida em que o TubeLock® possui as seguintes características e propriedades objetivas:

- O TubeLock® é um contentor especialmente concebido;
- O TubeLock® está equipado para a respetiva utilização num ou mais meios de transporte;
- No seu estado montado, o TubeLock® está equipado com uma cinta e aring (ilhós) instalados nos mastros de elevação, que facilitam a sua mobilização e a fixação a um meio de transporte;
- O TubeLock® é adequado para o transporte de tubos (produtos) porta-a-porta sem requerer reembalagem durante a expedição; e
- O TubeLock® é reutilizável (utilização repetida) graças à sua conceção robusta.

O recorrente alega que o contentor e sistema de transporte TubeLock® não é um contentor ao abrigo da posição 8609 da NC, uma vez que, de acordo com as notas explicativas da OMA, um contentor deve ter uma base e paredes laterais fixas.

A recorrida contesta que haja fundamento para esta interpretação restritiva das notas explicativas da OMA.

Pelo contrário, a redação das notas explicativas contem uma série de exemplos, que devem ser entendidos como uma lista não exaustiva do que poderá ser um contentor. Consequentemente, a descrição do produto refuta, claramente, uma interpretação restritiva do que seja um contentor.

Por exemplo, verifica-se que existe um «contentor» muito comum e amplamente utilizado denominado de «Contentor de Plataforma». Um contentor de plataforma não tem (i) lados (ii) extremidades ou (iii) topo. Um Contentor de Plataforma é classificado mundialmente como um contentor abrangido pelo Capítulo 8609 da Nomenclatura da OMA e, por conseguinte, é abrangido pelo Capítulo 8609 da NC da União Europeia.

Note-se que no Acórdão de 2010, *Pacific Northwest Equipment v United States (Customs and Border Protection)*, os órgãos jurisdicionais norte-americanos consideraram que um contentor de plataforma sem lados, extremidades ou topo tinha sido corretamente classificado como um contentor ao abrigo da posição 8609. O processo dizia respeito a um litígio entre a Pacific Northwest Equipment e o US Customs Service, que pretendia cobrar impostos sobre contentores de plataforma que a Pacific Northwest Equipment pretendia importar da Coreia para os Estados Unidos da América, como contentores ao abrigo da subposição 8609.00.00 da HTSUS (Harmonized Tariff Schedule of the United States) [Pauta Aduaneira Harmonizada Norte-Americana] (que se baseia na posição 8609 da OMA).

No acórdão acima referido, o órgão jurisdicional norte-americano considerou, entre outros, o modo como deviam ser interpretadas as notas explicativas da OMA relativas à posição 8609, no que se refere ao conceito de contentor:

«Em primeiro lugar, o recorrido [US Customs and Border Protection] alega que esta NE [8609] exige que os contentores tenham uma “capacidade cúbica mensurável”, o que, em seu entender, se refere “à quantidade em volume que um contentor dispõem [, e] é determinada multiplicando a altura pela largura pelo comprimento”. [n.ºs 12-13 da «Motion for Summary Judgment (MSJ)» (requerimento para processo sumário) apresentada pelo recorrido)

Com base nesta definição de capacidade cúbica, o recorrido alega que os contentores de plataforma “não têm, nem poderão alguma vez ter, uma capacidade cúbica de carregamento,” porque estão desprovidos de “paredes (lados), telhado (topo), [e] portas (extremidades).” (Ibidem n.º 13) No entanto, contrariamente ao que sustenta o demandado, a NE 86.09 não estabelece nenhum requisito expresso pelo qual um contentor deva ter uma “capacidade cúbica mensurável”.»

Além disso, há que salientar que, na sua argumentação, o recorrente tenta minimizar o facto de o contentor e sistema de transporte TubeLock® envolver, precisamente, os tubos fixando-os em trânsito.

Em segundo lugar, o recorrente alega que o contentor de carga e sistema de transporte TubeLock® não é um contentor abrangido pela posição 8609, na medida em que não está equipado com acessórios que facilitem a sua mobilização e fixação a um meio de transporte.

A recorrida contesta que, para que um produto possa ser classificado como contentor ao abrigo da posição 8609 da NC, o contentor deva estar equipado com acessórios para a sua fixação a um meio de transporte.

Em apoio da sua posição, a recorrida invoca uma série de Informações Pautais Vinculativas (IPV) de vários Estados-Membros da União Europeia.

Além disso, a recorrida refere que o Tribunal de Justiça tem reiteradamente declarado, em jurisprudência constante, que as notas explicativas da OMA apenas «fornecem orientações úteis para a classificação de mercadorias».

Por conseguinte, é discutível que as orientações fornecidas nas notas explicativas da OMA constituam requisitos obrigatórios que devam ser satisfeitos para que um produto seja classificado ao abrigo do capítulo 8609 da NC da UE.

Por último, a recorrida alega que resulta claramente da parte final das notas explicativas da OMA relativas à posição 7616 que um produto não pode ser classificado ao abrigo dessa posição se a obra de alumínio em questão estiver descrita com maior precisão noutra parte da nomenclatura.

Portanto, segundo as notas explicativas, a posição 7616 não pode, de modo algum, ser aplicada nas situações em que a subposição 8609 00 90 00 contenha uma descrição mais precisa do produto.

Isto significa que as notas explicativas da OMA relativas à posição 7616 e à posição 8609 também sustentam, inequivocamente, a classificação do TubeLock® ao abrigo da posição 8609, assim como também o sustenta a descrição dos produtos abrangidos ao abrigo da posição 8609 da NC.

O tribunal proferiu o seguinte

Conclusão:

As partes concordam que nem a jurisprudência dinamarquesa, nem a jurisprudência da União Europeia se pronunciaram, previamente, em relação à interpretação do termo «contentor» e, portanto, em relação ao âmbito de aplicação da posição 8609 da Nomenclatura Combinada.

Com base no que precede, considera-se necessário, para efeitos do caso em apreço, responder às questões a seguir submetidas para decisão prejudicial.

O tribunal profere o seguinte

DESPACHO:

Submete-se as seguintes questões prejudiciais ao Tribunal de Justiça da União Europeia:

1) Quais os requisitos a aplicar para determinar se um produto deve ser classificado como um contentor ao abrigo da subposição 8609 00 9000 da Nomenclatura Combinada da Pauta Aduaneira Comum, como previsto no Anexo I do Regulamento de Execução (UE) n.º 1001/2013 da Comissão, de 4 de outubro de 2013, que altera o anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum, designadamente:

a) se tais requisitos permitem, isoladamente, classificar um produto como um contentor;

b) se, para determinar se um produto deve ser classificado como contentor, deve ser feita uma avaliação global dos requisitos, de modo a que a classificação do produto como contentor implique o cumprimento de vários, mas não de todos os requisitos;

ou

c) se devem ser cumpridos cumulativamente todos os requisitos para que um produto possa ser classificado como contentor?

2) Deve o termo «contentor» constante da subposição 8609 00 9000 da Nomenclatura Combinada da Pauta Aduaneira Comum, na versão que resulta do Anexo I do Regulamento de Execução (UE) n.º 1001/2013 da Comissão, de 4 de outubro de 2013, que altera o anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum, ser interpretado no sentido de que abrange um produto que é um sistema de transporte de tubos composto por vários perfis de elevação em alumínio, dois mastros de elevação em aço, por perfil de elevação, e dois parafusos M20, por perfil de elevação, utilizados para os fixar; os tubos são colocados em cima dos perfis de elevação; acrescenta-se um novo conjunto de perfis de elevação, sendo posteriormente colocada uma nova camada de tubos sob esses perfis de elevação, e assim sucessivamente até se atingir a quantidade desejada tubos a transportar; a operação termina sempre com uma série de perfis de elevação; uma vez terminado o carregamento dos tubos nos perfis de elevação, são instaladas cintas de aço pelos quatro cantos dos mastros de elevação (através de ilhós instalados nos mastros de elevação) ficando o produto pronto para ser carregado, quer por grua quer por empilhadora, caso o transporte seja por terra?»

[...]
