

Processo C-192/19

**Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1,
do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça**

Data de entrada:

27 de fevereiro de 2019

Órgão jurisdicional de reenvio:

Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Recurso de Amesterdão,
Países Baixos)

Data da decisão de reenvio:

12 de fevereiro de 2019

Recorrente:

Rensen Shipbuilding BV

Recorrido:

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

Objeto do processo principal

Recurso interposto no Gerechtshof Amsterdam (Países Baixos) após o Hoge Raad der Nederlanden ter ordenado a baixa de um processo relativo aos direitos de importação de cascos de navios provenientes da República Popular da China. Após a baixa do processo, resta apenas a questão de saber se os cascos de navios devem ser classificados como embarcações para navegação marítima (8901 20 10 ou 8901 90 10 da NC; isentos de direitos de importação) ou como outras embarcações não destinadas a navegação marítima (8901 20 90, 8901 90 91 ou 8901 90 99 da NC; taxa de 1,7%).

Objeto e base jurídica do pedido de decisão prejudicial

Pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE sobre a interpretação do conceito de «navegar no alto mar» previsto na nota complementar 1 do capítulo 89 da Nomenclatura Combinada.

Questão prejudicial

A nota complementar 1 do capítulo 89 da Nomenclatura Combinada determina que apenas se incluem (designadamente) nas subposições da NC 8901 20 10 e 8901 90 10, sob a epígrafe «[embarcações] para navegação marítima», as embarcações concebidas para navegar no alto mar. O que deve entender-se, nesse contexto, por «navegar no alto mar»?

Disposições de direito da União invocadas

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 (Nomenclatura Combinada): nota complementar 1 do capítulo 89, e regras gerais interpretativas 1, 2a e 6

Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho, de 12 de outubro de 1992, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (a seguir «Código Aduaneiro Comunitário»: artigo 5.º, n.º 2

Regulamento (CE) n.º 652/2007 da Comissão, de 8 de junho de 2007, relativo à classificação de certas mercadorias na Nomenclatura Combinada: anexo, ponto 3.

Notas Explicativas da Nomenclatura Combinada da União Europeia (JO 2015, C 76, p. 1): nota explicativa relativa à nota complementar 1 do capítulo 89

Disposições nacionais invocadas

Koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt [Decreto real de 8 de março de 2007 respeitante às embarcações de navegação interior que também são utilizadas para viagens marítimas não internacionais] (Bélgica)

Apresentação sucinta dos factos e do processo principal

- 1 Em maio e setembro de 2009, o despachante aduaneiro Cross Ocean C.V. apresentou, enquanto representante direto na aceção do artigo 5.º, n.º 2, do Código Aduaneiro Comunitário, em nome e por conta da Rensen Shipbuilding BV, construtora naval, declarações de introdução em livre prática de 27 cascos de navios (a seguir «cascos de navios»). Os cascos de navios são provenientes da República Popular da China.
- 2 A Cross Ocean indicou em cada formulário de declaração a subposição 8901 90 10 da Nomenclatura Combinada (a seguir «NC»). As declarações referem como descrição da mercadoria «casco de navio». A posição 8901 da NC visa as embarcações para o transporte de pessoas e/ou de mercadorias. A subposição 8901 90 10 refere-se em especial às embarcações para navegação marítima para o

transporte de mercadorias (que não sejam navios-tanque). A taxa dos direitos relativa a essa subposição é de 0%. Os cascos de navios foram introduzidos em livre prática com aplicação da referida taxa.

- 3 Na sequência de um controlo aduaneiro das declarações referidas no ponto 1, apresentadas pela Rensen Shipbuilding em março de 2012, o Inspecteur considerou que os cascos de navios devem ser considerados cascos destinados à construção de embarcações de navegação interior. Em relação a dezoito cascos de navios, foram emitidos pelas sociedades de classificação Bureau Veritas ou Lloyd's Register um «*Certificate of Conformity*» ou um «*Certificate of Hull Construction*» (a seguir «certificados»). Nos certificados é declarado que os cascos de navios foram construídos segundo as normas de construção de embarcações aplicáveis à navegação interior. Além disso, em relação a 25 dos 27 cascos de navios, foi apresentado um «pedido de certificação de embarcações para navegação interior» na Inspectie voor Verkeer en Waterstaat [inspeção de tráfego e da gestão das águas], e na contabilidade da Rensen Shipbuilding foi encontrado um contrato relativo a cada casco, celebrado pela Rensen Shipbuilding com um cliente, no qual é encomendada a construção e entrega de uma embarcação destinada a utilização em vias de navegação interior europeias.
- 4 O Inspecteur considerou que oito cascos de navios deviam ser considerados cascos destinados à construção de um navio-tanque para a navegação interior. Tais cascos devem, segundo o Inspecteur, ser classificados na subposição 8901 20 90 da NC. Dos restantes dezanove cascos, destinados à construção de outro tipo de embarcação para transporte de mercadorias para navegação em vias interiores diferentes de um navio-tanque, o Inspecteur considera que treze deles devem ser classificados na subposição 8901 90 99 da NC como «outras embarcações para o transporte de mercadorias, de propulsão mecânica», e seis na subposição 8901 90 91 da NC como «outras embarcações para o transporte de mercadorias, sem propulsão mecânica».
- 5 A taxa dos direitos aduaneiros para a subposição referida no ponto 4 é de 1,7%. Por conseguinte, o Inspecteur tributou direitos aduaneiros à Rensen Shipbuilding, por aviso de cobrança de 27 de abril de 2012.
- 6 Por sentença de 2 de julho de 2013, o Rechtbank Noord-Holland (Países Baixos) julgou improcedente o recurso interposto pela Rensen Shipbuilding dos avisos de cobrança. O Gerechtshof te Amsterdam (Tribunal de Recurso de Amesterdão) (Países Baixos) confirmou a decisão. No seu acórdão de 11 de junho de 2015, o Gerechtshof partiu do princípio de que os cascos deviam ser classificados como embarcações, em aplicação da regra geral interpretativa 2a da NC («Qualquer referência a um artigo em determinada posição abrange esse artigo mesmo incompleto ou inacabado, desde que apresente, no estado em que se encontra, as características essenciais do artigo completo ou acabado»), no capítulo 89 da NC. Decidiu que resulta dos documentos comerciais e das certificações encontrados na contabilidade da Rensen Shipbuilding, que os (cascos de) embarcações de navegação interior foram concebidos e construídos para a navegação em águas

interiores. Segundo o Gerechtshof, não se trata de embarcações para navegação marítima e os cascos devem, segundo a sua natureza, ser classificados nas subposições 8901 20 90, 8901 90 91 ou 8901 90 99 da NC.

- 7 No seu acórdão de 30 de junho de 2017, o Hoge Raad anulou a decisão do Gerechtshof Amsterdam e devolveu o processo para o mesmo tribunal, que é o órgão jurisdicional de reenvio do presente processo.

Argumentos essenciais das partes no processo principal

- 8 A Rensen Shipbuilding invoca a nota complementar 1 do capítulo 89 da NC, lida em conjugação com a (última frase da) nota explicativa da União Europeia da referida nota complementar. Esta nota explicativa tem o seguinte teor, na parte que releva para o presente processo:

«Consideram-se como “embarcações concebidas para navegar no mar alto”, as embarcações que, atendendo à sua construção e ao seu equipamento, são capazes de manobrar no mar, mesmo no caso de mau tempo (vento aproximadamente com força 7, segundo a escala de Beaufort).

[...]

Continuam a considerar-se “embarcações para navegação marítima” as embarcações, incluindo as de “almofadas de ar”, que obedeçam às referidas condições, mesmo que, de facto, se utilizem principalmente ao longo das costas, nos estuários, nos lagos, etc.»

- 9 Segundo a Rensen Shipbuilding, a nota complementar deve ser interpretada em combinação com a nota explicativa no sentido de que, para ser considerada uma embarcação para navegação marítima é decisiva a questão de saber se o casco de navio é apto para navegação marítima, ou seja, adequado para navegar no mar, e não a questão de saber se o navio completamente construído é uma embarcação para navegação marítima. Na sua apreciação, o Gerechtshof Amsterdam só podia ter em conta as características e propriedades objetivas dos cascos de navios no estado em que se encontravam à data da importação, e não também as características e propriedade objetivas das embarcações finalmente fornecidas pela Rensen Shipbuilding com base nesses cascos.
- 10 A Rensen Shipbuilding alegou que se trata de cascos aptos a servir como casco de embarcações para navegação marítima, porque os cascos podem, de facto, depois de concluídos como embarcações, navegar no mar. Em apoio da sua posição, apresentou declarações de peritos. Em duas declarações, refere-se que as embarcações com dimensões como as das embarcações em causa no presente processo podem, em princípio, navegar nas referidas condições de mau tempo, até cerca de 21 milhas da costa.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 11 Embora o termo «casco» não apareça na formulação das posições em causa do capítulo 89 da NC, o Hoge Raad considera que resulta das Notas Explicativas do SH da Organização Mundial das Alfândegas relativas ao capítulo 89 que um casco deve ser classificado, em aplicação das regras gerais de interpretação 1 e 6, numa das subposições 8901 20 ou 8901 90 da NC.
- 12 Resulta do referido entendimento do Hoge Raad que um casco deve ser considerado, para efeitos de aplicação da NC, uma «embarcação», e não uma «embarcação incompleta ou inacabada» na aceção da regra geral de interpretação 2a. Por conseguinte, para a determinação da classificação na subposição da NC 8901 20 ou 8901 90, a saber «embarcações para navegação marítima» ou «outras», não é relevante o facto de existir, no momento da importação, a intenção de acabar os cascos como embarcações de navegação interior e de estes serem efetivamente acabados e utilizados como embarcações de navegação interior.
- 13 A favor do entendimento de que os cascos não foram concebidos e construídos para a navegação no alto mar, importa constatar que os cascos de navios não dispunham, à data da importação, as características e propriedades objetivas para servirem como casco de uma embarcação que possa transportar carga em mar alto nas condições de mau tempo referidas nas notas explicativas da NC («vento aproximadamente com força 7, segundo a escala de Beaufort»). Não resulta dos certificados, por si só, que os cascos não possam ser classificados como embarcações para navegação marítima na subposição 8901 20 10 ou na subposição 8901 90 10. Com efeito, os certificados confirmam que os cascos são aptos para a navegação interior, mas segundo o Hoge Raad não se compreende por que motivo tal confirmação deva justificar a conclusão de que os cascos de navios não foram concebidos ou construídos para servirem de casco de uma embarcação para navegação marítima.
- 14 Constitui matéria assente que os cascos são suscetíveis de classificação na categoria «outras» (subposições da NC 8901 20 90, 8901 90 91 ou 8901 90 99), porque são aptos a servirem como casco de uma embarcação de navegação interior (embarcação não destinada à navegação marítima). No caso de se constatar que os cascos são igualmente aptos a servir de casco de uma embarcação para navegação marítima (subposições da NC 8901 20 10 ou 8901 90 10), os mesmos devem ser classificados como «[embarcação] para navegação marítima».
- 15 É pacífico entre as partes que os cascos em causa não são aptos a servirem de casco de uma embarcação com a qual se possa atravessar oceanos, com carga e nas referidas condições de mau tempo. As partes não estão de acordo sobre a questão de saber a que distância da costa se deve poder navegar com uma embarcação para que se possa falar de «navegar no mar alto», na aceção da nota complementar 1 da NC do capítulo 89 da NC.

- 16 Um dos peritos contratados pela Rensen Shipbuilding refere, na sua declaração, a utilização de embarcações de navegação interior para viagens marítimas entre o porto de Antuérpia de (não situado na costa) e os portos costeiros belgas de Zeebrugge, Oostende e Nieuwpoort através do Escalda Ocidental (Westerschelde) e do Mar do Norte. Aplicam-se, para o efeito, limitações em termos de calado e de clima de ondas. O artigo 3.º do Decreto Real relativo às embarcações de navegação interior utilizadas em deslocações em águas marítimas não internacionais [koninklijk besluit betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt] de 8 de março de 2007, determina que uma «embarcação de navegação interior» pode navegar na referida zona de navegação limitada entre o Escalda Ocidental e os portos da costa belga, na condição de não se afastar mais de 5 milhas marítimas da costa. Na sua declaração, o perito parte do princípio de que o percurso ao longo das costas holandesa e belga, entre o estuário do Escalda Ocidental (a ocidente da linha Breskens-Vlissingen) e os referidos portos costeiros belgas constitui «mar alto».
- 17 A sociedade de classificação Lloyd's Register declarou inicialmente que resultava claramente do «Certificate of Hull Construction» e da notação de classe por si dada que se trata de cascos de embarcação de navegação interior. O casco de uma tal embarcação não é suficientemente forte para suportar as cargas das ondas no mar. Segundo a Lloyd's Register, o entendimento do Hoge Raad é teoricamente correto, mas, na prática, é muito pouco provável que uma embarcação construída segundo os requisitos da navegação interior seja suficientemente forte para resistir no mar ao vento com força 7 e às correspondentes ondas.
- 18 Contudo, numa segunda declaração, a Lloyd's Register observou que a definição de embarcações marítimas das disposições legais difere do que se entende por embarcações marítimas no setor das sociedades de classificação. A Lloyd's Register entende por «embarcação marítima» unicamente uma embarcação que pode cruzar os oceanos sem problemas. Resulta, porém, das disposições aduaneiras que a definição de embarcação para navegação marítima também abrange uma embarcação que pode navegar ao longo das costas, nos estuários e lagos. As dimensões dos cascos apresentadas pelo Inspecteur são as dimensões de embarcações que – segundo a Lloyd's Register – são designadas na linguagem oral quotidiana como embarcações de navegação interior, mas que também são aptas a navegar em estuários de rios, grandes lagos e ao longo das costas.
- 19 Tendo em conta as considerações anteriores, levanta-se a questão de saber o que deverá entender-se pelo conceito de «[navegar no] mar alto». Pode-se depreender do teor da nota explicativa relativa à nota complementar 1 do capítulo 89 da NC (v. n.º 8) que «ao longo das costas, estuários e lagos» não pertencem ao mar alto. Contudo, na falta de uma definição do conceito de «ao longo das costas», a expressão não permite ainda esclarecer a que distância deve uma embarcação mover-se no mar para que a mesma se encontre no «mar alto». Com base nas referidas Notas Explicativas da NC, poderia defender-se que não é a distância entre a embarcação e a costa que é relevante, mas apenas a possibilidade de a embarcação se manter no mar nas condições de mau tempo aí referidas.

- 20 A Tariefcommissie [comissão de classificação pautal] (antigo órgão jurisdicional supremo em matéria aduaneira dos países Baixos) considerou, na sua decisão de 14 de dezembro de 1994, que um casco que, depois de concluído, possa navegar até 21 milhas marítimas da costa – portanto, 9 milhas a partir do limite das 12 milhas do direito internacional – e que obteve a classificação «*sea and river waters*» [águas marítimas e fluviais], devia ser classificado como embarcação para navegação marítima. Portanto, segundo a Tariefcommissie, o mar alto começa às 12 milhas da costa.
- 21 No Regulamento (CE) n.º 652/2007 da Comissão, de 8 de junho de 2007, relativo à classificação de certas mercadorias na Nomenclatura Combinada, a Comissão Europeia parte de uma interpretação diferente do conceito de «no mar alto». Pode-se depreender do ponto 3 do anexo do referido regulamento (respeitante à subposição 8901 10 90) que a Comissão considerou que só estão em causa «embarcações] para navegação marítima» se *todas as partes* do mar puderem ser navegadas, sem restrição da distância da costa.
- 22 Tendo em conta as considerações anteriores, o Gerechtshof Amsterdam tem dúvidas quanto à questão de saber em que parte do mar uma embarcação deve poder transportar carga nas referidas condições de mau tempo para poder ser considerada uma «[embarcação] para navegação marítima» na aceção do capítulo 89 da NC. Se o mar alto começa apenas a mais de 21 milhas da costa, é pacífico entre as partes que os cascos em causa não possuem as características e propriedades objetivas para servirem como casco de uma embarcação que possa transportar carga no mar alto em condições de vento com força 7. Se o mar alto começa a menos de 21 milhas da costa, as partes não estão de acordo e o Inspecteur deve demonstrar a sua afirmação de que os cascos em causa não possuem as características e propriedades objetivas para servirem de casco a uma embarcação que pode transportar carga com vento de força 7 na parte do mar em causa.