



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção)

22 de setembro de 2016\*

«Reenvio prejudicial — Avaliação de validade — Regulamento (CE) n.º 1051/2009 — Pauta aduaneira comum — Classificação pautal — Nomenclatura combinada — Posição 8701 — Tratores — Subposições 8701 90 11 a 8701 90 39 — Tratores agrícolas e tratores florestais (com exclusão dos motocultores), com rodas, novos — Veículos todo o terreno concebidos para serem utilizados como tratores»

No processo C-91/15,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Segunda Instância de Amesterdão, Países Baixos), por decisão de 12 de fevereiro de 2015, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 25 de fevereiro de 2015, no processo

Kawasaki Motors Europe NV

contra

Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Oitava Secção),

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

advogado-geral: M. Szpunar,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Kawasaki Motors Europe NV, por J. A. H. Hollebeek, M. van der Knaap e E. van Doornik, advocaten,
- em representação do Governo neerlandês, por M. Bulterman e B. Koopman, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por J.-F. Brakeland e A. Caeiros, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

\* Língua do processo: neerlandês.

profere o presente

### Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a validade do Regulamento (CE) n.º 1051/2009 da Comissão, de 3 de novembro de 2009, relativo à classificação de determinadas mercadorias na Nomenclatura Combinada (JO 2009, L 290 p. 56).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Kawasaki Motors Europe NV (a seguir «KME») ao Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (Inspetor do serviço dos impostos aduaneiros, Países Baixos) (a seguir «Inspecteur») a respeito de três informações vinculativas emitidas pelo Inspecteur relativas a veículos ligeiros todo o terreno de quatro rodas, concebidos para serem utilizados como tratores.

### Quadro jurídico

#### *Direito da União*

Regulamento n.º 2658/87

- 3 Em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, alínea a), primeiro travessão, e o artigo 10.º 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 1987, L 256, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 254/2000 do Conselho, de 31 de janeiro de 2000 (JO 2000, L 28, p. 16) (a seguir «Regulamento n.º 2658/87»), a Comissão Europeia assistida pelo Comité do Código Aduaneiro, adota as medidas relativas à aplicação da Nomenclatura Combinada, que constitui o Anexo I do Regulamento n.º 2658/87, no que diz respeito à classificação das mercadorias. Foi com fundamento na primeira destas disposições que foi adotado o Regulamento n.º 1051/2009.
- 4 A Nomenclatura Combinada, conforme alterada pelo Regulamento (CE) n.º 948/2009 da Comissão, de 30 de setembro de 2009 (JO 2009, L 287, p. 1, a seguir «NC»), contém na sua primeira parte, título I, secção A, um conjunto de regras para a interpretação desta nomenclatura (a seguir «regras gerais»). Essa secção dispõe:

«A classificação das mercadorias na Nomenclatura Combinada 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:

[...]

3. Quando pareça que a mercadoria pode classificar-se em duas ou mais posições por aplicação da regra 2, alínea b) ou por qualquer outra razão, a classificação deve efetuar-se da forma seguinte:
  - a) A posição mais específica prevalece sobre as mais genéricas. [...]

[...]

6. A classificação de mercadorias nas subposições de uma mesma posição é determinada, para efeitos legais, pelos textos dessas subposições e das notas de subposição respetivas, assim como, *mutatis mutandis*, pelas regras precedentes, entendendo-se que apenas são comparáveis subposições do

mesmo nível. Para os fins da presente Regra, as Notas de Secção e de Capítulo são também aplicáveis, salvo disposições em contrário. Para os fins da presente regra, as notas de secção e de capítulo são também aplicáveis, salvo disposição em contrário.»

- 5 Na segunda parte da NC, intitulada «Tabela de direitos», o capítulo 87 é relativo aos «veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios». Segundo a nota 2 deste capítulo, «[c]onsideram-se ‘tratores’ [...] os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas, mesmo que apresentem certos dispositivos acessórios que permitam o transporte de ferramentas, sementes, adubos, etc., relacionados com o seu uso principal».
- 6 Incluída no capítulo 87, a posição 8701 tem a seguinte redação:

«8701	Tratores (exceto os carros-tratores da posição 8709):
8701 10 00	— Motocultores
8701 20	— Tratores rodoviários para semirreboques
[...]	
8701 30 00	— Tratores de lagartas
8701 90	— Outros — — Tratores agrícolas e tratores florestais (exceto motocultores), de rodas: — — — Novos, de potência de motor:
8701 90 11	— — — — Não superior a 18 kW
8701 90 20	— — — — Superior a 18 kW mas não superior a 37 kW
8701 90 25	— — — — Superior a 37 kW mas não superior a 59 kW
8701 90 31	— — — — Superior a 59 kW, mas não superior a 75 kW
8701 90 35	— — — — Superior a 75 kW mas não superior a 90 kW
8701 90 39	— — — — Superior a 90 kW
8701 90 50	— — — Usados
8701 90 90	— — Outros»

- 7 A taxa dos direitos aduaneiros de importação aplicável à subposição pautal 8701 90 90 é de 7%, ao passo que os mecanismos pertencentes às subposições 8701 90 11 e 8701 90 50 beneficiam de uma isenção de direitos.

#### O Regulamento n.º 1051/2009

- 8 O Regulamento n.º 1051/2009 entrou em vigor em 26 de novembro de 2009. Este regulamento procede à classificação de dois mecanismos, em conformidade com os dados que figuram no seu anexo.
- 9 Esses engenhos, ambos descritos como «veículo novo de quatro rodas (denominado «veículo todo o terreno») com motor de êmbolo de ignição por faísca, com uma potência aproximada de 15 kW, e uma massa a seco de, aproximadamente, 310 kg», são classificados, respetivamente, nas subposições 8701 90 11 e 8701 90 90 da NC.
- 10 Segundo as especificações que figuram após a sua descrição, esses dois veículos têm em comum as seguintes características:
- um banco único, com comprimento aproximado de 600 mm, que se destina unicamente ao condutor;

- um sistema de direção do tipo dos automóveis, baseado no princípio de Ackerman, comandado por um guiador;
  - travões nas rodas dianteiras e traseiras;
  - embraiagem automática e marcha-atrás;
  - um motor especialmente concebido para utilização em terrenos difíceis e capaz de fornecer potência suficiente na relação de transmissão baixa;
  - um veio de transmissão de potência às rodas traseiras;
  - pneumáticos de piso adequado à utilização fora de estrada;
  - um orifício com acessórios para a conexão de diversos dispositivos de engate; e
  - capacidade de tração de cerca de 1 170 kg (não travado).
- 11 Em contrapartida, em conformidade com as referidas especificações, apenas o primeiro veículo está munido de «um guincho fixo, adequado ao reboque de toros».
- 12 Em conformidade com os fundamentos que figuram no referido anexo, as classificações são determinadas pelas regras gerais 1 e 6, pela nota 2 do capítulo 87 da segunda parte da NC e pela descrição da posição 8701 e da subposição 8701 90 bem como das subposições de oito algarismos que correspondem à classificação respetiva de cada veículo.
- 13 Figuram igualmente nos fundamentos relativos aos dois veículos as seguintes constatações:
- «Dado que o veículo possui um orifício com acessórios para a conexão de diversos dispositivos de engate e um veio de transmissão às rodas, é concebido para executar trabalhos em terrenos difíceis e empurrar ou rebocar outros veículos, instrumentos ou cargas (nota 2 do capítulo 87).»
  - «Está excluída a classificação na posição 8703, dado que o veículo satisfaz a definição da nota 2 do capítulo 87 e tem capacidade para rebocar ou empurrar uma massa de, pelo menos, duas vezes a sua própria massa em vazio (não travado). (V. também as notas explicativas da Nomenclatura Combinada respeitantes às subposições 8701 90 11 a 8701 90 90).»
- 14 No entanto, no penúltimo parágrafo dos fundamentos relativos à classificação de cada veículo, é salientada a seguinte distinção:
- Quanto ao primeiro veículo, classificado na subposição 8701 90 11 da NC, foi declarado que «[o] guincho confere ao veículo a característica de trator florestal (v. também as notas explicativas da NC respeitantes às subposições 8701 90 11 a 8701 90 50)».
  - Quanto ao segundo veículo, classificado na subposição 8701 90 90 da NC, pelo contrário foi declarado que «[e]stá excluída a classificação como trator agrícola ou florestal, dado que o veículo não possui uma tomada de força nem um dispositivo de elevação hidráulica ou um guincho (v. também as notas explicativas da NC respeitantes às subposições 8701 90 11 a 8701 90 50)».

15 Na data da adoção do Regulamento n.º 1051/2009, de 3 de novembro de 2009, as notas explicativas da Nomenclatura Combinada das Comunidades Europeias (JO 2008, C 133, p. 1) relativas às subposições em questão tinham a seguinte redação:

— Quanto às subposições 8701 90 11 a 8701 90 90:

«Estas subposições compreendem os denominados ‘veículos todo o terreno’, concebidos para serem utilizados como tratores, com as seguintes características:

- Um banco único que se destina ao condutor,
- O veículo está equipado com um gancho de reboque,
- Conduz-se utilizando o guiador com duas pegadas que incorporam os comandos,
- A direção pode virar as duas rodas dianteiras como num veículo automóvel tradicional (princípio de Ackerman),
- O veículo tem sistemas de travagem nas rodas,
- O veículo está munido de embraiagem automática e marcha-atrás,
- O motor foi especialmente concebido para utilização em terrenos difíceis e capaz de fornecer potência suficiente para na relação de transmissão baixa para rebocar o equipamento fixado,
- Transmissão da potência às rodas por meio de veios e não de uma corrente,
- Os pneumáticos que equipam todos os veículos têm desenhos de piso adequados aos terrenos difíceis,
- A capacidade de tração é de, pelo menos, duas vezes o seu peso (não travado). Se satisfizerem todas as características acima indicadas e estiverem de acordo com as notas explicativas das subposições 8701 90 11 a 8701 90 50, os veículos devem classificar-se como tratores agrícolas ou florestais. Caso contrário, classificam-se na subposição 8701 90 90. Se não possuírem todas as características acima mencionadas, os referidos ‘veículos todo o terreno’ devem ser classificados na posição 8703. São também excluídos das presentes subposições os veículos de tipo ‘Quad’ [posição 8703 ou subposição 9503 00 10 (ver as notas explicativas desta subposição)].»

— Quanto às subposições 8701 90 11 a 8701 90 50, relativas aos tratores agrícolas e aos tratores florestais (exceto motocultores), de rodas:

«Classificam-se nestas subposições os tratores agrícolas ou florestais, com três ou mais rodas, cuja construção e equipamento se destinem manifestamente a ser utilizados em explorações agrícolas, hortícolas ou florestais. Estes veículos têm apenas uma velocidade máxima limitada (em geral, não superior a 25 km por hora, na estrada). Os tratores agrícolas, em geral, encontram-se equipados com um dispositivo hidráulico que permita elevar ou baixar máquinas agrícolas (grades, charruas, etc.), com uma tomada de força que permite utilizar a potência do motor para fazer funcionar outras máquinas ou ferramentas e com um dispositivo de atrelagem para reboques. Podem também encontrar-se equipados com um dispositivo hidráulico destinado a fazer funcionar aparelhos de movimentação (carregadores de feno, carregadores de estrume, etc.), desde que estes últimos possam considerar-se como acessórios. Classificam-se também nestas subposições os tratores agrícolas de construção especial, tais como os tratores com chassis elevados (*tracteurs enjambeurs*), utilizados nas vinhas e nos viveiros, bem como os tratores para encostas e os tratores porta-ferramentas. Os

maquinismos agrícolas intercambiáveis, que se apresentem com o trator agrícola, devem seguir sempre o seu próprio regime (posições 8432, 8433, etc.), mesmo que se encontrem fixos ao trator. Os tratores florestais caracterizam-se, além disso, pela presença de um guincho fixo que permita o transporte de árvores. Em conformidade com a nota 2 do presente capítulo, os tratores destas subposições podem também apresentar alguns dispositivos acessórios que permitam o transporte, em correlação com o seu uso principal, de máquinas agrícolas ou florestais, de ferramentas, de adubos, de sementes, etc. Excluem-se, nomeadamente, designadamente destas subposições as máquinas de cortar relva (denominadas cortadoras de relva autotransportadas ou ainda tratores de jardim), equipadas com um órgão de corte fixo e por uma única tomada de força que serve unicamente para mover o órgão de corte (ver a nota explicativa da posição 8433).»

— Quanto à subposição 8701 90 90, intitulada «[o]utros»:

«De entre os tratores incluídos nesta subposição, podem citar-se:

1. tratores de trabalhos públicos;
2. tratores com um eixo para veículos automóveis articulados.»

### **Litígio no processo principal e questão prejudicial**

16 O litígio do processo principal tem por objeto a classificação pautal de três modelos de veículo todo o terreno (KVF-360 4x4, KVF-650 4x4 e KVF-750 4x4) da marca *Kawasaki*. Estes modelos têm as características comuns seguintes:

- Motor de êmbolo de ignição por faísca, com arrefecimento a ar no primeiro veículo e com arrefecimento líquido nos dois outros, com uma potência de, respetivamente 15,7 kW, 30,9 kW e 37,1 kW;
- Banco único que se destina unicamente a uma pessoa;
- Peso a seco de respetivamente, 274,5 kg, 273 kg e 275 kg;
- Sistema de direção do tipo dos automóveis, baseado no princípio de Ackerman, comandado por um guiador;
- Travões nas rodas dianteiras e traseiras;
- Embraiagem automática e marcha-atrás;
- Um motor especialmente concebido para utilização em terrenos difíceis e capaz de fornecer potência suficiente na relação de transmissão baixa;
- Tração assegurada pelo eixo traseiro ou pelas quatro rodas;
- Pneumáticos de piso adequado à utilização fora de estrada;
- Gancho de reboque;
- Capacidade de tração de, respetivamente, 620 kg, 567 kg e 567 kg, não travado e capacidade de tração, respetivamente de, 1 028 kg, 1 096 kg e 1 098 kg, travado;
- Transmissão por árvore de transmissão;
- Caixa de velocidades de variação contínua (transmissão de variação contínua); e



— Inexistência de tomada de força, de dispositivo hidráulico de levantamento e de guincho.

- 17 Em 28 de abril de 2010, a KME pediu informações pautais vinculativas para esses três modelos de veículo todo o terreno, solicitando a sua classificação, respetivamente, nas subposições 8701 90 11, 8701 90 20 e 8701 90 25 da NC, relativas aos tratores agrícolas e aos tratores florestais, sendo a distinção feita em relação à classificação pretendida em função da potência do motor de cada modelo.
- 18 As informações pautais vinculativas foram emitidas em 11 de maio de 2010, sendo todos os modelos classificados na subposição 8701 90 90.
- 19 Depois de uma reclamação sem sucesso, a KME interpôs, no Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Segunda Instância de Amesterdão), recurso das decisões que continham essas informações pautais.
- 20 Este órgão jurisdicional expõe que a origem do litígio remonta a 1992, ano durante o qual a Administração competente decidiu classificar veículos análogos ou idênticos aos que estão atualmente em causa neste processo na subposição 8703 21 10 da NC, como veículos concebidos para o transporte de pessoas. No entanto, a autoridade então competente para decidir os litígios em matéria de classificação pautal aduaneira estimou essa classificação errada e considerou que os veículos em questão deviam ser classificados na subposição 8701 90 11, correspondente aos tratores agrícolas e aos tratores florestais, de rodas, novos, de potência de motor não superior a 18 kW. Foram emitidas informações pautais em conformidade com esta decisão.
- 21 Depois da caducidade dessas informações, a KME apresentou pedidos de informações vinculativas para veículos do mesmo tipo, entre os quais o veículo todo o terreno do modelo KVF-650 4x4, que é um dos modelos atualmente em causa no processo principal. Nas informações pautais vinculativas emitidas após esses pedidos, o Inspecteur classificou novamente os referidos veículos na subposição 8703 21 10 da NC, relativa aos «automóveis de passageiros e outros veículos automóveis novos principalmente concebidos para o transporte de pessoas de cilindrada não superior a 1 000 cm<sup>3</sup>». Esta classificação foi feita com referência ao Regulamento (CE) n.º 2518/98 da Comissão, de 23 de novembro de 1998, relativo à classificação de certas mercadorias na Nomenclatura Combinada (JO 1998, L 315, p. 3).
- 22 No âmbito do processo jurisdicional iniciado pela KME tendo por objeto os referido pedidos de informações vinculativos, o Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Segunda Instância de Amesterdão) interroga o Tribunal de Justiça quanto à validade desse regulamento, bem como, se esse for o caso, quanto às subposições em que deveriam ser classificados os veículos em causa.
- 23 Por acórdão de 27 de abril de 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), o Tribunal de Justiça declarou a não validade do Regulamento n.º 2518/98. No ponto 2 da parte decisória desse acórdão, declarou que os veículos novos todo o terreno de quatro rodas que dispõem de um único assento, munidos de uma direção do tipo Ackerman acionada por meio de um guiador, equipados com um dispositivo de atrelagem e cujas características técnicas lhes permitem empurrar pelo menos o dobro do seu próprio peso, devem ser classificados na subposição 8701 90 da NC, devendo proceder-se à classificação dos referidos veículos nas subposições que correspondem à potência do seu motor.
- 24 Na sequência desse acórdão, o Inspecteur emitiu, em 12 de janeiro de 2009, novas informações pautais vinculativas que classificaram os veículos em causa nas subposições 8701 90 11 ou 8701 90 20 da NC, em função da potência dos seus respetivos motores.
- 25 Todavia, a partir de 3 de dezembro de 2009, comunicou que essas informações tinham perdido a sua validade devido à entrada em vigor do Regulamento n.º 1051/2009, e foi com base neste regulamento que emitiu as informações pautais vinculativas atualmente em causa no processo principal, que classificam os veículos em causa na subposição 8701 90 90 da NC.

- 26 Do mesmo modo que as partes no processo principal, o órgão jurisdicional de reenvio considera que, sem serem idênticos, o veículo visado no ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009 e os em causa no processo principal são similares e que, por conseguinte, este regulamento é aplicável por analogia a estes últimos veículos, por referência ao acórdão de 4 de março de 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122).
- 27 No entanto, o órgão jurisdicional de reenvio duvida da validade desse regulamento, dado que dele decorre que esses veículos devem ser classificados na subposição 8701 90 90 da NC pelo facto de não disporem de uma tomada de força, nem de um dispositivo hidráulico de levantamento, nem de um guincho.
- 28 Com efeito, o órgão jurisdicional de reenvio considera que o ponto 2 da parte decisória do acórdão de 27 de abril de 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), proferido no âmbito de um processo que tinha especialmente por objeto um modelo de veículo idêntico a um dos que estão em causa no processo principal, concretamente o modelo KVF-650 4x4, só pode ser interpretado no sentido de que o Tribunal de Justiça qualificou esses veículos de «tratores agrícolas e tratores florestais», porque na subposição 8701 90 da NC, é apenas para essa categoria de tratores que essa nomenclatura especifica as subposições em função da potência de motor (subposições de oito algarismos 8701 90 11 a 8701 90 39).
- 29 Por outro lado, o Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Segunda Instância de Amesterdão) salienta que as notas explicativas relativas às subposições 8701 90 11 a 8701 90 50, às quais é feita referência na fundamentação do ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009, sobre a validade do qual o Tribunal de Justiça é agora interrogado, mencionam na verdade que os tratores florestais se caracterizam pela existência de um guincho, mas que os tratores agrícolas só são «geralmente» equipados com um dispositivo hidráulico de levantamento e de uma tomada de força, o que não exclui que sejam classificados como tratores agrícolas os veículos todo o terreno tais como os que estão em causa no processo principal, que não munidos de um dispositivo hidráulico de levantamento ou de uma tomada de força.
- 30 Neste contexto, o Gerechtshof Amsterdam decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«O Regulamento n.º 1051/2009 [...] é válido?»

### **Quanto à questão prejudicial**

#### *Quanto à admissibilidade da questão*

- 31 A Comissão sustenta que a questão prejudicial é inadmissível, pelo facto de o Regulamento n.º 1051/2009, cuja apreciação da validade é solicitada ao Tribunal de Justiça, ser irrelevante para a solução do processo principal. Com efeito, como resulta da decisão de reenvio, os veículos em causa neste processo não são idênticos, mas apenas comparáveis ao veículo visado no ponto 2 do anexo deste regulamento, de modo que o referido regulamento não tem consequências jurídicas diretas na classificação dos veículos em causa no processo principal.
- 32 A este respeito, segundo a Comissão, o órgão jurisdicional de reenvio faz uma interpretação errada do acórdão de 4 de março de 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122). Com efeito, não resulta desse acórdão que a aplicação por analogia de um regulamento que classifica produtos comparáveis aos visados por esse regulamento seja obrigatória, mas que esse regulamento é mais uma fonte de inspiração na perspetiva de favorecer uma interpretação coerente da NC e a igualdade de tratamento dos operadores económicos.



- 33 Além disso, ainda segundo a Comissão, o órgão jurisdicional de reenvio não justifica em que medida os veículos em causa no processo principal são comparáveis ao veículo visado no ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009.
- 34 A exceção de inadmissibilidade deve ser rejeitada.
- 35 A este respeito, há que salientar, a título preliminar, que o órgão jurisdicional de reenvio utilizou exatamente o mesmo termo que o empregue no n.º 35 do acórdão de 4 de março de 2004, *Krings* (C-130/02, EU:C:2004:122), na sua versão em língua neerlandesa, ou seja, o adjetivo «vergelijkbaar», ao qual corresponde o adjetivo «analogues» na versão em língua francesa desse acórdão e o verbo «entsprechen» na versão em língua alemã, língua do processo prejudicial em que foi proferido o referido acórdão.
- 36 Quanto ao resto, afigura-se, por um lado, que o órgão jurisdicional de reenvio não se limitou a declarar que os produtos em causa no processo principal são análogos ao descrito no ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009, apreciação de natureza factual que é da sua competência exclusiva, mas, além disso, fez uma descrição precisa dos referidos produtos, que corresponde, aliás, em substância, à descrição que figura no referido anexo no que respeita ao produto visado no seu ponto 2. Assim decorre das descrições que figuram nos n.ºs 9 a 11 e no n.º 16 do presente acórdão que os veículos em causa no processo principal são análogos ao veículo objeto do ponto 2 do anexo do referido regulamento. Em suma, o órgão jurisdicional de reenvio declarou que todos esses veículos têm todas as características exigidas para serem considerados «tratores» na aceção da posição 8701 da NC apesar de não possuírem uma tomada de força, um dispositivo hidráulico de levantamento, nem guincho.
- 37 Dessa maneira, o órgão jurisdicional de reenvio cumpriu as exigências do artigo 94.º, alíneas a) e c) do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, ao inserir na decisão de reenvio uma exposição dos factos pertinentes, tal como os considerou, o que permite conhecer as razões que o levaram a ter dúvidas quanto à validade do referido regulamento.
- 38 Por outro lado, basta salientar que, no acórdão de 4 de março de 2004, *Krings* (C-130/02, EU:C:2004:122), a decisão de reenvio tinha por objeto produtos que não eram idênticos, mas apenas análogos aos visados na parte pertinente do anexo do regulamento de classificação sobre a validade do qual o Tribunal de Justiça foi interrogado (v. n.ºs 34 e 35 desse acórdão), e, apesar disso, este pronunciou-se sobre a validade desse regulamento (ver o ponto 1 da parte decisória do referido acórdão).
- 39 Com efeito, resulta da jurisprudência assente do Tribunal de Justiça que, embora um regulamento de classificação não seja diretamente aplicável a produtos que não são idênticos, mas apenas análogos ao produto que é objeto desse regulamento, este último é aplicável por analogia a esses produtos. (v., neste sentido, acórdãos de 4 de março de 2004, *Krings*, C-130/02, EU:C:2004:122, n.ºs 34 e 35, e de 13 de julho de 2006, *Anagram International*, C-14/05, EU:C:2006:465, n.ºs 31 a 33). Assim, quando um órgão jurisdicional nacional duvida da validade de um regulamento de classificação que deve aplicar por analogia a produtos suficientemente análogos aos visados por esse regulamento, justifica-se que submeta um pedido de decisão prejudicial ao Tribunal de Justiça para apreciação da sua validade (v., neste sentido, designadamente, acórdão de 19 de fevereiro de 2009, *Kamino International Logistics* C-376/07, EU:C:2009:105, n.º 69).
- 40 Por conseguinte, há que responder à questão prejudicial.

*Quanto ao mérito*

- 41 Convém recordar que no ponto 2 da parte decisória do acórdão de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259)*, o Tribunal de Justiça declarou que «[o]s veículos novos todo o terreno de quatro rodas que dispõem de um único assento, munidos de uma direção do tipo Ackerman acionada por meio de um guiador, equipados com um dispositivo de atrelagem e cujas características técnicas lhes permitem empurrar pelo menos o dobro do seu próprio peso devem ser classificados na suposição 8701 90 dessa Nomenclatura. Compete ao *Gerechtshof Amsterdam* (Tribunal de Segunda Instância de Amesterdão) proceder à classificação dos referidos veículos nas subposições que correspondem à potência do seu motor».
- 42 A subposição 8701 90 da NC, relativa aos tratores diferentes dos motocultores, aos tratores rodoviários para semirreboques e aos tratores de lagartas, classificados nas subposições 8701 10 a 8701 30, visa duas categorias de tratores, concretamente:
- Por um lado, os agrícolas e os tratores florestais (exceto monocultores), de rodas, e
  - Por outro, os tratores que, simultaneamente, sejam diferentes dos tratores classificados nas subposições 8701 10 a 8701 30 e dos tratores agrícolas e florestais (a seguir os «outros tratores»).
- 43 Os outros tratores são visados numa subposição de oito algarismos única, concretamente, a subposição 8701 90 90.
- 44 Em contrapartida, os tratores agrícolas e os tratores florestais são objeto de diferentes subposições de oito algarismos. Em primeiro lugar são distinguidos se forem usados, caso em que são classificados na subposição 8701 90 50, ou novos. Em seguida, os tratores agrícolas e os tratores florestais, novos, são repartidos por seis subposições de oito algarismos em função da potência dos seus motores, ou seja, nas subposições 8701 90 11, 8701 90 20, 8701 90 25, 8701 90 31, 8701 90 35 e 8701 90 39.
- 45 A subposição 8701 90 da NC não inclui mais nenhuma subposição de oito algarismos além das mencionadas nos dois números precedentes do presente acórdão.
- 46 Resulta desta constatação que o ponto 2 da parte decisória do acórdão de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259)*, diz exclusivamente respeito às subposições de oito algarismos 8701 90 11 a 8701 90 39 da NC, relativas aos tratores agrícolas e aos tratores florestais, novos, tendo o Tribunal de Justiça interpretado essas subposições no sentido de que devem ser consideradas pertinentes para a classificação pautal dos veículos referidos no ponto 2, sendo a subposição específica determinada pela potência do veículo a classificar. Portanto, a subposição 8701 90 90, relativa aos outros tratores, deve ser excluída para a classificação de tais veículos.
- 47 Por outro lado, há que referir que o veículo descrito no ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009 é análogo aos que estão em causa no processo que deu origem ao acórdão de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259)*, tendo em conta a descrição que figura nos n.ºs 26 a 31 desse acórdão. Esta constatação é corroborada pelo facto de um dos modelos em causa no processo principal que deu origem a esse acórdão, ou seja, o modelo KVF-650 4x4, estar igualmente em causa no processo principal do presente processo. Ora, como foi salientado no n.º 36 do presente acórdão, os veículos atualmente em causa no processo principal, sem distinção, são análogos ao descrito no ponto 2 do referido anexo.
- 48 Por conseguinte, decorre das apreciações feitas nos n.ºs 46 e 47 do presente acórdão que o Regulamento n.º 1051/2009, na medida que procede à classificação do veículo descrito no ponto 2 do seu anexo na subposição 8701 90 90 da NC, e não numa das subposições 8701 90 11 a 8701 90 39,

em função do seu motor, é incompatível com o âmbito destas últimas suposições como resulta do ponto 2 da parte decisória do acórdão de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259).

- 49 As objeções suscitadas pela Comissão não são suscetíveis de infirmar a declaração da não validade que deve normalmente decorrer dessa incompatibilidade.
- 50 A este respeito, há que referir, em primeiro lugar, que no ponto 2 da parte decisória do acórdão de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), o Tribunal de Justiça limitou-se a interpretar as subposições de oito algarismos que integram a subposição 8701 90 da NC tendo em conta as características dos veículos descritos pelo órgão jurisdicional de reenvio como lhe foi pedido na segunda questão, e convidou esse órgão jurisdicional a proceder, ele mesmo, à classificação dos referidos veículos.
- 51 Em segundo lugar, a opinião da Comissão não pode ser seguida quando sustenta que o motivo decisivo para a classificação do veículo descrito no ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009 na subposição 8701 90 90, ou seja, que «[e]stá excluída a classificação como trator agrícola ou florestal, dado que o veículo não possui uma tomada de força nem um dispositivo de elevação hidráulica ou um guincho», decorre das notas explicativas da NC, na medida em que especificam, quanto às subposições 8701 90 11 a 8701 90 50, que os «tratores agrícolas, em geral, encontram-se apetrechados com um dispositivo hidráulico que permite elevar ou baixar máquinas agrícolas (grades, charruas, etc.), com uma tomada de força que permite utilizar a potência do motor no intuito de fazer funcionar outras máquinas ou ferramentas e com um dispositivo de atrelagem para reboques» e que os «tratores florestais caracterizam-se [...] pela presença de um guincho fixo que permite o transporte de árvores».
- 52 O interesse destas notas explicativas é reconhecido pela jurisprudência do Tribunal de Justiça dado que contribuem de modo importante para a interpretação do âmbito das diferentes posições pautais sem, todavia, serem vinculativas (v., neste sentido, designadamente, acórdão de 17 de julho de 2014, *Sysmex Europe*, C-480/13, EU:C:2014:2097, n.º 30 e jurisprudência referida).
- 53 A este respeito, há que salientar, por um lado, que as passagens das notas explicativas a que a Comissão faz referência não têm um alcance absoluto. Com efeito, estando em causa um dispositivo hidráulico que permite elevar ou baixar as máquinas agrícolas e uma tomada de força que permite utilizar a potência do motor no intuito de fazer funcionar outras máquinas ou ferramentas, no que diz respeito aos tratores agrícolas, é simplesmente indicado que estes «geralmente» são apetrechados com esses dispositivos. Ora, como salienta o órgão jurisdicional de reenvio, decorre dessa formulação que a não existência desses elementos não é suficiente para excluir a vocação agrícola dos tratores. A explicação dada pela Comissão, segundo a qual a referida formulação corresponde a uma inversão do ónus da prova do destino do veículo, não pode proceder. Com efeito, esse âmbito não resulta das notas explicativas, o que aliás é corroborado pela inexistência, na fundamentação da classificação feita no ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009, de uma observação segundo a qual as outras características do veículo em causa não estabelecem o seu destino agrícola.
- 54 Por outro lado, em conformidade com a regra geral 1, para efeitos legais, a classificação é determinada pelos textos das posições e das notas de secção e de capítulo e, além das outras regras gerais, desde que não sejam contrárias aos textos das referidas posições e notas. A regra geral 6 dispõe que a classificação de mercadorias nas subposições de uma mesma posição é determinada, para efeitos legais, pelos textos destas subposições e das notas de subposição respetivas, assim como, *mutatis mutandis*, pelas outras regras gerais. Por último, decorre da regra geral 3, alínea a), que, quando pareça que a mercadoria se pode classificar em duas posições, a posição mais específica prevalece sobre a mais genérica.

- 55 No caso concreto, está apurado que os veículos utilitários como o visado no ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009 devem ser qualificados de «tratores» na aceção da subposição 8701 90, que diz exclusivamente respeito aos veículos utilitários. A principal distinção feita dentro desta subposição é baseada no destino, agrícola ou florestal, ou outro, dos tratores referidos.
- 56 Em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o destino do produto pode constituir um critério objetivo de classificação, desde que seja inerente ao produto em questão, inerência esta que deve poder ser apreciada em função das suas características e propriedades objetivas (acórdão de 17 de julho de 2014, *System Europe*, C-480/13, EU:C:2014:2097, n.º 31 e jurisprudência referida).
- 57 Além disso, tendo em consideração o âmbito da regra geral 3, alínea a), sempre que um trator tenha tais características, deve ser classificado na subposição mais específica.
- 58 No presente processo, e como resulta, aliás, das notas explicativas da NC, a vocação agrícola ou florestal dos tratores pode resultar da sua conceção e da presença de dispositivos ou de equipamentos que os destinam a ser utilizados nas explorações agrícolas ou hortícolas, sem que haja que associar o seu destino à presença de determinados dispositivos ou equipamentos designados taxativamente.
- 59 Ora, como resulta da descrição dos tipos de veículos visados no acórdão de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), que corresponde, no essencial, ao do veículo visado no ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009, os veículos visados nesse acórdão são caracterizados pela sua importante capacidade de tração, pela sua conceção especial, em particular no que diz respeito ao motor, aos pneumáticos e à suspensão, que têm por objetivo a sua utilização em terrenos naturalmente difíceis, apetrechados com equipamentos que podem ser-lhes ligados através de diversos dispositivos de conexão ou de atrelagem. Todas estas características são gerais, objetivas e visíveis.
- 60 Em terceiro lugar, é irrelevante que, como menciona a Comissão, os tratores que tenham aparentemente um destino agrícola ou florestal possam ser objeto de utilização de lazer. Com efeito, a partir do momento em que a característica objetiva de um produto pode ser verificada no momento do desalfandegamento, o facto de se prever uma outra utilização para este produto não é suscetível de o excluir da classificação jurídica. Para a sua classificação aduaneira, não é necessário que este produto seja única ou exclusivamente destinado à utilização correspondente à referida característica objetiva. Basta que essa utilização constitua o seu destino essencial (acórdão de 13 de julho de 2006, *Anagram International*, C-14/05, EU:C:2006:465, n.º 26). De qualquer modo, essa objeção não pode justificar a classificação dos tipos de veículos em causa na subposição 8701 90 90, que, como todas as subposições da posição 8701 da NC, diz respeito aos veículos utilitários.
- 61 Em quarto e último lugar, a classificação dos veículos como o referido no ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009 nas subposições 8701 90 11 a 8701 90 50 não implica uma interpretação da subposição 8701 90 90 no sentido de que esta é desprovida de conteúdo. A este respeito, basta referir que as notas explicativas da NC relativas a esta última subposição, a título de exemplos de veículos por ela abrangidos, mencionam os tratores de trabalhos públicos e os tratores com um eixo para veículos automóveis articulados.
- 62 Resulta de todo o exposto que, ao ter adotado o Regulamento n.º 1051/2009 que procede à classificação do veículo descrito no ponto 2 do seu Anexo na subposição 8701 90 90 da NC, e não numa das subposições 8701 90 11 a 8701 90 39 que correspondem à potência do veículo, a Comissão alterou, reduzindo-o, o âmbito de classificação destas últimas subposições e, portanto, excedeu as competências que lhe foram conferidas pelo artigo 9.º, n.º 1, alínea a) do Regulamento n.º 2658/87 (v., neste sentido, acórdão de 4 de março de 2004, *Krings*, C-130/02, EU:C:2004:122, n.º 26).

- 63 Por conseguinte, há que responder à questão submetida que o ponto 2 do Anexo do Regulamento n.º 1051/2009 é inválido na medida em que classifica o veículo que descreve na subposição 8701 90 90 da NC, e não numa das subposições 8701 90 11 a 8701 90 39 da NC que corresponde à potência do motor desse veículo.

#### **Quanto às despesas**

- 64 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 efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

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

**O ponto 2 do Anexo do Regulamento (CE) n.º 1051/2009 da Comissão, de 3 de novembro de 2009, relativo à classificação de determinadas mercadorias na Nomenclatura Combinada, é inválido na medida em que classifica o veículo que descreve na subposição 8701 90 90 da Nomenclatura Combinada, conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 948/2009 da Comissão, de 30 de setembro de 2009, e não numa das subposições 8701 90 11 a 8701 90 39 da referida Nomenclatura Combinada que corresponda à potência do motor desse veículo.**

Assinaturas