

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

15 de Setembro de 2005 *

No processo C-495/03,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 234.º CE, pelo Hoge Raad der Nederlanden (Países Baixos), por decisão de 21 de Novembro de 2003, entrado no Tribunal de Justiça em 24 de Novembro de 2003, no processo

Intermodal Transports BV

contra

Staatssecretaris van Financiën,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: P. Jann, presidente de secção, K. Lenaerts, K. Schiemann (relator),
E. Juhász e M. Ilešič, juízes,

* Língua do processo: neerlandês.

advogada-geral: C. Stix-Hackl,

secretário: R. Grass,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Intermodal Transports BV, por R. Tusveld e G. van Slooten, belastingadviseurs,
- em representação do Governo neerlandês, por H. G. Sevenster e C. ten Dam, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo austríaco, por H. Dossi, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por J. Schiefferer e D. W. V. Zijlstra, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões da advogada-geral apresentadas na audiência de 12 de Abril de 2005,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial diz respeito à interpretação do artigo 234.º CE bem como da posição 8709 da Nomenclatura Combinada constante do Anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, de 23 de Julho de 1987 (JO L 256, p. 1), relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum, com as alterações do Regulamento (CE) n.º 2261/98 da Comissão, de 26 de Outubro de 1998 (JO L 292, p. 1, a seguir «NC»).
- 2 Este pedido foi apresentado no quadro de um litígio que opõe a sociedade Intermodal Transports BV (a seguir «Intermodal»), com sede em Amsterdão (Países Baixos), ao Staatssecretaris van Financiën (Secretário de Estado das Finanças) relativamente à classificação na NC de certos veículos designados por «Magnum ET120 Terminal Tractor». Os referidos veículos estão equipados com um motor diesel com uma potência de 132 kW às 2 500 rotações/minuto, com transmissão automática de quatro velocidades e marcha-atrás e estão providos de uma cabina fechada e de um prato elevador que permite uma altura de elevação de 60 cm. Têm uma capacidade de carga de 32 000 kg, um raio de viragem muito curto e são concebidos para assegurar a deslocação de semi-reboques em terrenos e instalações industriais.
- 3 A primeira questão prejudicial refere-se à relevância de uma informação pautal vinculativa emitida por uma autoridade aduaneira de um Estado-Membro para o efeito de apreciar a eventual existência da obrigação de recorrer ao Tribunal de Justiça a título prejudicial, por parte dos órgãos jurisdicionais de outro Estado-Membro que tenham de decidir uma questão de classificação pautal. A segunda questão diz respeito à correcta classificação dos veículos em causa.

Quadro jurídico

A Nomenclatura Combinada

- 4 A NC baseia-se no Sistema Internacional Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (a seguir «SH») elaborado pelo Conselho de Cooperação Aduaneira, que entretanto se tornou a Organização Mundial das Alfândegas, instituído pela convenção internacional celebrada em Bruxelas em 14 de Junho de 1983 (a seguir «convenção SH»), que foi aprovada, bem como o seu protocolo de alteração de 24 de Junho de 1986, em nome da Comunidade, pela Decisão 87/369/CEE do Conselho, de 7 de Abril de 1987 (JO L 198, p. 1).
- 5 As posições 8701 e 8709 figuram no capítulo 87 da secção XVII da segunda parte da NC. Este capítulo diz respeito aos veículos automóveis, tractores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios. A nota 2 deste capítulo refere «consideram-se ‘tractores’, na acepção do presente capítulo, 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 No momento em que se constituiu a dívida aduaneira em causa no processo principal, a posição 8701 tinha a seguinte redacção: «tractores (excepto os da posição 8709)». A subposição 8701 20 10 referia-se aos «tractores rodoviários para semi-reboques novos». A posição 8709 referia-se, por seu lado, a «veículos automóveis sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para o transporte de mercadorias a curtas distâncias; carros-tractores dos tipos utilizados nas estações ferroviárias; suas partes».

- 7 As regras gerais de interpretação da NC, que figuram na sua primeira parte, título I, A, estabelecem, designadamente:

«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 às referidas posições e notas, pelas regras seguintes:

[...]

- 8 Nos termos do artigo 6.º, n.º 1, da convenção SH, foi instituído, no âmbito do Conselho de Cooperação Aduaneira, um comité designado por «comité do sistema harmonizado», composto por representantes das partes contratantes. Segundo o artigo 7.º, n.º 1, da convenção SH, a função deste comité consiste, designadamente, em propor emendas à referida convenção e em redigir notas explicativas, pareceres de classificação e outros pareceres para interpretação do SH.

9 A nota explicativa do SH relativa à posição 8701 refere:

«Consideram-se tractores, na acepção da presente posição, os veículos motores com rodas ou com lagartas concebidos essencialmente para puxar ou empurrar outras máquinas, veículos ou cargas. [...]

Com excepção dos carros-tractores, do tipo utilizado nas estações ferroviárias, da posição 87.09, a presente posição compreende os tractores de todos os tipos e para todos os usos (tractores agrícolas, florestais, rodoviários, para obras públicas, tractores-guinchos, etc.), qualquer que seja a fonte de energia que os accione [motor de pistão de ignição por faísca (centelha) ou por compressão, eléctrico, etc.]) [...]

Os veículos incluídos nesta posição [...] podem ser equipados [...] com um dispositivo de engate para reboques ou semi-reboques (nomeadamente nos tractores e semelhantes) [...]»

10 Segundo a nota explicativa SH relativa à posição 8709:

«A presente posição compreende um conjunto de veículos automóveis dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos e aeroportos, para transporte a curtas distâncias, de cargas diversas [mercadorias ou contentores (contêineres)] ou para tracção de pequenos reboques, nas estações ferroviárias.

[...]

As características essenciais comuns aos veículos da presente posição, que permitem distingui-los dos veículos das posições 87.01, 87.03 ou 87.04, podem resumir-se da seguinte maneira:

- 1) Por causa da sua estrutura e das suas características especiais, não podem ser utilizados para transporte de pessoas, nem para o transporte de mercadorias em estrada ou em outras vias públicas.
- 2) A velocidade máxima do veículo carregado não é, geralmente, superior a 30-35 km/h.
- 3) O seu raio de viragem é aproximadamente igual ao comprimento do próprio carro.

Os veículos da presente posição não possuem normalmente uma cabina de condução fechada, o lugar reservado ao condutor reduz-se, às vezes, a uma plataforma onde este se mantém em pé para dirigir o veículo. Um dispositivo de protecção, tal como armadura ou rede metálica, coloca-se, às vezes, por cima do lugar do condutor.

Classificam-se também nesta posição os veículos deste tipo cuja condução é assegurada por um condutor a pé.

[...]

Os carros-tractores dos tipos utilizados nas estações ferroviárias são essencialmente construídos para puxar ou empurrar outros veículos, nomeadamente pequenos reboques. Estes veículos não transportam eles próprios as mercadorias. São máquinas geralmente mais leves e menos potentes que os tractores da posição 87.01. Os veículos destes tipos podem igualmente ser utilizados em portos, armazéns, etc.

[...]»

As informações pautais

- 11 O artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho, de 12 de Outubro de 1992, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (JO L 302, p. 1), na versão resultante do Regulamento (CE) n.º 82/97 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Dezembro de 1996 (JO 1997, L 17, p. 1, rectificado no JO 1997, L 179, p. 11, a seguir «CAC»), estabelece:

«Na aceção do presente código, entende-se por:

[...]

- 5) Decisão: qualquer acto administrativo de uma autoridade aduaneira em matéria de legislação aduaneira que decida sobre um caso concreto e que produza efeitos de direito relativamente a uma ou mais pessoas determinadas ou susceptíveis de serem determinadas; este termo abrange nomeadamente as informações vinculativas na aceção do artigo 12.º;

[...]»

12 O artigo 9.º, n.º 1, do CAC estabelece:

«A decisão favorável ao interessado será revogada ou alterada se [...] uma ou várias das condições previstas para a sua aprovação não estiverem ou tiverem deixado de estar preenchidas.»

13 Segundo o artigo 12.º do CAC:

«[...]

2. As informações pautais vinculativas ou as informações vinculativas em matéria de origem apenas vinculam as autoridades aduaneiras perante o titular no que se refere, respectivamente, à classificação pautal ou à determinação da origem de uma mercadoria.

[...]

3. O titular deve provar que existe correspondência, em todos os aspectos:

— em matéria pautal: entre a mercadoria declarada e a descrita na informação,

[...]

5. As informações vinculativas deixam de ser válidas:

a) Em matéria pautal:

i) quando, na sequência da adopção de um regulamento, deixam de estar conformes com o direito assim estabelecido,

ii) quando se tornam incompatíveis com a interpretação de uma das nomenclaturas referidas no n.º 6 do artigo 20.º:

— a nível comunitário, na sequência de uma alteração das notas explicativas da Nomenclatura Combinada ou de um acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias,

— a nível internacional, com o Acordo sobre as regras de origem elaborado no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC) ou com as notas explicativas ou parecer sobre a origem adoptados para a interpretação desse acordo,

iii) quando são revogadas ou alteradas nos termos do artigo 9.º, sob reserva de a revogação ou a alteração ser notificada ao titular.

A data em que as informações vinculativas deixam de ser válidas nos casos referidos nas subalíneas i) e ii) é a data da publicação das referidas medidas ou, no que se refere às medidas internacionais, a data que constar da comunicação da Comissão na série C do *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*;

[...]»

14 O artigo 5.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão, de 2 de Julho de 1993, que fixa determinadas disposições de aplicação do Regulamento n.º 2913/92 (JO L 253, p. 1), na redacção do Regulamento (CE) n.º 12/97 da Comissão, de 18 de Dezembro de 1996 (JO 1997, L 9, p. 1, a seguir «regulamento de aplicação do CAC»), define informação pautal vinculativa como «uma informação pautal [...] que obriga as administrações de todos os Estados-Membros da Comunidade sempre que estejam preenchidas as condições definidas nos artigos 6.º e 7.º».

15 O artigo 10.º do regulamento de aplicação do CAC estabelece:

«1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 5.º e 64.º do código, a informação vinculativa só pode ser invocada pelo titular.

[...]

3. O titular de uma informação pautal vinculativa só pode fazer uso dessa informação em relação a determinada mercadoria se se comprovar:

a) Em matéria pautal: a contento das autoridades aduaneiras, que a mercadoria em causa corresponde integralmente à descrita na informação apresentada.

[...]»

- 16 O artigo 11.º do regulamento de aplicação do CAC estabelece:

«Uma informação pautal vinculativa que tenha sido emitida pelas autoridades aduaneiras de um Estado-Membro, a partir de 1 de Janeiro de 1991, vincula as autoridades competentes de todos os Estados-Membros nas mesmas condições.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 17 Em 1 de Março de 1999, a Intermodal declarou veículos a motor designados na declaração aduaneira por «Magnum ET120 Terminal Tractors», para introdução em livre prática. Essa declaração classificava os veículos na posição pautal 8709 da NC.
- 18 Na sequência de uma fiscalização, as autoridades aduaneiras neerlandesas consideraram que os referidos veículos deviam ser classificados na subposição 8701 20 10 da NC e enviaram à Intermodal um aviso de liquidação adicional.
- 19 Em apoio do recurso que interpôs para o Gerechtshof te Amsterdam, a Intermodal juntou uma informação pautal vinculativa (a seguir «IPV») emitida em 14 de Maio de 1996 pelas autoridades aduaneiras finlandesas. O referido documento, que estava dentro do prazo de validade, designava a sociedade Sisu Terminal Systems Oy, com sede em Tampere (Finlândia), como titular e classificava os veículos designados por «Sisu Terminaaltraktori» na posição 8709 da NC.

- 20 O Gerechtshof te Amsterdam negou provimento a este recurso por decisão de 21 de Maio de 2002, por considerar resultar da regra geral de interpretação da NC, constante da sua primeira parte, título I, A, 1, e da jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que o critério decisivo para a classificação pautal das mercadorias deve ser procurado, regra geral, nas suas características e propriedades objectivas, tal como definidas pela redacção da posição da NC e das notas da secção ou do capítulo em causa; aquele tribunal considerou que, não tendo sido concebidos para transportar mercadorias nem estando adaptados para puxar carros de bagagens, os veículos em causa não podiam ser classificados na posição 8709.
- 21 Considerando, assim, que a classificação na subposição 8701 20 10 se impunha de maneira clara e considerando que a circunstância de as autoridades finlandesas terem emitido uma IPV divergente relativamente a uma mercadoria do mesmo tipo a favor de um terceiro não era de molde a afectar esta apreciação, o Gerechtshof te Amsterdam entendeu não ter de submeter ao Tribunal de Justiça uma questão prejudicial.
- 22 Desta decisão a Intermodal interpôs recurso para o Hoge Raad der Nederlanden.
- 23 Considerando resultar dos artigos 4.º, n.º 5, e 12.º, n.ºs 2 e 3, do CAC, bem como do artigo 10.º do regulamento de aplicação do CAC, que a Intermodal não pode fundamentar nenhum direito numa IPV de que não seja titular e que se refere a outra mercadoria, o Hoge Raad der Nederlanden pergunta se, em circunstâncias como as do processo principal, um órgão jurisdicional nacional que considere que essa IPV entregue a um terceiro faz uma classificação manifestamente errada face à NC não está obrigado a apresentar uma questão prejudicial ao Tribunal de Justiça. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a circunstância de, por força do artigo 12.º, n.º 5, alínea a), ii), primeiro travessão, do CAC, uma IPV deixar de ter validade quando, na sequência de um acórdão do Tribunal de Justiça, se torna incompatível com a interpretação da NC, poderia eventualmente militar a favor de uma resposta afirmativa a esta questão.

- 24 O órgão jurisdicional de reenvio pretende ainda saber se a posição 8709 deve ser interpretada de forma estrita, por forma a excluir os veículos em causa no processo principal pelo facto de não servirem para transportar mercadorias nem serem carros-tractores do tipo dos utilizados nas estações ferroviárias ou veículos análogos, ou se a referida posição deve ser interpretada de forma mais ampla, como sugerem as notas explicativas do SH, que ampliam a noção de «carros-tractores», nela englobando os que são utilizados para puxar ou empurrar outros veículos, não apenas nas estações ferroviárias, mas igualmente em portos, armazéns, etc.
- 25 Foi neste contexto que o Hoge Raad der Nederlanden decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça as seguintes questões:

- «1) Deve o órgão jurisdicional nacional submeter ao Tribunal de Justiça da Comunidades Europeias questões relativas à interpretação da NC se, num litígio submetido a esse órgão jurisdicional que diga respeito à classificação na NC de determinada mercadoria, um interessado invocar o entendimento de uma autoridade aduaneira expresso, relativamente a uma mercadoria similar, numa [IPV] destinada a um terceiro e se esse órgão jurisdicional entender que essa informação pautal vinculativa não está em conformidade com a NC?
- 2) Deve a posição 8709 da NC ser interpretada no sentido de abranger veículos como os ora em apreço?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão

- 26 Com esta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se um tribunal nacional que deve apreciar um litígio relativo à classificação de uma mercadoria na NC e

perante o qual é invocado uma IPV relativa a uma mercadoria do mesmo tipo emitida pelas autoridades aduaneiras de outro Estado-Membro a favor de um terceiro, tem a obrigação de colocar questões de interpretação ao Tribunal de Justiça se considerar que a referida IPV não é conforme à NC e se fizer uma classificação pautal diferente da constante da IPV.

- 27 A este respeito, convém precisar, a título liminar, que o órgão jurisdicional de reenvio considerou correctamente resultar do artigo 12.º do CAC que uma IPV só constitui direitos a favor do seu titular e relativamente às mercadorias nela descritas. Tal como resulta do n.º 23 do presente acórdão, o referido órgão jurisdicional concluiu, com razão, que, no quadro do litígio nele pendente, a Intermodal não detinha qualquer direito a invocar a IPV emitida pelas autoridades finlandesas.
- 28 Quanto à questão prejudicial e no que se refere, em primeiro lugar, aos órgãos jurisdicionais nacionais cujas decisões são susceptíveis de recurso judicial de direito interno, resulta do artigo 234.º, segundo parágrafo, CE, tal como recordaram o Governo neerlandês e a Comissão das Comunidades Europeias, que tais órgãos jurisdicionais têm a faculdade, mas não a obrigação de apresentar ao Tribunal de Justiça uma questão prejudicial interpretativa se considerarem que é necessária uma decisão sobre ela para proferirem a sua sentença.
- 29 A este respeito, importa recordar, em especial, que a obrigação de apresentar uma questão prejudicial, prevista no artigo 234.º, terceiro parágrafo, CE, relativamente aos órgãos jurisdicionais nacionais cujas decisões não sejam susceptíveis de recurso, tem como objectivo, nomeadamente, evitar que se estabeleça em qualquer Estado-Membro uma jurisprudência nacional em desacordo com as regras do direito comunitário (v., designadamente, acórdão de 22 de Fevereiro de 2001, Gomes Valente, C-393/98, Colect., p. I-1327, n.º 17, e jurisprudência aí referida).

- 30 Ora, este objectivo é atingido quando ficam sujeitos a esta obrigação de reenvio, sob reserva dos limites admitidos pelo Tribunal de Justiça (acórdão de 6 de Outubro de 1982, Cilfit e o., 283/81, Recueil, p. 3415), os supremos tribunais e todos os órgãos jurisdicionais cujas decisões não sejam susceptíveis de recurso judicial (v. acórdão de 4 de Junho de 2002, Lyckeskog, C-99/00, Colect., p. I-4839, n.ºs 14 e 15 e jurisprudência aí referida).
- 31 Em contrapartida, os órgãos jurisdicionais nacionais cujas decisões sejam susceptíveis de recurso judicial interno são, segundo o Tratado CE, livres de apreciar a necessidade de apresentar ao Tribunal de Justiça um pedido de interpretação a título prejudicial.
- 32 A circunstância de as autoridades aduaneiras de outro Estado-Membro terem emitido, a favor de um terceiro que não é parte no litígio pendente no órgão jurisdicional e relativamente a uma mercadoria do mesmo tipo da que é objecto desse litígio, uma IPV regulada por uma disposição do direito derivado como o artigo 12.º do CAC não pode afectar a liberdade de apreciação de que o referido órgão jurisdicional se encontra investido nos termos do artigo 234.º CE.
- 33 Em segundo lugar, no que se refere aos órgãos jurisdicionais nacionais cujas decisões não são susceptíveis de recurso judicial de direito interno, deve recordar-se que o terceiro parágrafo do artigo 234.º CE, na sequência de uma jurisprudência constante, deve ser interpretado no sentido de que tais órgãos jurisdicionais são obrigados a cumprir o seu dever de reenvio sempre que uma questão de direito comunitário neles seja suscitada, a menos que conclua que a questão não é pertinente ou que a disposição comunitária em causa foi já objecto de uma interpretação por parte do Tribunal de Justiça ou que a correcta aplicação do direito comunitário se impõe com tal evidência que não dá lugar a qualquer dúvida razoável. A verificação desta hipótese deve ser avaliada em função das características próprias do direito comunitário, das dificuldades particulares de que a sua interpretação se reveste e do risco de surgirem divergências jurisprudenciais no interior da Comunidade.

- 34 A este respeito, a circunstância de as autoridades aduaneiras de outro Estado-Membro terem emitido a favor de um terceiro, que não é parte na causa pendente nesse órgão jurisdicional, uma IPV relativamente a determinada mercadoria que parece traduzir uma interpretação das posições da NC diferente da que o referido órgão jurisdicional considera correcta relativamente a uma mercadoria semelhante objecto do litígio, deve seguramente levar esse órgão jurisdicional a ser particularmente atento na sua apreciação relativa a uma eventual inexistência de qualquer dúvida razoável quanto à correcta aplicação da NC, tendo em conta, designadamente, os três elementos de avaliação citados no número anterior.
- 35 Em contrapartida, contrariamente ao que sustentam a Intermodal e a Comissão, e tal como acertadamente observaram os Governos neerlandês e austríaco, a existência de tal IPV não pode, por si só, impedir o órgão jurisdicional nacional de concluir, no termo de uma apreciação que satisfaça os requisitos recordados nos n.ºs 33 e 34 do presente acórdão, que a aplicação correcta, num determinado caso, de uma posição pautal da NC se impõe com tal evidência que não deixa margem para qualquer dúvida razoável — designadamente tendo em conta os critérios interpretativos uniformes formulados pelo Tribunal de Justiça em matéria de classificação na NC — sobre a resolução da questão suscitada, nem impedi-lo, em tais circunstâncias, de decidir não reenviar a questão ao Tribunal de Justiça, a título prejudicial, e de a resolver à sua própria responsabilidade (acórdão Cilfit e o., já referido, n.º 16).
- 36 Com efeito, em primeiro lugar, deve recordar-se, que uma eventual aplicação divergente da regulamentação em alguns Estados-Membros não poderá ter influência na interpretação da Pauta Aduaneira Comum assente no teor literal das posições pautais (acórdão de 7 de Maio de 1991, Post, C-120/90, Colect., p. I-2391, n.º 24).
- 37 Em segundo lugar, e sem prejuízo dos ensinamentos decorrentes do acórdão de 30 de Setembro de 2003, Köbler (C-224/01, Colect., p. I-10239), a jurisprudência decorrente do acórdão Cilfit e o., já referido, atribui exclusivamente ao órgão

jurisdicional nacional a faculdade de apreciar se a correcta aplicação do direito comunitário se impõe com uma evidência tal que não deixa margem para qualquer dúvida razoável e, em consequência, de decidir não submeter ao Tribunal de Justiça uma questão de interpretação do direito comunitário que tenha sido suscitada no processo (acórdão de 17 de Maio de 2001, TNT Traco, C-340/99, Colect., p. I-4109, n.º 35).

38 Em terceiro lugar, a obrigação de reenvio instituída pelo terceiro parágrafo do artigo 234.º CE insere-se no âmbito da colaboração entre os órgãos jurisdicionais nacionais incumbidos da aplicação das normas comunitárias e o Tribunal de Justiça, colaboração esta instituída com o objectivo de garantir a correcta aplicação e a interpretação uniforme do direito comunitário no conjunto dos Estados-Membros (v., designadamente, acórdãos Cilfit e o., já referido, n.º 7; de 4 de Novembro de 1997, Parfums Christian Dior, C-337/95, Colect., p. I-6013, n.º 25, e Gomes Valente, já referido, n.º 17). Como foi recordado no n.º 29 do presente acórdão, a obrigação de reenvio tem por objectivo, nomeadamente, evitar que se estabeleça em qualquer Estado-Membro uma jurisprudência nacional em desacordo com as regras do direito comunitário.

39 Neste contexto, o Tribunal de Justiça considerou que o órgão jurisdicional nacional, antes de concluir que a aplicação correcta de uma disposição do direito comunitário se impõe com uma evidência tal que não deixa margem para qualquer dúvida razoável sobre a solução a dar à questão suscitada e de decidir, em consequência, não apresentar uma questão prejudicial ao Tribunal de Justiça, deve estar convencido de que a mesma evidência se imporia igualmente aos tribunais dos outros Estados-Membros e ao Tribunal de Justiça (acórdão Cilfit e o., já referido, n.º 16). Em contrapartida, não se pode exigir que esse órgão jurisdicional se assegure também de que essa evidência se impõe a entidades de natureza não jurisdicional como as autoridades administrativas.

40 Em quarto lugar, importa recordar que o procedimento de reenvio prejudicial instituído pelo artigo 234.º CE visa, como resulta da própria letra desta disposição, permitir ao órgão jurisdicional nacional que tem de decidir um litígio dispor dos esclarecimentos necessários para o efeito. Pelo contrário, o recurso a este

procedimento não pode ser imposto a um órgão jurisdicional nacional apenas pelo motivo de que a interpretação seguida pelo Tribunal de Justiça relativamente a uma determinada posição pautal será susceptível, por força de uma disposição do direito derivado como o artigo 12.º do CAC, de retirar validade a uma IPV emitida pelas autoridades aduaneiras de outro Estado-Membro ou de pôr fim a uma prática imputável a essas autoridades, IPV e prática essas que não são objecto do litígio submetido ao órgão jurisdicional nacional.

- 41 Quanto à circunstância de poderem eventualmente coexistir uma prática administrativa e uma jurisprudência entre si divergentes em dois Estados-Membros, o que, como salienta a Comissão, prejudicaria a exigência de aplicação uniforme da pauta aduaneira comum e teria por consequência, como sublinha a Intermodal, que produtos semelhantes fossem objecto de classificações diferentes consoante o operador económico os importasse para um ou outro desses dois Estados-Membros, deve salientar-se que, como sublinharam os governos neerlandês e austríaco, existem diversos mecanismos que permitem assegurar que tais contradições tenham carácter provisório.
- 42 Em primeiro lugar, resulta dos artigos 9.º e 12.º, n.º 5, alínea a), iii), do CAC que uma IPV pode ser revogada se uma ou mais das condições previstas para a sua concessão não estiverem ou deixarem de estar preenchidas. Daqui decorre que, se uma autoridade aduaneira considerar que a interpretação que inicialmente adoptou estava errada devido a um erro de apreciação ou a uma evolução das concepções em matéria de classificação pautal, tem o direito de considerar que uma das condições estabelecidas para a concessão da IPV deixou de se verificar e de revogar a referida IPV para modificar a classificação pautal das mercadorias em causa (v., neste sentido, acórdão de 22 de Janeiro de 2004, *Timmermans Transport e Hoogenboom Production*, C-133/02 e C-134/02, Colect., p. I-1125, n.ºs 21 a 25).
- 43 Além disso deve recordar-se que, nos termos do artigo 12.º, n.º 5, alínea a), i), do CAC, as IPV deixam de ser válidas quando, na sequência da adopção de um

regulamento de classificação, deixam de estar conformes com o direito assim estabelecido. Segundo o artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento n.º 2658/87, a Comissão tem o poder de adoptar esses regulamentos de classificação, de acordo com as modalidades processuais fixadas no artigo 10.º do mesmo regulamento.

- 44 Finalmente, supondo que as divergências observadas apesar de tudo se eternizam, poderá recorrer-se ao Tribunal de Justiça com base no artigo 226.º CE. A este respeito, deve recordar-se que uma prática administrativa pode ser objecto de uma acção por incumprimento quando apresente um certo grau de constância e de generalidade (v., designadamente, acórdãos de 29 de Abril de 2004, Comissão/ Alemanha, C-387/99, Colect., p. I-3751, n.º 42, e de 26 de Abril de 2005, Comissão/ Irlanda, C-494/01, Colect., p. I-3331, n.º 28).
- 45 Tendo em conta tudo o que precede, deve responder-se à primeira questão que o artigo 234.º CE deve ser interpretado no sentido de que sempre que, no quadro de um litígio relativo à classificação pautal de uma mercadoria pendente num órgão jurisdicional nacional, seja apresentada uma IPV relativa a uma mercadoria semelhante emitida pelas autoridades aduaneiras de outro Estado-Membro a favor de um terceiro que não é parte no litígio, e sempre que o referido órgão jurisdicional considere errada a classificação pautal constante da referida IPV, estas duas circunstâncias:
- Não podem ter por consequência obrigar o órgão jurisdicional cujas decisões sejam susceptíveis de recurso de direito interno a colocar questões de interpretação ao Tribunal de Justiça;
 - Não podem, por si só, ter por consequência automática obrigar o órgão jurisdicional cujas decisões não sejam susceptíveis de recurso de direito interno a colocar questões de interpretação ao Tribunal de Justiça.

O órgão jurisdicional cujas decisões não sejam susceptíveis de recurso de direito interno está todavia obrigado a cumprir a obrigação de reenvio quando nele tenha sido suscitada uma questão de direito comunitário, a menos que tenha concluído que a questão suscitada não é pertinente ou que a disposição comunitária em causa já foi objecto de interpretação por parte do Tribunal de Justiça ou que a correcta aplicação do direito comunitário se impõe com uma evidência tal que não deixa margem para qualquer dúvida razoável; a verificação de tal hipótese deve ser apreciada em função das características próprias do direito comunitário, das dificuldades particulares da sua interpretação e do risco de se criarem divergências jurisprudenciais na Comunidade; a este respeito, a existência da IPV em apreço deve levar o órgão jurisdicional em causa a ser particularmente atento na sua apreciação relativa a uma eventual inexistência de qualquer dúvida razoável quanto à correcta aplicação da NC, tendo em conta, designadamente, os três critérios de avaliação acima referidos.

Quanto à segunda questão

46. Com a segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se a posição 8709 da NC deve ser interpretada no sentido de que um veículo com as características do que está em causa no processo principal releva dessa posição pautal.

47. É jurisprudência constante que, tendo em vista garantir a segurança jurídica e a facilidade de controlos, o critério decisivo para a classificação pautal das mercadorias deve ser procurado, de uma forma geral, nas suas características e propriedades objectivas, tal como definidas no texto da posição da NC e das notas das secções e dos capítulos (v., nomeadamente, acórdão de 16 de Setembro de 2004, DFDS, C-396/02, Colect., p. I-8439, n.º 27 e jurisprudência citada).

- 48 As notas explicativas da NC e as notas explicativas do SH contribuem, por sua parte, de forma importante para a interpretação do alcance das diferentes posições aduaneiras, sem contudo serem juridicamente vinculativas (v., designadamente, acórdão DFDS, já referido, n.º 28). O teor das referidas notas deve assim estar em conformidade com as disposições da NC e não pode modificar o seu alcance (v., designadamente, acórdãos de 9 de Fevereiro de 1999, ROSE Elektrotechnik, C-280/97, Colect., p. I-689, n.º 23, e de 26 de Setembro de 2000, Eru Portuguesa, C-42/99, Colect., p. I-7691, n.º 20).
- 49 Neste caso, a posição 8709 da NC refere os «veículos automóveis sem dispositivo de elevação, dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, para o transporte de mercadorias a curtas distâncias» e os «carros-tractores dos tipos utilizados nas estações ferroviárias», bem como as suas partes.
- 50 Esta redacção opera uma distinção entre duas categorias de veículos, ambas definidas em função, designadamente, de algumas das suas características físicas e/ou das utilizações que deles pode ser feita.
- 51 No caso dos «veículos automóveis», esta redacção inclui também as precisões de que se deve tratar de veículos dos tipos utilizados em fábricas, armazéns, portos ou aeroportos, que não podem estar providos de um dispositivo de elevação e que servem para o transporte de mercadorias. As notas explicativas do SH precisam ainda, sobre este último aspecto, que os veículos automóveis estão providos, por exemplo, de uma plataforma ou de uma caixa, nas quais se carregam as mercadorias.
- 52 Embora sejam utilizados em instalações e entrepostos comerciais, os veículos em causa no processo principal não correspondem manifestamente às condições objectivas exigidas, pois, como acertadamente sublinhou o Governo neerlandês,

resulta da decisão de reenvio que esses veículos não podem, como tal, assegurar o transporte de mercadorias, servindo unicamente para puxar semi-reboques com o auxílio de um prato elevador.

- 53 No caso dos «carros-tractores», deve, desde logo, recordar-se que a posição 8701, consagrada aos «tractores», definidos pela nota 2 do capítulo 87 como «os veículos motores essencialmente concebidos para puxar ou empurrar instrumentos, veículos ou cargas», indica que esta posição abrange todos os tractores assim definidos, com excepção dos carros-tractores referidos na posição 8709.
- 54 Quanto a esta última posição, a sua redacção visa os carros-tractores dos tipos utilizados nas estações ferroviárias. Algumas versões linguísticas, como, designadamente, as versões inglesa e neerlandesa, referem-se, mais especificamente, às gares das estações.
- 55 A este respeito, há que recordar que, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o destino do produto pode constituir, em matéria de classificação pautal, um critério objectivo, desde que seja inerente ao produto em questão, inerência esta que deve poder ser apreciada em função das características e propriedades objectivas deste (v., nomeadamente, acórdão de 17 de Março de 2005, Ikegami, C-467/03, Colect., p. I-2389, n.º 23 e jurisprudência citada).
- 56 O teor literal da posição 8709 atribui uma importância determinante ao facto de os veículos em causa deverem ser do tipo dos utilizados para fins de tracção nas estações ferroviárias e, designadamente, tal como resulta de algumas versões linguísticas, nas gares.

- 57 Este critério remete para características objectivas do veículo que devem ser de molde a que ele seja inerentemente apto a ser utilizado nas estações ferroviárias, designadamente nas gares, e que seja análogo aos veículos que são efectivamente utilizados nesses locais.
- 58 As notas explicativas do SH, por seu lado, confirmam que os veículos assim referidos na posição 8709 são do tipo dos usados para tracção de pequenos reboques nas estações ferroviárias.
- 59 No caso em apreço, como constatou o órgão jurisdicional de reenvio, os veículos em causa no processo principal estão equipados com um motor diesel com uma potência de 132 kW às 2 500 rotações/minuto, com transmissão automática de quatro velocidades para a frente e marcha-atrás e estão providos de uma cabina fechada bem como de um prato elevador que permite uma altura de elevação de 60 cm. Os referidos veículos dispõem de uma capacidade de carga de 32 000 kg e de um raio de viragem muito curto e são concebidos para assegurar a deslocação de semi-reboques.
- 60 Resulta destas características objectivas que os veículos em causa no processo principal manifestamente não são nem semelhantes aos veículos efectivamente utilizados para fins de tracção nas estações ferroviárias, designadamente nas gares, nem aptos, pelas suas características, a tal utilização.
- 61 Como o Governo neerlandês acertadamente alegou, e contrariamente à tese defendida pela Intermodal e pela Comissão, daqui decorre que tais veículos não podem estar abrangidos no campo de aplicação da posição 8709.

- 62 Pode ainda observar-se que esta conclusão é confortada por outras precisões contidas nas notas explicativas do SH. Assim, estas indicam que as características que permitem distinguir os veículos que relevam da posição 8709 dos tractores referidos na posição 8701 consistem, nomeadamente, na velocidade máxima limitada dos primeiros, que não excede geralmente 30 a 35 km/h, no seu raio de viragem aproximadamente igual ao comprimento do próprio veículo, no facto de, devido às suas características especiais e à sua estrutura, não poderem ser utilizados para o transporte de mercadorias em estrada, ou ainda na circunstância de serem geralmente mais ligeiros e menos potentes que os segundos. Estas notas precisam igualmente que os veículos visados na posição 8709 não dispõem normalmente de cabina de condução fechada, reduzindo-se o lugar reservado ao condutor, por vezes, a uma plataforma onde este se mantém de pé para dirigir o veículo.
- 63 Ora, é forçoso concluir que estas características enumeradas pelas notas explicativas SH não existem nos veículos em causa no processo principal.
- 64 Considerando quanto precede, deve responder-se à segunda questão que a posição 8709 da NC deve ser interpretada no sentido de que não abrange um veículo equipado com um motor diesel com uma potência de 132 kW às 2 500 rotações/minuto, com transmissão automática de quatro velocidades para a frente e marcha-atrás, provido de uma cabina fechada e de um prato elevador permitindo uma altura de elevação de 60 cm, com uma capacidade de carga de 32 000 kg, dotado de um raio de viragem muito curto e concebido para assegurar a deslocação de semi-reboques em terrenos e instalações industriais. Tal veículo não é nem um veículo automóvel utilizado para o transporte de mercadorias, nem um carro-tractor do tipo dos utilizados nas estações ferroviárias, no sentido da referida posição.

Quanto às despesas

- ⁶⁵ Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efectuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

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

- 1) O artigo 234.º CE deve ser interpretado no sentido de que sempre que, no quadro de um litígio relativo à classificação pautal de uma mercadoria pendente num órgão jurisdicional nacional, seja apresentada uma informação pautal vinculativa relativa a uma mercadoria semelhante emitida pelas autoridades aduaneiras de outro Estado-Membro a favor de um terceiro que não é parte no litígio, e sempre que o referido órgão jurisdicional considere errada a classificação pautal constante da referida informação, estas duas circunstâncias:

- não podem ter por consequência obrigar o órgão jurisdicional cujas decisões sejam susceptíveis de recurso de direito interno a colocar questões de interpretação ao Tribunal de Justiça;

- não podem, por si só, ter por consequência automática obrigar o órgão jurisdicional cujas decisões não sejam susceptíveis de recurso de direito interno a colocar questões de interpretação ao Tribunal de Justiça.

O órgão jurisdicional cujas decisões não sejam susceptíveis de recurso de direito interno está todavia obrigado a cumprir a obrigação de reenvio quando nele tenha sido suscitada uma questão de direito comunitário, a menos que tenha concluído que a questão não é pertinente ou que a disposição comunitária em causa já foi objecto de interpretação por parte do Tribunal de Justiça ou que a correcta aplicação do direito comunitário se impõe com uma evidência tal que não deixa margem para qualquer dúvida razoável; a verificação de tal hipótese deve ser apreciada em função das características próprias do direito comunitário, das dificuldades particulares da sua interpretação e do risco de se criarem divergências jurisprudenciais na Comunidade; a este respeito, a existência da IPV em apreço deve levar o órgão jurisdicional em causa a ser particularmente atento na sua apreciação relativa a uma eventual inexistência de qualquer dúvida razoável quanto à correcta aplicação da Nomenclatura Combinada, constante do Anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, de 23 de Julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum, com as modificações introduzidas pelo Regulamento (CE) n.º 2261/98 da Comissão, de 26 de Outubro de 1998, tendo em conta, designadamente, os três critérios de avaliação acima referidos.

- 2) A posição 8709 da Nomenclatura Combinada deve ser interpretada no sentido de que não abrange um veículo equipado com um motor diesel com uma potência de 132 kW às 2 500 rotações/minuto, com transmissão automática de quatro velocidades para a frente e marcha-atrás, provido de

uma cabina fechada e de um prato elevador permitindo uma altura de elevação de 60 cm, com uma capacidade de carga de 32 000 kg, dotado de um raio de viragem muito curto e concebido para assegurar a deslocação de semi-reboques em terrenos e instalações industriais. Tal veículo não é nem um veículo automóvel utilizado para o transporte de mercadorias nem um carro-tractor do tipo dos utilizados nas estações ferroviárias, no sentido da referida posição.

Assinaturas.