



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)

22 de fevereiro de 2018*

«Reenvio prejudicial — Pauta aduaneira comum — Posições pautais — Veículos automóveis para o transporte de mercadorias — Subposições 8704 10 10 e 8704 21 91 — Regulamento (UE) 2015/221 — Validade»

No processo C-545/16,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo First-tier Tribunal (Tax Chamber) [Tribunal de Primeira Instância (Secção Tributária), Reino Unido], por decisão de 26 de outubro de 2016, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 28 de outubro de 2016, no processo

Kubota (UK) Ltd,

EP Barrus Ltd

contra

Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

composto por: J.-C. Bonichot, exercendo funções de presidente de secção, S. Rodin (relator) e E. Regan, juízes,

advogado-geral: N. Wahl,

secretário: L. Hewlett, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 27 de setembro de 2017,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Kubota (UK) Ltd e da EP Barrus Ltd, por V. Sloane, barrister, e por S. Cock,
- em representação do Governo do Reino Unido, por C. Crane e M. Fell, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por A. Caeiros e J. Hradil, na qualidade de agentes,

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

profere o presente

* Língua do processo: inglês.

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação das posições 8704 10 10 e 8704 21 91 da Nomenclatura Combinada que figura no anexo I do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, de 23 de julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum (JO 1987, L 256, p. 1), na sua versão resultante do Regulamento de Execução (UE) n.º 927/2012 da Comissão, de 9 de outubro de 2012 (JO 2012, L 304, p. 1) (a seguir «NC»), e a validade do Regulamento de Execução (UE) 2015/221 da Comissão, de 10 de fevereiro de 2015, relativo à classificação de determinadas mercadorias na Nomenclatura Combinada (JO 2015, L 37, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Kubota (UK) Ltd e a EP Barrus Ltd aos Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs (Administração Tributária e Aduaneira, Reino Unido) a respeito da classificação pautal de determinados veículos automóveis para o transporte de mercadorias, importados por essas sociedades na União Europeia.

Quadro jurídico

Direito da União

- 3 O artigo 2.º do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho, de 12 de outubro de 1992, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (JO 1992, L 302, p. 1), prevê:

«1. Salvo disposições em contrário resultantes quer de convenções internacionais ou de práticas consuetudinárias, de alcance geográfico ou económico limitado, quer de medidas comunitárias autónomas, a legislação aduaneira comunitária aplica-se de modo uniforme em todo o território aduaneiro da Comunidade.

2. Determinadas disposições da legislação aduaneira podem ser igualmente aplicadas fora do território aduaneiro da Comunidade, quer no âmbito de legislações específicas quer no âmbito de convenções internacionais.»
- 4 O artigo 12.º, n.º 6, primeiro parágrafo, deste regulamento dispõe:

«Os titulares de informações pautais vinculativas que deixem de ser válidas nos termos das alíneas a), ii) ou iii), ou b), ii) ou iii), do n.º 5 podem continuar a fazê-las prevalecer durante um período de seis meses após a referida publicação ou notificação, desde que, antes da aprovação da medida pautal em questão, tenham celebrado contratos firmes e definitivos relativos à compra ou venda das mercadorias em causa, com base em informações vinculativas. Todavia, no caso de produtos relativamente aos quais é apresentado um certificado de importação, de exportação ou de prefixação na altura do cumprimento das formalidades aduaneiras, esse período de seis meses é substituído pelo período para o qual o referido certificado continua válido.»
- 5 A NC, instituída pelo Regulamento n.º 2658/87, baseia-se no Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias (a seguir «SH»), elaborado pelo Conselho de Cooperação Aduaneira, atual Organização Mundial das Alfândegas (OMA), e instituído pela Convenção Internacional sobre o Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, celebrada em Bruxelas, em 14 de junho de 1983. Essa convenção e o respetivo Protocolo de alteração de 24 de junho de 1986 foram aprovados, em nome da Comunidade Económica Europeia, pela Decisão 87/369/CEE do Conselho, de 7 de abril de 1987 (JO 1987, L 198, p. 1).

- 6 A primeira parte da NC contém um conjunto de disposições preliminares. No título I desta parte, consagrado às regras gerais, a secção A, intitulada «Regras gerais para a interpretação da [NC]», dispõe:

«A classificação das mercadorias na [NC] rege-se pelas seguintes regras:

[...]

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. Todavia, quando duas ou mais posições se refiram, cada uma delas, a apenas uma parte das matérias constitutivas de um produto misturado ou de um artigo composto, ou a apenas um dos componentes de sortidos acondicionados para venda a retalho, tais posições devem considerar-se, em relação a esses produtos ou artigos, como igualmente específicas, ainda que uma delas apresente uma descrição mais precisa ou completa da mercadoria;

[...]»

- 7 A posição 8704 da NC está estruturada da seguinte forma:

«8704	Veículos automóveis para o transporte de mercadorias:
8704 10	— <i>Dumpers</i> concebidos para serem utilizados fora de rodovias
8704 10 10	— — De motor de pistão de ignição por compressão (<i>diesel</i> ou <i>semidiesel</i>) ou por faísca
8704 10 90	— — outros
	— Outros, com motor de pistão, de ignição por compressão (<i>diesel</i> ou <i>semidiesel</i>):
8704 21	— — De peso bruto não superior a 5 toneladas;
[...]	[...]
	— — — — De motor de cilindrada não superior a 2 500 cm ³
8704 21 91	— — — — — Novos
[...]	[...]»

- 8 O anexo do Regulamento 2015/221, adotado em conformidade com o artigo 9.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 2658/87, classifica as mercadorias descritas na coluna 1 do quadro que figura no anexo do referido regulamento sob o código NC correspondente mencionado na coluna 2, pelos motivos indicados na coluna 3 do referido quadro. Este anexo tem a seguinte redação:

«Designação das mercadorias	Classificação (Código NC)	Fundamento
(1)	(2)	(3)
Um veículo utilitário, novo, com quatro rodas motoras, um motor de pistão, de ignição por compressão (<i>diesel</i>) de 720 cm ³ de cilindrada, o peso líquido (incluindo os fluidos) de,	8704 21 91	A classificação é determinada pelas disposições das regras gerais 1 e 6 para interpretação da Nomenclatura Combinada e pelo descritivo dos códigos NC 8704, 8704 21 e 8704 21 91.

<p>aproximadamente, 630 kg, uma capacidade de tração não travado de 750 kg e as dimensões de, aproximadamente, 300 × 160 cm.</p> <p>O veículo tem uma cabina aberta com dois assentos (incluindo o do condutor), está equipado com uma estrutura de proteção em caso de capotamento, uma caixa de carga construída com uma estrutura reforçada de aço, com uma caixa basculante robusta e plana, uma caixa basculante manual e uma capacidade de 0,4 m³ ou, aproximadamente, 400 kg. Tem uma elevada altura ao solo (27 cm), e uma distância entre eixos de 198 cm.</p> <p>Está equipado com pneus todo o terreno, travões de disco húmido, um dispositivo de acoplamento e um engate dianteiro. O veículo tem uma velocidade limitada a 25 km/h e uma grande capacidade de travagem.</p> <p>O veículo é concebido para utilização fora de estrada, especialmente em terreno muito acidentado. O veículo é apresentado para utilização numa série de funções, como por exemplo, empurrar, puxar reboques, mover animais, transportar plantas, caixas, água e equipamentos, munições e alimentos para animais.»</p>		<p>O veículo é concebido para ser um veículo multiusos que pode ser utilizado numa série de funções em diferentes ambientes. Tem as características objetivas dos veículos automóveis para o transporte de mercadorias posição 8704 (ver igualmente os avisos de classificação 8704 31/3 e 8704 90/1 do Sistema Harmonizado).</p> <p>O veículo não é um <i>dumper</i> concebido para utilização fora de rodovias. Não é um veículo de construção robusta, com caixa basculante ou com fundo de abrir, concebido para o transporte de entulho e de materiais diversos [ver também as Notas Explicativas do Sistema Harmonizado relativas à posição 8704, sexto parágrafo, ponto 1)]. Por conseguinte, exclui-se a classificação na subposição 8704 10.</p> <p>O produto deve, portanto, classificar-se no código NC 8704 21 91 como veículo automóvel para transporte de mercadorias, novo.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- 9) As Notas Explicativas da Nomenclatura Combinada da União Europeia, de 6 de maio de 2011 (JO 2011, C 137, p. 1, a seguir «Notas Explicativas da NC»), preveem o seguinte em relação ao código 8704:

«8704	<p>Veículos automóveis para o transporte de mercadorias: Aplicam-se, <i>mutatis mutandis</i>, as notas explicativas da posição 8703.</p> <p>No que diz respeito à definição da cilindrada, ver a nota explicativa da subposição do SH, subposições 8407 31, 8407 32, 8407 33 e 8407 34.</p> <p>Incluem-se igualmente nesta posição, nomeadamente, os veículos todo o terreno com quatro rodas motoras, chassis articulados, nos quais a parte da frente está equipada com um motor a <i>diesel</i> e com uma cabina onde se encontram os órgãos de comando. A parte de trás é constituída por um chassi com duas rodas, sem equipamento, mas concebido para receber vários equipamentos.</p> <p>Contudo, não se classificam nesta posição os veículos deste tipo munidos de equipamento para a agricultura ou de outros equipamentos para usos especiais (n.º 8705).</p>	
8704 10 10 e 8704 10 90	<p><i>Dumpers</i> concebidos para serem utilizados fora de rodovias</p> <p>1.</p>	<p>Classificam-se principalmente nestas subposições os veículos equipados com uma caixa basculante dianteira ou traseira ou com fundo suscetível de</p>

		abrir, especialmente concebidos para transporte de areia, cascalho, terra, pedras, etc., e destinados a pedreiras, a minas, a estaleiros de construção, a trabalhos de estradas, de aeroportos e de portos. Alguns exemplos ilustram alguns modelos de <i>dumpers</i> , no fim da presente nota.
	2.	Classificam-se também nas presentes subposições os veículos de menores dimensões, do tipo utilizado nos estaleiros para transporte de terra, de pedra de alvenaria, de cimentos e de betões frescos, etc. Apresentam um chassi fixo ou articulado e duas ou quatro rodas motoras, situando-se a caixa basculante num dos eixos e o assento do condutor no outro. Em geral, o assento do condutor não se encontra coberto por uma cabina.»

Notas Explicativas do SH

- 10 Ao abrigo do artigo 6.º, n.º 1, da convenção internacional mencionada no n.º 5 do presente acórdão, foi instituído no seio do Conselho de Cooperação Aduaneira um comité denominado «Comité do Sistema Harmonizado», composto por representantes de cada parte contratante. As suas funções consistem especialmente em propor alterações à referida convenção e em redigir notas explicativas (a seguir «Notas Explicativas do SH»), pareceres de classificação e outros pareceres para a interpretação do SH.
- 11 As Notas Explicativas do SH quanto à subposição 8704 10 têm a seguinte redação:
- «Os *dumpers* desta subposição distinguem-se geralmente dos outros veículos que se destinam ao transporte de mercadorias (em especial os camiões de caixa basculante), pelo facto de apresentarem as seguintes características:
- uma caixa de chapa de aço, muito forte, cuja parede dianteira se prolonga sobre a cabina do condutor para assegurar a sua proteção e cujo fundo se eleva, inteiramente ou em parte, para trás;
 - em determinados casos, uma semicabina para o condutor;
 - ausência de suspensão dos eixos;
 - um dispositivo de travagem reforçado;
 - uma velocidade máxima e um raio de ação limitados;
 - pneus especiais para solos macios;
 - por força da sua construção robusta, a relação entre a tara e a carga útil não é superior a 1:1,6;
 - a caixa pode ser aquecida pelos gases de escape, para prevenir a colagem e o congelamento dos materiais.

Convém, todavia, notar que certos *dumpers* são especialmente concebidos para serem utilizados em minas ou túneis, como por exemplo os que possuem uma caixa de fundo móvel. Apresentam algumas das características acima mencionadas, mas não possuem cabinas e a caixa não se prolonga para servir de proteção.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 12 Na sequência de uma decisão do Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [Tribunal Superior (Secção Tributária e da Chancelaria), Reino Unido], a Administração Tributária e Aduaneira, a pedido das demandantes no processo principal, emitiu-lhes informações pautais vinculativas (a seguir «IPV») que classificam determinados veículos para o transporte de mercadorias, por elas importados, como *dumpers* automotores da subposição 8704 10.
- 13 Em 2014, o Comité do Código Aduaneiro examinou a classificação de determinados veículos utilitários, exame motivado, segundo o órgão jurisdicional de reenvio, pela decisão do Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [Tribunal Superior (Secção Tributária e da Chancelaria)]. Após esse exame, a Comissão Europeia adotou o Regulamento 2015/221, que classifica na subposição 8704 21 91 os veículos similares aos veículos em causa no processo principal. Esse Comité aplicou o referido regulamento, e a Administração Tributária e Aduaneira informou as demandantes no processo principal da revogação das IPV.
- 14 As demandantes no processo principal interpuseram recurso da decisão de revogação no órgão jurisdicional de reenvio, invocando dois fundamentos. No primeiro fundamento, alegaram que o Regulamento 2015/221 não se aplica aos veículos que importam e, no segundo fundamento, que este regulamento é nulo na medida em que classifica o veículo referido no seu anexo na subposição 8704 21 91.
- 15 Depois de ter declarado que o Regulamento 2015/221 se aplica aos veículos em causa no processo principal, o órgão jurisdicional de reenvio considera que os argumentos das demandantes no processo principal que põem em dúvida a validade deste regulamento não são totalmente infundados.
- 16 Nestas circunstâncias, o First-tier Tribunal (Tax Chamber) [Tribunal de Primeira Instância (Secção Tributária), Reino Unido] decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
 - «1) O Regulamento [2015/221] é inválido na parte em que classifica os veículos elencados no regulamento na posição 8704 21 91 da NC, e não na posição 8704 10 da NC?
 - 2) Em especial, o Regulamento [2015/221] é inválido na parte em que: restringe indevidamente o âmbito da subposição 8704 10; tem em conta fatores que não podem ser tomados em consideração; não tem coerência interna; não tem devidamente em conta as Notas Explicativas, os títulos da NC nem as Regras Gerais para a interpretação da NC; e/ou não tem em conta os requisitos relevantes identificados pela jurisprudência do [Tribunal de Justiça] relativamente à posição 8704 10 da NC?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à admissibilidade

- 17 A título preliminar, a Comissão tem dúvidas sobre a admissibilidade das questões prejudiciais, uma vez que o problema da validade do Regulamento 2015/221 é de natureza meramente hipotética. Com efeito, sustenta que as razões por que as IPV em causa no processo principal foram revogadas pela

Administração Tributária e Aduaneira não são claras, dado que as demandantes no processo principal podiam, ao abrigo do disposto artigo 2.º deste regulamento, conjugado com o disposto no artigo 12.º, n.º 6, do Regulamento n.º 2913/92, continuar a invocá-las até 5 de junho de 2015.

- 18 A este propósito, há que começar por recordar que, no âmbito do processo previsto pelo artigo 267.º TFUE, o juiz nacional, a quem foi submetido o litígio e que deve assumir a responsabilidade pela decisão judicial a tomar, tem competência exclusiva para apreciar, tendo em conta as especificidades do processo, tanto a necessidade como a pertinência das questões que submete ao Tribunal de Justiça. Consequentemente, desde que as questões colocadas sejam relativas à interpretação do direito da União, o Tribunal de Justiça é, em princípio, obrigado a pronunciar-se (Acórdão de 26 de janeiro de 2017, Banco Primus, C-421/14, EU:C:2017:60, n.º 29 e jurisprudência referida).
- 19 Com efeito, no âmbito do procedimento de cooperação entre o Tribunal de Justiça e os órgãos jurisdicionais nacionais instituído pelo artigo 267.º TFUE, as questões relativas ao direito da União gozam de uma presunção de pertinência. O Tribunal de Justiça só pode recusar pronunciar-se sobre uma questão prejudicial submetida por um órgão jurisdicional nacional, na aceção do artigo 267.º TFUE, quando, designadamente, as exigências relativas ao conteúdo do pedido de decisão prejudicial que figuram no artigo 94.º do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça não forem respeitadas, quando for manifesto que a interpretação ou a apreciação da validade de uma regra da União, pedidas pelo órgão jurisdicional nacional, não têm nenhuma relação com a realidade ou com o objeto do litígio no processo principal ou quando o problema for hipotético (Acórdão de 28 de março de 2017, Rosneft, C-72/15, EU:C:2017:236, n.º 50 e jurisprudência referida).
- 20 No presente processo, embora dos autos à disposição do Tribunal de Justiça não resulte que o litígio no processo principal seja a interpretação do artigo 2.º do Regulamento 2015/221, não é menos verdade que as demandantes no processo principal contestam, no segundo fundamento do seu recurso, a validade deste regulamento, na medida em que este classifica na subposição 8704 21 91 da NC as mercadorias às quais se refere. Assim, o órgão jurisdicional de reenvio, que considera que os veículos em causa no processo principal são abrangidos pelo âmbito de aplicação do referido regulamento, estima necessária para a resolução deste litígio a resposta do Tribunal de Justiça sobre a validade do regulamento.
- 21 Nestas circunstâncias, uma vez que o problema suscitado pelas questões prejudiciais não é de natureza hipotética, elas são admissíveis.

Quanto ao mérito

- 22 Através da primeira e da segunda questão, que devem ser apreciadas conjuntamente, o órgão jurisdicional de reenvio, em substância, tem dúvidas acerca da validade do Regulamento 2015/221.
- 23 A título preliminar, há que recordar que, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o Conselho da União Europeia conferiu à Comissão, agindo em cooperação com os peritos aduaneiros dos Estados-Membros, um amplo poder de apreciação para precisar o conteúdo das posições pautais que entram em linha de conta na classificação de uma determinada mercadoria. Todavia, o poder da Comissão para adotar as medidas referidas no artigo 9.º do Regulamento n.º 2658/87 não a autoriza a modificar o conteúdo nem o alcance das posições pautais (Acórdão de 4 de março de 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, n.º 26 e jurisprudência referida).
- 24 No vertente processo, há que examinar se a Comissão, ao ter procedido à classificação pautal do veículo descrito na coluna 1 do quadro do anexo do Regulamento 2015/221, na subposição 8704 21 91 e não na subposição 8704 10, modificou o conteúdo destas duas subposições pautais.

- 25 A este respeito, resulta da jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que, para garantir a segurança jurídica e a facilidade dos controlos, o critério decisivo para a classificação pautal das mercadorias deve ser procurado, de uma maneira geral, nas suas características e propriedades objetivas, tal como definidas no teor da posição da NC e das notas de secção ou de capítulo (Acórdãos de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe*, C-15/05, EU:C:2006:259, n.º 38; de 29 de outubro de 2009, *Dinter e Europol Frost-Food*, C-522/07 e C-65/08, EU:C:2009:663, n.º 29; e de 22 de dezembro de 2010, *Premis Medical*, C-273/09, EU:C:2010:809, n.º 42).
- 26 Além disso, 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 características e propriedades objetivas deste (Acórdão de 22 de março de 2017, *GROFA e o.*, C-435/15 e C-666/15, EU:C:2017:232, n.º 40).
- 27 No caso em apreço, como resulta do próprio teor da coluna 1 do quadro do anexo do Regulamento 2015/221, relativa à subposição 8704 21 91, o veículo a que aí se faz referência é um veículo utilitário novo, com quatro rodas motoras, um peso líquido de, aproximadamente, 630 kg, uma capacidade de tração não travado de 750 kg e as dimensões de, aproximadamente, 300 × 160 cm. O veículo tem uma cabina aberta com dois assentos, está equipado com uma estrutura de proteção em caso de capotamento, uma caixa de carga construída com uma estrutura reforçada de aço, bem como com uma caixa basculante manual. Equipado com pneus todo o terreno, um dispositivo de acoplamento e de um engate dianteiro, o veículo tem uma velocidade limitada de 25 km/h e uma grande capacidade de travagem. É concebido para utilização fora de estrada, especialmente em terreno muito acidentado. O veículo é apresentado para utilização numa série de funções, como, por exemplo, empurrar, puxar reboques, mover animais, transportar plantas, caixas, água e equipamentos, munições e alimentos para animais.
- 28 Convém recordar que as mercadorias classificadas na subposição 8704 10 são, segundo o próprio teor desta, os «*dumpers* concebidos para serem utilizados fora de rodovias». Por conseguinte, este teor literal pressupõe que um veículo, para ser classificado nesta subposição, deve preencher dois requisitos, concretamente, ser um *dumper* automotor e ser concebido para ser utilizado fora de rodovias (Acórdão de 16 de setembro de 2004, *DFDS*, C-396/02, EU:C:2004:536, n.º 31).
- 29 Como confirma a própria Comissão, o veículo a que se refere o Regulamento 2015/221 cumpre o requisito relativo à utilização fora de rodovias, uma vez que está equipado com pneus todo o terreno e a sua velocidade é limitada a 25 km/h.
- 30 Resta determinar se o referido veículo preenche também o requisito relativo à qualidade de *dumper* automotor.
- 31 A este respeito, há que recordar que a subposição 8704 10 da NC é uma posição específica para os veículos especialmente concebidos para o transporte e a descarga de diversos materiais fora da rede de estradas (v., neste sentido, Acórdão de 11 de janeiro de 2007, *B.A.S. Trucks*, C-400/05, EU:C:2007:22, n.º 36) e que uma característica essencial dos *dumpers* automotores é terem uma caixa basculante ou um fundo de abrir que permite o transporte desses materiais (v., neste sentido, Acórdão de 16 de setembro de 2004, *DFDS*, C-396/02, EU:C:2004:536, n.º 32).
- 32 Além disso, segundo as Notas Explicativas da NC, são classificados nas subposições 8704 10 10 a 8704 10 90, em particular, os veículos especialmente concebidos para transporte de areia, cascalho, terra e pedras, quer dizer, materiais a granel e destinados a pedreiras, minas, estaleiros de construção e a trabalhos de estradas, aeroportos e portos.
- 33 Cabe examinar, portanto, se o veículo referido pelo Regulamento 2015/221 está especialmente concebido para esse uso concreto.

- 34 A este respeito, decorre do próprio teor deste regulamento que esse veículo está equipado com uma cabina aberta e uma caixa basculante com a capacidade de 0,4 m³ ou, aproximadamente, 400 kg.
- 35 Assim, o veículo referido pelo Regulamento 2015/221, devido à sua pouca robustez, à sua capacidade de carga limitada e à sua cabina aberta sem proteção do condutor contra os materiais a granel, apresenta-se como um veículo destinado a ser utilizado numa série de funções de transporte de diversos elementos, como plantas ou animais, equipamentos, caixas ou munições.
- 36 Além disso, devido às suas características técnicas e às suas propriedades objetivas, este veículo não pode ser equiparado aos veículos compreendidos na subposição 8704 10, dado que não tem a robustez necessária para uma utilização nos estaleiros de construção, característica inerente aos *dumpers* automotores (v., neste sentido, Acórdão de 11 de janeiro de 2007, B.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, n.º 35).
- 37 Por conseguinte, o facto de tal veículo dispor de uma caixa basculante que, acessoriamente, lhe permite transportar pequenas quantidades de materiais a granel não põe em causa a justeza da sua classificação na subposição 8704 21 91.
- 38 Por último, como foi recordado no n.º 23 do presente acórdão, a Comissão dispõe de um amplo poder de apreciação para precisar o conteúdo das posições pautais.
- 39 Como a análise dos autos apresentados ao Tribunal de Justiça não revelou nenhum motivo de invalidade, cabe concluir que o Regulamento 2015/221 classificou legitimamente o veículo que descreve na subposição 8704 21 91, e não na subposição 8704 10.
- 40 Por conseguinte, há que responder às questões apresentadas que o seu exame não revelou nenhum facto que possa afetar a validade do regulamento.

Quanto às despesas

- 41 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 (Sexta Secção) declara:

O exame das questões apresentadas não revelou nenhum facto que possa afetar a validade do Regulamento de Execução (UE) 2015/221 da Comissão, de 10 de fevereiro de 2015, relativo à classificação de determinadas mercadorias na Nomenclatura Combinada.

Assinaturas