

**Downloaded via the EU tax law app / web**

Edición provisional

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

de 16 de febrero de 2017 (\*)

«Procedimiento prejudicial — Reglamento (CEE) n.º 2658/87 — Unión aduanera y Arancel Aduanero Común — Clasificación arancelaria — Nomenclatura Combinada — Validez — Reglamento (UE) n.º 301/2012 — Partidas 8703 y 8711 — Vehículo de tres ruedas denominado “Spyder”»

En el asunto C-145/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Apelación de Ámsterdam, Países Bajos), mediante resolución de 8 de marzo de 2016, recibida en el Tribunal de Justicia el 14 de marzo de 2016, en el procedimiento entre

**Aramex Nederland BV**

e

**Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. E. Regan, Presidente de Sala, y los Sres. C.G. Fernlund y S. Rodin (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. N. Wahl;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Aramex Nederland BV, por los Sres. W. de Wit y O.R.L. Gemin, adviseurs;
- en nombre del Gobierno neerlandés, por las Sras. M. Bulterman y M. Gijzen, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. A. Caeiros y P. Vanden Heede, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

**Sentencia**

1 La petición de decisión prejudicial tiene esencialmente por objeto la interpretación de las partidas 8703 y 8711 de la Nomenclatura Combinada que figura en el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la Nomenclatura Arancelaria y Estadística y al Arancel Aduanero Común (DO 1987, L 256, p. 1), en la redacción que le da el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 927/2012 de la Comisión, de 9 de octubre de 2012 (DO 2012, L 304, p. 1) (en lo sucesivo, «NC»).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Aramex Nederland BV (en lo sucesivo, «Aramex») y el Inspecteur van de Belastingdienst/Douane relativo a la clasificación arancelaria en la NC de un vehículo de tres ruedas denominado «Spyder».

## Marco jurídico

### *Derecho de la Unión*

3 La NC, establecida por el Reglamento n.º 2658/87, se basa en el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías (en lo sucesivo, «SA»), elaborado por el Consejo de Cooperación Aduanera, actualmente Organización Mundial de Aduanas (OMA), e instaurado por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, celebrado en Bruselas el 14 de junio de 1983. Dicho Convenio fue aprobado junto con su Protocolo de enmienda de 24 de junio de 1986, en nombre de la Comunidad Económica Europea, mediante la Decisión 87/369/CEE del Consejo, de 7 de abril de 1987 (DO 1987, L 198, p. 1).

4 La partida 8703 de la NC tiene la siguiente estructura:

«8703

[...]

Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 8702), incluidos los del tipo familiar (*break* o *station wagon*) y los de carreras

8703 21

— — De cilindrada inferior o igual a 1 000 cm<sup>3</sup>

8703 21 10

— — — Nuevos

8703 21 90

[...]».

— — — Usados

5 La estructura de la partida 8711 de la NC es como sigue:

«8711

[...]

Motocicletas, incluidos los ciclomotores, y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares

8711 50 00

— Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 800 cm<sup>3</sup>

[...]».

6 El anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 301/2012 de la Comisión, de 2 de abril de 2012, relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la Nomenclatura Combinada (DO 2012, L 99, p. 19), adoptado en virtud del artículo 9, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 2658/87, clasifica las mercancías que se describen en la primera columna del cuadro del anexo en el código NC que se indica en la segunda columna. En cuanto a la subpartida 8703 21 10, este cuadro establece:

Vehículo automóvil nuevo de tres ruedas, de tracción trasera, concebido para el transporte de personas, con motor de émbolo (pistón) alternativo de encendido por chispa, de 998 cm<sup>3</sup> de cilindrada.

La distancia entre las ruedas delanteras es de 130 cm, aproximadamente. El vehículo no dispone de diferencial.

El vehículo está equipado con un sistema de dirección tipo automóvil. Se conduce utilizando un manillar con dos empuñaduras donde se integran los mandos.

El vehículo tiene cinco marchas hacia adelante y una marcha atrás.

8703 21 10

La clasificación viene determinada por las reglas generales 1 y 6 para la interpretación de la Nomenclatura Combinada y por el texto de los códigos NC 8703, 8703 21 y 8703 21 10.

Los vehículos de tres ruedas se clasifican en la partida 8711 siempre que no tengan las características de los vehículos automóviles de la partida 8703 (véanse asimismo las notas explicativas del SA, partida 8711, párrafo quinto).

La partida 8703 comprende los vehículos ligeros de tres ruedas de construcción más simple, como los equipados con un motor de motociclo y ruedas y que, debido a su estructura mecánica, presentan las características de los vehículos automóviles propiamente dichos, esto es, un sistema de dirección tipo automóvil (véanse también las notas explicativas del SA a la partida 8703, párrafo segundo).

Dado que el vehículo está equipado con un sistema de dirección tipo automóvil, lo que constituye una característica de los automóviles convencionales de la partida 8703, se excluye su clasificación en la partida 8711.

Por consiguiente, el vehículo se debe clasificar en el código NC 8703 21 10 como un vehículo

automóvil nuevo concebido principalmente para el transporte de personas.

#### *Notas Explicativas del SA*

7 En virtud del artículo 6, apartado 1, del Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, se creó en el marco del Consejo de Cooperación Aduanera un comité denominado «Comité del Sistema Armonizado», compuesto por representantes de cada una de las Partes contratantes. Su función consiste, en particular, en proponer enmiendas al citado Convenio y en redactar notas explicativas (en lo sucesivo, «Notas Explicativas del SA»), criterios de clasificación y otros criterios para la interpretación del SA.

8 La Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8703 tiene el siguiente tenor:

«Con excepción de los vehículos automóviles para el transporte de personas contemplados en la partida 87.02, esta partida comprende los vehículos automóviles de cualquier tipo, incluidos los vehículos automóviles anfibios para el transporte de personas, cualquiera que sea el motor que los accione (motor de émbolo de encendido por chispa o por compresión, eléctrico, turbina de gas, etc.).

Comprende también los vehículos ligeros de tres ruedas, tales como:

- Los que utilizan motores y ruedas de motocicletas, etc., que, por su estructura mecánica, presentan las características de los automóviles propiamente dichos: presencia de una dirección tipo automóvil o, al mismo tiempo, marcha atrás y diferencial.
- Los montados en un chasis en forma de T en los que las dos ruedas traseras son accionadas por motores eléctricos separados alimentados por baterías. Estos vehículos se conducen generalmente mediante una palanca central única que permite, por una parte, el arranque y la aceleración o deceleración, la parada y la marcha atrás y, por otra parte, el giro a derecha o a izquierda por una diferenciación del par de las ruedas motrices o actuando sobre la rueda delantera.

[...]

Se clasifican en esta partida, principalmente:

[...]

6) Los vehículos de cuatro ruedas, con chasis tubular, provistos de un sistema de dirección de tipo automóvil, por ejemplo, basado en el principio de Ackerman. [...]»

9 La Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8711 enuncia:

«Esta partida comprende un conjunto de vehículos con motor, de dos ruedas, destinado esencialmente para transporte de personas.

[...]

Están también clasificados aquí, los vehículos de tres ruedas (por ejemplo, del tipo motocarro), a condición de que no presenten las características de un vehículo automóvil de la partida 87.03 [...] ([véase la Nota Explicativa de la partida] 87.03 [...]).

[...]

En cambio, se excluyen:

[...]

a) Los vehículos de cuatro ruedas para el transporte de personas, con chasis tubular, provistos de un sistema de dirección de tipo automóvil, por ejemplo, basado en el principio de Ackerman (partida 87.03).

[...]»

### **Litigio principal y cuestión prejudicial**

10 El 17 de abril de 2013, a raíz de una declaración para el despacho a libre práctica efectuada por Aramex para un vehículo denominado RD Spyder RS?S 990 SM5 DR 12 EUR (en lo sucesivo, «Spyder»), la administración tributaria neerlandesa giró a esta sociedad una liquidación sobre la base de la clasificación arancelaria del Spyder en la subpartida 8703 21 10. El 28 de mayo de 2013, Aramex presentó una reclamación contra esta liquidación al considerar que el Spyder debía clasificarse en la subpartida 8711 50 00. Esta reclamación fue desestimada el 10 de septiembre de 2013.

11 Mediante resolución de 8 de diciembre de 2014, el rechtbank Noord?Holland (Tribunal de Primera Instancia de Holanda del Norte, Países Bajos) desestimó, por infundado, el recurso contencioso?administrativo interpuesto por Aramex.

12 El 16 de enero de 2015, la demandante interpuso un recurso de apelación contra esa resolución ante el gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Apelación de Ámsterdam, Países Bajos). Este último tribunal considera que no es posible determinar de manera unívoca si el Spyder, teniendo en cuenta sus características y sus propiedades objetivas, debe tener la consideración de «motocicleta» o de «vehículo automóvil».

13 Las partes en el procedimiento ante el órgano jurisdiccional remitente no discuten que el Spyder sirvió de modelo al Reglamento de Ejecución n.º 301/2012, en virtud del cual este vehículo fue clasificado en la partida 8703. Aramex estima, sin embargo, que este Reglamento no es válido.

14 El órgano jurisdiccional remitente observa, en primer lugar, que el Spyder tiene ruedas cuyos neumáticos, de dimensiones corrientes para los vehículos automóviles, se fabrican especialmente para las motocicletas de tres ruedas.

15 En segundo lugar, el tribunal remitente señala que el Spyder cuenta con un diseño de dirección que se ajusta al principio de Ackerman, pero que por lo demás dispone de un sistema de dirección muy distinto al de un automóvil. En vez de tener el volante de un automóvil, está provisto de un manillar como el de una motocicleta, con dos empuñaduras donde se integran los mandos. A diferencia del volante de un automóvil, este manillar no puede girar por completo, pues su grado de giro máximo hacia izquierda y derecha es de aproximadamente 45º, al igual que el manillar de una motocicleta. Además, no hay cardán ni caja de dirección que, como en un automóvil, transforme el movimiento de rotación del eje de dirección en un movimiento lineal, mientras que el movimiento de rotación del eje de dirección del Spyder se transforma en dicho movimiento por otro medio, concretamente mediante la ayuda de un «brazo pitman». Las coincidencias con el sistema de dirección del automóvil se limitan a la presencia de un eje de dirección, barras de tracción, ruedas y el diseño de dirección ya mencionado, que se ajusta al principio de Ackerman. Sin embargo, el órgano jurisdiccional remitente considera que no se

desprende expresamente del tenor literal de la Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8703 que la presencia, en un vehículo ligero de tres ruedas, de un sistema de dirección basado en el principio de Ackerman baste para poder hablar de una dirección de tipo automóvil, como es el caso para los vehículos de cuatro ruedas según la Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8703, punto 6.

16 Según el tribunal remitente, las características señaladas en los dos apartados anteriores de la presente sentencia pueden ser pertinentes para determinar si el Spyder está incluido en la categoría de «vehículos ligeros de tres ruedas» contemplada en el primer ejemplo de la Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8703. Sin embargo, dicho tribunal reconoce que los ejemplos allí mencionados no tienen carácter exhaustivo.

17 El órgano jurisdiccional remitente subraya que, si bien en la primera columna del anexo del Reglamento de Ejecución n.º 301/2012 se señala como característica efectiva que el Spyder cuenta con un sistema de dirección de tipo automóvil, no hay nada en la tercera columna de este anexo que permita determinar si la Comisión Europea comprobó efectivamente tal circunstancia y sobre la base de qué criterios.

18 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, el órgano jurisdiccional remitente, al albergar dudas sobre la procedencia de la clasificación propuesta por la Comisión, decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Es válido el Reglamento de Ejecución n.º 301/2012?»

### **Sobre la cuestión prejudicial**

19 Con carácter preliminar, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en el marco del procedimiento de cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia establecido por el artículo 267 TFUE, corresponde a este último proporcionar al órgano jurisdiccional nacional una respuesta útil que le permita dirimir el litigio del que conoce. Desde este punto de vista, incumbe al Tribunal de Justicia reformular, en su caso, las cuestiones prejudiciales que se le planteen (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de octubre de 2016, M. y S., C?303/15, EU:C:2016:771, apartado 16 y jurisprudencia citada).

20 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, esencialmente, si la NC debe interpretarse en el sentido de que un vehículo de tres ruedas, como el controvertido en el litigio principal, equipado con neumáticos fabricados para motocicletas de tres ruedas pero similares a los neumáticos para vehículos automóviles, que se conduce utilizando un manillar y que está provisto de un sistema de dirección basado en el principio de Ackerman, debe clasificarse en la partida 8703 de la NC.

21 A este respecto, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el Consejo de la Unión Europea ha conferido a la Comisión, actuando en cooperación con los expertos aduaneros de los Estados miembros, una amplia facultad de apreciación para precisar el contenido de las partidas arancelarias que pueden tenerse en cuenta al clasificar una mercancía determinada. No obstante, la facultad de la Comisión de adoptar las medidas contempladas en el artículo 9, apartado 1, letras a), b), d) y e), del Reglamento n.º 2658/87, como la redacción de notas complementarias, no la autoriza a modificar el contenido de las partidas arancelarias que han sido establecidas sobre la base del SA, instituido por el Convenio Internacional del SA, y respecto de las cuales la Unión Europea se ha comprometido, en virtud del artículo 3 de este último, a no modificar su alcance (véase, en este sentido, la sentencia de 12 de febrero de 2015, Raytek y Fluke Europe, C-134/13, EU:C:2015:82, apartado 29 y jurisprudencia citada).

22 Además, en aras de la seguridad jurídica y de la facilidad de los controles, el criterio decisivo para la clasificación arancelaria de las mercancías debe buscarse, por lo general, en sus características y propiedades objetivas, tal como se definen en el texto de las partidas de la NC y de las notas de las secciones o capítulos (sentencia de 8 de diciembre de 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, apartado 36 y jurisprudencia citada).

23 En efecto, el destino del producto puede constituir un criterio objetivo de clasificación, siempre que sea inherente a dicho producto, lo que debe poder apreciarse en función de las características y propiedades objetivas de éste. Sin embargo, el destino del producto sólo es un criterio pertinente si la clasificación no puede realizarse exclusivamente conforme a las características y propiedades objetivas del producto (sentencia de 9 de junio de 2016, MIS, C-288/15, EU:C:2016:424, apartado 24).

24 Además, procede recordar que las Notas Explicativas del SA constituyen medios importantes para garantizar una aplicación uniforme del Arancel Aduanero Común y proporcionan, en cuanto tales, elementos válidos para su interpretación (sentencia de 8 de diciembre de 2016, Lemnis Lighting, C-600/15, EU:C:2016:937, apartado 37).

25 Para examinar si un vehículo de tres ruedas, como el controvertido en el litigio principal, puede clasificarse en la partida 8703 de la NC, es preciso observar, con carácter preliminar, que la clasificación de los vehículos de tres ruedas en la partida 8711 es subsidiaria con respecto a su clasificación en la partida 8703, puesto que, según la Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8711, tales vehículos sólo se clasifican en esta última partida a condición de que no presenten las características de un vehículo automóvil de la partida 8703.

26 En primer lugar, en cuanto a la cuestión de si se debe tener en cuenta el hecho de que un vehículo de tres ruedas utilice o no ruedas de motocicleta, a efectos de clasificarlo en la partida 8703, debe señalarse que la Nota Explicativa del SA relativa a esta partida indica que dicha partida comprende, en particular, los vehículos ligeros de tres ruedas que utilizan motores y ruedas de motociclos y que, por su estructura mecánica, presentan las características de los automóviles propiamente dichos.

27 A este respecto, procede observar que la Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8703 ofrece ejemplos de vehículos de tres ruedas que deben ser clasificados en esta partida.

28 Por consiguiente, aun cuando los vehículos mencionados como ejemplos en la referida Nota estén equipados de manera análoga a las motocicletas, en particular porque llevan ruedas de motociclos, el hecho de que estén equipados de esta manera no constituye un requisito para que los vehículos de tres ruedas que, por su estructura mecánica, presenten las características de

los automóviles sean clasificados en la partida 8703. El hecho de que un vehículo no emplee ruedas de motocicletas no impide, por tanto, su clasificación en dicha partida.

29 En segundo lugar, en cuanto a la cuestión de si los vehículos de tres ruedas equipados con un sistema de dirección cuya similitud con el instalado en los vehículos automóviles se limita al hecho de que se basa en el principio de Ackerman están «provistos de un sistema de dirección de tipo automóvil», en el sentido de la Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8703, es preciso recordar que esta Nota establece, en esencia, que los vehículos comprendidos en esta partida son vehículos automóviles de cualquier tipo que presenten determinadas características técnicas, como una dirección prevista para los automóviles que se fundamente en el principio de Ackerman (véase, en este sentido, la sentencia de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe*, C-15/05, EU:C:2006:259, apartado 43).

30 Además, si bien es cierto que el primer ejemplo dado en la Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8703 no define el concepto de «sistema de dirección de tipo automóvil», dicha Nota indica que «los vehículos de cuatro ruedas, con chasis tubular, provistos de un sistema de dirección de tipo automóvil, por ejemplo, basado en el principio de Ackerman», están incluidos en esta partida.

31 Por consiguiente, los vehículos de tres ruedas equipados con un sistema de dirección cuya similitud con el sistema instalado en los vehículos automóviles se limita al hecho de estar basado en el principio de Ackerman están «provistos de un sistema de dirección de tipo automóvil», en el sentido de la Nota Explicativa del SA relativa a la partida 8703.

32 En tercer lugar, por lo que se refiere a la clasificación en la partida 8703 de un vehículo de tres ruedas equipado con un manillar, tal como prevé el Reglamento n.º 301/2012, es preciso observar que esta característica no figura ni en los términos de la partida 8711 ni en la Nota Explicativa del SA relativa a esta partida. En consecuencia, el hecho de que un vehículo de tres ruedas esté provisto de un manillar no impide que sea clasificado en la partida 8703.

33 Puesto que la circunstancia de que el sistema de dirección de un vehículo, como el controvertido en el litigio principal, funcione a través de un manillar y esté basado en el principio de Ackerman es una característica objetiva de dicho vehículo que permite clasificarlo en la partida 8703, el destino de tal vehículo no constituye, a diferencia de lo que sostiene Aramex, un criterio pertinente a efectos de su clasificación.

34 Por lo que atañe a la validez del Reglamento n.º 301/2012, es preciso declarar que el examen de la cuestión prejudicial no ha puesto de relieve elemento alguno que pueda afectar a la validez de este Reglamento, en la medida en que prevé la clasificación en la subpartida 8703 21 00 de un vehículo automóvil nuevo de tres ruedas equipado, en particular, con un sistema de dirección de tipo automóvil que se conduce utilizando un manillar.

35 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que la NC debe interpretarse en el sentido de que un vehículo de tres ruedas, como el controvertido en el litigio principal, equipado con neumáticos fabricados para motocicletas de tres ruedas pero similares a los neumáticos para vehículos automóviles, que se conduce utilizando un manillar y que está provisto de un sistema de dirección basado en el principio de Ackerman, debe clasificarse en la partida 8703 de la NC.

## **Costas**

36 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las

costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara:

**1) La Nomenclatura Combinada que figura en el anexo I del Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la Nomenclatura Arancelaria y Estadística y al Arancel Aduanero Común, en la redacción que le da el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 927/2012 de la Comisión, de 9 de octubre de 2012, debe interpretarse en el sentido de que un vehículo de tres ruedas, como el controvertido en el litigio principal, equipado con neumáticos fabricados para motocicletas de tres ruedas pero similares a los neumáticos para vehículos automóviles, que se conduce utilizando un manillar y que está provisto de un sistema de dirección basado en el principio de Ackerman, debe clasificarse en la partida 8703 de esta Nomenclatura.**

Firmas

\* Lengua de procedimiento: neerlandés.