

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 15 de septiembre de 2005 *

En el asunto C-495/03,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial, con arreglo al artículo 234 CE, planteada por el le Hoge Raad der Nederlanden (Países Bajos), mediante resolución de 21 de noviembre de 2003, recibida en el Tribunal de Justicia el 24 de noviembre de 2003, en el procedimiento entre

Intermodal Transports BV

y

Staatssecretaris van Financiën,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. P. Jann, Presidente de Sala, y los Sres. K. Lenaerts, K. Schiemann (Ponente), E. Juhász y M. Ilešič, Jueces;

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

Abogado General: Sra. C. Stix-Hackl;
Secretario: Sr. R. Grass;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Intermodal Transports BV, por los Sres. R. Tusveld y G. van Slooten, belastingadviseurs;
- en nombre del Gobierno neerlandés, por las Sras. H.G. Sevenster y C. ten Dam, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno austriaco, por el Sr. H. Dossi, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. J. Schieferer y la Sra. D.W.V. Zijlstra, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 12 de abril de 2005;

dicta la siguiente

Sentencia

- ¹ La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 234 CE así como de la partida 8709 de la Nomenclatura Combinada que figura en el anexo I del Reglamento (CEE) nº 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la Nomenclatura Arancelaria y Estadística y al Arancel Aduanero Común (DO L 256, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 2261/98 de la Comisión, de 26 de octubre de 1998 (DO L 292, p. 1) (en lo sucesivo, «NC»).
- ² Dicha solicitud se presentó en el marco de un litigio entre Intermodal Transports BV (en lo sucesivo, «Intermodal»), con domicilio social en Amsterdam (Países Bajos), y el Staatssecretaris van Financiën (Secretario de Estado de Hacienda) en relación con la clasificación en la NC de determinados vehículos denominados «Magnum ET120 Terminal Tractor». Dichos vehículos están equipados con un motor diesel de 132 kW de potencia a 2.500 revoluciones por minuto y de una transmisión automática de cuatro marchas hacia delante y una hacia atrás, provistos de una cabina cerrada, así como de una plataforma elevadora con una capacidad de elevación de 60 cm. Poseen una capacidad de carga de 32.000 kg, un radio de giro muy corto y están diseñados para el desplazamiento de semirremolques sobre terrenos y en edificios industriales.
- ³ La primera cuestión prejudicial se refiere a la pertinencia de una información arancelaria vinculante emitida por la autoridad aduanera de un Estado miembro con el fin de apreciar la posible existencia, para los órganos jurisdiccionales nacionales de otro Estado miembro, que deben resolver en relación con un problema de clasificación arancelaria, de la obligación de plantear una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia. La segunda cuestión se refiere a la clasificación correcta de los vehículos de que se trata.

Marco jurídico

Nomenclatura Combinada

- 4 La NC se basa en el sistema armonizado mundial de designación y codificación de las mercancías (en lo sucesivo, «SA») elaborado por el Consejo de Cooperación Aduanera, actualmente Organización Mundial de Aduanas, y establecido por el Convenio internacional celebrado en Bruselas el 14 de junio de 1983 (en lo sucesivo, «Convenio SA»), el cual, al igual que su Protocolo de enmienda, fue aprobado en nombre de la Comunidad mediante la Decisión 87/369/CEE del Consejo, de 7 de abril de 1987 (DO L 198, p. 1).
- 5 Las partidas 8701 y 8709 figuran en el capítulo 87 de la sección XVII de la segunda parte de la NC. Este capítulo se refiere a los vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios. La nota 2 de dicho capítulo enuncia que, «en este capítulo, se entiende por “tractores”, los vehículos con motor esencialmente proyectados para tirar o empujar a otros aparatos, vehículos o cargas, incluso si tienen ciertos acondicionamientos accesorios en relación con el uso principal, que permitan el transporte de herramientas, semillas, abonos, etc. [...]».
- 6 En el momento en que se originó la deuda aduanera controvertida en el asunto principal, el texto de la partida 8701 era el siguiente: «Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida nº 8709)». La subpartida 8701 20 10 se refería a los «tractores de carretera para semirremolques nuevos». Por su parte, la partida 8709 se refería a los «carretillas automóvil sin dispositivo de elevación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia; carretillas tractor del tipo de las utilizadas en las estaciones ferroviarias; partes».

- 7 Las reglas generales para la interpretación de la NC, que figuran en la primera parte, título I, A, de ésta, disponen, en particular:

«La clasificación de mercancías de la Nomenclatura Combinada se regirá por los principios siguientes:

1. Los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos sólo tienen un valor indicativo, ya que la clasificación está determinada legalmente por los textos de las partidas y de las notas de sección o de capítulo y, si no son contrarias a los textos de dichas partidas y notas, de acuerdo con las reglas siguientes:

[...]»

- 8 En virtud del artículo 6, apartado 1, del Convenio SA, se creó en el seno del Consejo de Cooperación Aduanera un comité denominado «Comité del Sistema Armonizado», integrado por representantes de cada parte contratante. De conformidad con el artículo 7, apartado 1, del Convenio SA, la misión de dicho Comité consiste, en particular, en proponer enmiendas a dicho Convenio y en redactar notas explicativas, dictámenes de clasificación y otros dictámenes para la interpretación del SA.

9 La nota explicativa del SA relativa a la partida 8701 enuncia:

«Para la aplicación de la presente partida, se entenderá por tractores los vehículos con motor, de ruedas o de orugas, diseñados esencialmente para tirar o empujar otros artefactos, vehículos o cargas. [...]

Con excepción de las carretillas de tractor de la partida 87.09, del tipo de las utilizadas en las estaciones, la presente partida comprende los tractores de cualquier tipo y para cualquier uso (tractores agrícolas, forestales, de carretera, de obras públicas, tractores torno, etc.), cualquiera que sea la fuente de energía que los acciona (motor de émbolo de encendido por chispa o por compresión, eléctrico, etc.) [...]

Los vehículos comprendidos aquí [...], por otra parte, pueden estar equipados con [...] un dispositivo de remolcado para remolques o semirremolques (principalmente los tractores o artefactos similares) [...]»

10 Según la nota explicativa del SA relativa a la partida 8709:

«La presente partida comprende un conjunto de carretillas del tipo de las utilizadas en las fábricas, depósitos, puertos o aeropuertos para el transporte a cortas distancias de cargas diversas (mercancías o contenedores) o para la tracción de pequeños remolques en las estaciones.

[...]

Las características esenciales comunes a las carretillas de la presente partida, que permiten distinguirlas de los vehículos de las partidas 87.01, 87.03 u 87.04, pueden resumirse como sigue:

- 1) No pueden utilizarse para el transporte de personas ni para el transporte de mercancías por carretera u otras vías públicas a causa de su estructura y de los dispositivos especiales que habitualmente presentan.
- 2) Su velocidad máxima cargadas no excede generalmente de 30-35 km/h.
- 3) Su radio de giro es aproximadamente igual a la longitud de la propia carretilla.

Las carretillas de la presente partida no tienen normalmente cabina de conducción cerrada, el puesto del conductor se reduce a veces a una plataforma en la que se mantiene de pie para conducir el vehículo. Un dispositivo protector, tal como una armadura o un enrejado metálico, está a veces colocado por encima del asiento del conductor.

También quedan clasificadas en la presente partida las carretillas en las que el conductor va a pie.

[...]

Las carretillas tractor del tipo de las utilizadas en las estaciones están esencialmente constituidas para la tracción o empuje de otros vehículos, principalmente de pequeños remolques. No transportan ellas mismas las mercancías. Son artefactos generalmente más ligeros y menos potentes que los tractores de la partida 87.01. Los vehículos de estos tipos pueden igualmente utilizarse en los muelles de los puertos, en los depósitos, etc.

[...]»

Informaciones arancelarias

- 11 El artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario (DO L 302, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 82/97 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 1996 (DO 1997, L 17, p. 1, y rectificación en DO 1997, L 179, p. 11) (en lo sucesivo, «CAC»), dispone:

«A efectos del presente Código, se entenderá por

[...]

- 5) “decisión”: todo acto administrativo efectuado en virtud de la normativa aduanera que, al pronunciarse sobre un caso individual, surta efectos jurídicos sobre una o más personas determinadas o que pueden determinarse; este término incluirá, entre otros aspectos, una información vinculante a efectos del artículo 12;

[...]»

12 El artículo 9, apartado 1, del CAC establece:

«Una decisión favorable al interesado quedará revocada o modificada cuando [...] no se hubieren cumplido o dejaren de cumplirse una o varias de las condiciones para su adopción.»

13 A tenor del artículo 12 del CAC:

«[...]

2. La información arancelaria vinculante o la información vinculante en materia de origen únicamente vinculará a las autoridades aduaneras frente al titular de la solicitud en lo relativo a la clasificación arancelaria o a la determinación del origen de una mercancía, respectivamente.

[...]

3. El titular deberá demostrar que coinciden plenamente:

— en materia arancelaria: la mercancía declarada con la descrita en la información;

[...]

5. Una información vinculante dejará de ser válida:

a) en materia arancelaria:

- i) cuando, como consecuencia de la adopción de un Reglamento, no se ajuste al Derecho por él establecido;
- ii) cuando resulte incompatible con la interpretación de una de las nomenclaturas a que se hace referencia en el apartado 6 del artículo 20,
 - en el ámbito comunitario, por una modificación de las notas explicativas de la nomenclatura combinada o por una sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas;
 - en el ámbito internacional, por un criterio de clasificación o por una modificación de las notas explicativas de la nomenclatura del [SA];
- iii) cuando haya sido revocada o modificada con arreglo al artículo 9, siempre que la revocación o modificación sea notificada al titular.

En los supuestos contemplados en los incisos i) y ii), la información vinculante dejará de ser válida en la fecha de publicación de dichas medidas o, en lo que se refiere a las medidas internacionales, en la fecha de la correspondiente comunicación de la Comisión en la serie C del *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*;

[...]»

14 El artículo 5, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 2454/93 de la Comisión, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento nº 2913/92 (DO L 253, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 12/97 de la Comisión, de 18 de diciembre de 1996 (DO 1997, L 9, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento de aplicación del CAC»), define la información vinculante como «una información arancelaria que vincule a las administraciones de todos los Estados miembros de la Comunidad, cuando se cumplan las condiciones definidas en los artículos 6 y 7».

15 El artículo 10 del Reglamento de aplicación del CAC dispone:

«1. La información arancelaria vinculante sólo podrá ser invocada por el titular, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 5 y 64 del [CAC].

[...]

3. El titular de información arancelaria vinculante podrá aducirla respecto de mercancías determinadas solamente en el caso de que se demuestre:

a) en materia arancelaria: a satisfacción de las autoridades aduaneras, que coinciden plenamente esta mercancía y la descrita en la información presentada;

[...]»

16 El artículo 11 del Reglamento de aplicación del CAC dispone:

«Las informaciones arancelarias vinculantes facilitadas por las autoridades aduaneras de un Estado miembro a partir del 1 de enero de 1991 obligarán a las autoridades competentes de todos los Estados miembros en las mismas condiciones.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

17 El 1 de marzo de 1999 Intermodal declaró unos vehículos de motor denominados «Magnum ET120 Terminal Tractors» para su despacho a libre práctica. Dicha declaración clasificaba los referidos vehículos en la partida arancelaria 8709 de la NC.

18 A raíz de una verificación, las autoridades aduaneras neerlandesas consideraron, no obstante, que dichos vehículos estaban incluidos en la subpartida 8701 20 10 de la NC. En consecuencia, remitieron a Intermodal una liquidación adicional de derechos.

19 En apoyo del recurso que interpuso contra esta liquidación ante el Gerechtshof te Amsterdam, Intermodal presentó, en particular, una información arancelaria vinculante (en lo sucesivo, «IAV») expedida el 14 de mayo de 1996 por las autoridades finlandesas. Dicho documento, que seguía siendo válido, se refería a la sociedad Sisu Terminal Systems Oy, con domicilio social en Tampere (Finlandia), como titular y clasificaba los vehículos denominados «Sisu-Terminaaltraktori» en la partida 8709 de la NC.

- 20 Mediante resolución de 21 de mayo de 2002 el Gerechtshof te Amsterdam desestimó el mencionado recurso. Por considerar que de la regla general para la interpretación de la NC que figura en la primera parte, título I, A, apartado 1, de ésta, y de la reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que el criterio decisivo para llevar a cabo la clasificación arancelaria de las mercancías reside, por lo general, en sus características y propiedades objetivas, tal como las define el texto de la partida de la NC y de las notas de sección o de capítulo de que se trata, dicho órgano jurisdiccional manifestó que, dado que no estaban diseñados para transportar mercancías ni estaban adaptados para la tracción de remolques de estación, los vehículos de que se trata no podían clasificarse en la partida 8709.
- 21 Considerando, por lo tanto, que la clasificación en la partida 8701 20 10 se imponía de manera clara y que la circunstancia de que las autoridades finlandesas hubieran expedido una IAV diferente para un bien similar a favor de un tercero no podía afectar a esta apreciación, el Gerechtshof te Amsterdam estimó que no procedía plantear una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia.
- 22 Intermodal interpuso un recurso de casación contra esta resolución ante el Hoge Raad der Nederlanden.
- 23 Estimando que de los artículos 4, apartado 5, y 12, apartados 2 y 3, del CAC, así como del artículo 10 del Reglamento de aplicación del CAC, se desprende que Intermodal no puede deducir ningún derecho de una IAV de la que no es el titular y que se refiere a otra mercancía, el Hoge Raad der Nederlanden se pregunta si, en unas circunstancias como las del litigio principal, un órgano jurisdiccional nacional que considere que la IAV facilitada a un tercero realiza una clasificación manifiestamente errónea con arreglo a la NC, está obligado a plantear una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia. Según el órgano jurisdiccional remitente, la circunstancia de que, en virtud del artículo 12, apartado 5, letra a), inciso ii), primer guión, del CAC, una IAV deja de ser válida cuando, a raíz de una sentencia del Tribunal de Justicia, resulte incompatible con la interpretación de la NC, podría, en su caso, militar a favor de una respuesta afirmativa a dicha cuestión.

- 24 Por otra parte, el órgano jurisdiccional mencionado desea que se dilucide si la partida 8709 debe interpretarse en sentido estricto, en el sentido de que no están incluidos en ella los vehículos controvertidos en el asunto principal debido a que no transportan mercancía, ni son carretillas tractor como las utilizadas en las estaciones o vehículos análogos, o si dicha partida debe interpretarse en un sentido más amplio, como sugieren las notas explicativas de la SA que amplían el concepto de «carretillas tractor» incluyendo en él las utilizadas para la tracción o el empuje de otros vehículos, no sólo en las estaciones, sino también en los puertos, en los depósitos, etc.
- 25 En estas circunstancias, el Hoge Raad der Nederlanden decidió suspender el curso del procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:
- «1) En el caso de que, en un litigio ante el juez nacional acerca de la clasificación en la NC de una determinada mercancía, el obligado al pago invoque la apreciación de una autoridad aduanera expresada en una [IAV] facilitada a favor de un tercero en relación con una mercancía similar y este juez estime que dicha [IAV] no es conforme con la NC, ¿está obligado este juez a plantear cuestiones de interpretación de la NC al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas?
- 2) ¿Debe interpretarse la partida 8709 de la NC en el sentido de que vehículos como los del presente asunto están comprendidos en ella?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión

- 26 Mediante esta cuestión el órgano jurisdiccional remitente pide que se dilucide si un tribunal nacional que conoce de un litigio relativo a la clasificación de una

mercancía en la NC y ante el cual se invoca una IAV referida a una mercancía similar facilitada por las autoridades aduaneras de otro Estado miembro a un tercero en dicho litigio está obligado a plantear cuestiones de interpretación al Tribunal de Justicia si considera que esa IAV no se ajusta a la NC, y pretende aplicar una clasificación arancelaria distinta de la formulada en dicha IAV.

27 A este respecto, debe puntualizarse con carácter preliminar que el órgano jurisdiccional remitente consideró acertadamente que del artículo 12 del CAC se desprendía que una IAV sólo crea derechos en favor de su titular y con respecto únicamente a las mercancías que en ella se mencionan. Como se desprende del apartado 23 de la presente sentencia, dicho tribunal dedujo lícitamente de ello que, en el litigio que se sigue ante él, Intermodal no tenía ningún derecho personal para invocar la IAV expedida por las autoridades finlandesas.

28 En cuanto a la cuestión prejudicial y, en relación, en primer lugar, con los órganos jurisdiccionales nacionales cuyas resoluciones pueden ser objeto de un recurso judicial de Derecho interno, del artículo 234 CE, párrafo segundo, se desprende que, como han recordado el Gobierno neerlandés y la Comisión de las Comunidades Europeas, tales órganos jurisdiccionales tienen la facultad y no la obligación de plantear una cuestión prejudicial interpretativa al Tribunal de Justicia si consideran que para dictar su sentencia es necesaria una resolución sobre este extremo.

29 A este respecto, debe recordarse, en particular, que el objetivo de la obligación de someter una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia que establece el artículo 234 CE, párrafo tercero, para los órganos jurisdiccionales nacionales cuyas resoluciones no puedan ser objeto de recurso es impedir que se consolide, en un Estado miembro cualquiera, una jurisprudencia nacional que no se ajuste a las normas del Derecho comunitario (véanse, en particular, la sentencia de 22 de febrero de 2001, Gomes Valente, C-393/98, Rec. p. I-1327, apartado 17, y la jurisprudencia citada en dicho apartado).

- 30 Pues bien, este objetivo se alcanza cuando quedan sujetos a esta obligación de remisión, sin perjuicio de los límites admitidos por el Tribunal de Justicia (sentencia de 6 de octubre de 1982, CILFIT y otros, 283/81, Rec. p. 3415), los tribunales supremos, así como cualesquiera órganos jurisdiccionales nacionales cuyas decisiones no sean susceptibles de ulterior recurso judicial (véanse la sentencia de 4 de junio de 2002, Lyckeskog, C-99/00, Rec. p. I-4839, apartados 14 y 15, y jurisprudencia citada en dichos apartados).
- 31 En cambio, en virtud del Tratado CE, los órganos jurisdiccionales nacionales cuyas resoluciones son susceptibles de recurso jurisdiccional de Derecho interno pueden apreciar libremente la eventual necesidad de plantear una cuestión prejudicial interpretativa al Tribunal de Justicia.
- 32 La circunstancia de que las autoridades aduaneras de otro Estado miembro hayan expedido a favor de un tercero en el litigio de que conoce tal órgano jurisdiccional y respecto a un producto similar al controvertido en dicho litigio, una IAV contemplada por una disposición de Derecho derivado, como el artículo 12 del CAC, no puede restringir la libertad de apreciación que ostenta dicho órgano jurisdiccional en virtud del artículo 234 CE.
- 33 En relación, en segundo lugar, con los órganos jurisdiccionales nacionales cuyas resoluciones no pueden ser objeto de recurso judicial de Derecho interno, debe recordarse que, a tenor de jurisprudencia reiterada, el artículo 234 CE, párrafo tercero, debe interpretarse en el sentido de que, cuando se suscita ante ellos una cuestión de Derecho comunitario, están obligados a someterla al Tribunal de Justicia, a no ser que hayan constatado que la cuestión suscitada no es pertinente o que la disposición comunitaria controvertida ya ha sido objeto de una interpretación por parte del Tribunal de Justicia o que la aplicación correcta del Derecho comunitario es tan evidente que no deja lugar a ninguna duda razonable. La existencia de tal eventualidad debe valorarse en función de las características propias del Derecho comunitario, de las dificultades concretas que presente su interpretación y del riesgo de divergencias jurisprudenciales dentro de la Comunidad.

- 34 La circunstancia de que las autoridades aduaneras de otro Estado miembro hayan expedido a un tercero en el litigio de que conoce dicho órgano jurisdiccional una IAV, respecto a una mercancía determinada, que parezca reflejar una interpretación de las partidas de la NC distinta de la que dicho órgano jurisdiccional considera que debe aplicar a un producto similar controvertido en ese litigio, debe, sin duda alguna, incitar a dicho órgano jurisdiccional a extremar la atención en su apreciación de la posible inexistencia de toda duda razonable en cuanto a la correcta aplicación de la NC, teniendo en cuenta, en particular, los tres elementos de la evaluación citados en el apartado anterior.
- 35 En cambio, contrariamente a lo que sostienen Intermodal y la Comisión, y como han alegado acertadamente los Gobiernos neerlandés y austriaco, la existencia de una IAV no puede, por sí sola, impedir que, al término de un examen ajustado a las exigencias recordadas en los apartados 33 y 34 de la presente sentencia, ese órgano jurisdiccional nacional llegue a la conclusión de que la aplicación correcta, en un caso determinado, de una partida arancelaria de la NC se imponga con tal evidencia que no deje lugar a duda razonable alguna sobre la solución de la cuestión suscitada, teniendo en cuenta, en particular, los criterios interpretativos reiteradamente establecidos por el Tribunal de Justicia en materia de clasificación en la NC, ni impedirle, en semejante caso, abstenerse de plantear la cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia y resolverla bajo su propia responsabilidad (sentencia CILFIT y otros, antes citada, apartado 16).
- 36 En efecto, debe recordarse, en primer lugar, que la posible aplicación divergente de la normativa en determinados Estados miembros no puede influir en la interpretación del Arancel Aduanero Común, basada en el texto de las partidas arancelarias (sentencia de 7 de mayo de 1991, Post, C-120/90, Rec. p. I-2391, apartado 24).
- 37 En segundo lugar, sin perjuicio de los criterios que se desprenden de la sentencia de 30 de septiembre de 2003, Köbler (C-224/01, Rec. p. I-10239), la jurisprudencia que deriva de la sentencia CILFIT y otros, antes citada, atribuye exclusivamente al

órgano jurisdiccional nacional la misión de apreciar si la correcta aplicación del Derecho comunitario es tan evidente que no deja lugar a ninguna duda razonable y, en consecuencia, de decidir no plantear al Tribunal de Justicia una cuestión de interpretación del Derecho comunitario que se ha suscitado ante él (sentencia de 17 de mayo de 2001, TNT Traco, C-340/99, Rec. p. I-4109, apartado 35).

38 En tercer lugar, la obligación de acudir al Tribunal de Justicia, establecida por el artículo 234 CE, párrafo tercero, se inserta en el marco de la colaboración instituida con el fin de garantizar la correcta aplicación y la interpretación uniforme del Derecho comunitario en el conjunto de los Estados miembros entre los órganos jurisdiccionales nacionales, en su calidad de jueces competentes para la aplicación del Derecho comunitario, y el Tribunal de Justicia (véanse, en particular, las sentencias CILFIT y otros, antes citada, apartado 7; de 4 de noviembre de 1997, Parfums Christian Dior, C-337/95, Rec. p. I-6013, apartado 25, y Gomes Valente, antes citada, apartado 17). Como se ha recordado en el apartado 29 de la presente sentencia, su objetivo consiste, en particular, en evitar que se sienten, en un Estado miembro, una jurisprudencia nacional no concordante con las normas de Derecho comunitario.

39 En este contexto, el Tribunal de Justicia declaró que antes de llegar a la conclusión de que la correcta aplicación del Derecho comunitario se impone con tal evidencia que no deja lugar a duda alguna razonable sobre la manera de resolver la cuestión suscitada y de abstenerse, por lo tanto, de plantear la cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia, el órgano jurisdiccional nacional debe llegar a la convicción de que esta evidencia se impondría igualmente a los órganos jurisdiccionales de los demás Estados miembros, así como al Tribunal de Justicia (sentencia CILFIT y otros, antes citada, apartado 16). Sin embargo, no puede exigirse a tal órgano jurisdiccional que se asegure, además de que dicha evidencia se impone a los órganos no judiciales, como las autoridades administrativas.

40 En cuarto lugar, debe recordarse que, como se desprende del propio texto del artículo 234 CE, el objetivo del mecanismo de remisión prejudicial establecido por esta disposición consiste en permitir que un órgano jurisdiccional nacional que conoce de un litigio disponga de las aclaraciones necesarias para resolverlo. En

cambio, no puede obligarse a un órgano jurisdiccional nacional a recurrir a dicho mecanismo por el mero hecho de que, en virtud de una disposición de Derecho derivado, como es el artículo 12 del CAC, la interpretación que efectúe el Tribunal de Justicia de una partida arancelaria determinada pueda privar de validez a una IAV expedida por las autoridades aduaneras de otro Estado miembro o poner fin a una práctica imputable a dichas autoridades, sin que la IAV ni la práctica constituyan el objeto del litigio de que conoce ese órgano jurisdiccional.

41 En cuanto a la circunstancia de que, en su caso, pudieran coexistir una práctica administrativa y una jurisprudencia divergentes en dos Estados miembros, lo cual, como señala la Comisión, sería contrario a la exigencia de aplicación uniforme del Arancel Aduanero Común, con la consecuencia de que, como señala Intermodal, productos similares fueran objeto de clasificaciones distintas según que el operador interesado los importara en uno u otro de tales Estados miembros, debe observarse que, como han señalado los Gobiernos neerlandés y austriaco, existen diversos mecanismos que permiten garantizar que tales contradicciones sólo sean de carácter provisional.

42 En primer lugar, de los artículos 9 y 12, apartado 5, letra a), inciso iii), del CAC se desprende que una IAV podrá revocarse si no se cumplieran o dejaran de cumplirse una o varias de las condiciones previstas para su adopción. De ello se deduce que, si una autoridad aduanera estima que la interpretación inicialmente efectuada por ella es incorrecta debido a un error de apreciación o a una evolución de los criterios en materia de clasificación arancelaria, puede considerar que una de las condiciones previstas para la adopción de la IAV ya no se cumple y revocar dicha IAV para modificar la clasificación arancelaria de las mercancías afectadas (véase, en este sentido, la sentencia de 22 de enero de 2004, *Timmermans Transport y Hoogenboom Production*, asuntos acumulados C-133/02 y C-134/02, Rec. p. I-1125, apartados 21 a 25).

43 Además, debe recordarse que, a tenor del artículo 12, apartado 5, letra a), inciso i), del CAC, una IAV deja de ser válida, en particular, cuando, como consecuencia de la

adopción de un reglamento de clasificación, ya no se ajuste al Derecho así establecido. Según el artículo 9, apartado 1, del Reglamento n° 2658/87, la Comisión puede adoptar tales reglamentos de clasificación, de conformidad con las normas de procedimiento establecidas en el artículo 10 de dicho Reglamento.

44 Por último, suponiendo que, a pesar de todo, perduren las divergencias observadas, podría someterse la cuestión al Tribunal de Justicia sobre la base del artículo 226 CE. A este respecto, debe recordarse, en particular, que una práctica administrativa puede ser objeto de un recurso por incumplimiento cuando presenta un grado suficiente de continuidad y generalidad (véanse, en particular, las sentencias de 29 de abril de 2004, Comisión/Alemania, C-387/99, Rec. p. I-3751, apartado 42, y de 26 de abril de 2005, Comisión/Irlanda, C-494/01, Rec. p. I-3331, apartado 28).

45 Teniendo en cuenta cuanto antecede, procede responder a la primera cuestión que el artículo 234 CE debe interpretarse en el sentido de que, cuando en un litigio sobre la clasificación arancelaria de una mercancía determinada seguido ante un órgano jurisdiccional nacional se presenta una IAV relativa a una mercancía similar facilitada a un tercero en dicho litigio por las autoridades aduaneras de otro Estado miembro, y dicho órgano jurisdiccional considere errónea la clasificación arancelaria contenida en dicho IAV, estas dos circunstancias:

- si se trata de un órgano jurisdiccional cuyas resoluciones son susceptibles de recurso de Derecho interno, no pueden tener como consecuencia obligar a éste a plantear cuestiones de interpretación al Tribunal de Justicia;
- si se trata de un órgano jurisdiccional cuyas resoluciones no puedan ser objeto de un recurso de Derecho interno, no pueden, por sí solas, tener como consecuencia automática obligar a éste a plantear cuestiones de interpretación al Tribunal de Justicia.

No obstante, cuando se suscita una cuestión de Derecho comunitario ante un órgano jurisdiccional cuyas resoluciones no son susceptibles de recurso de Derecho interno, éste debe cumplir su obligación de plantear la cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia, a no ser que haya constatado que la cuestión suscitada no es pertinente o que la disposición comunitaria controvertida ya haya sido interpretada por el Tribunal de Justicia o que la correcta aplicación del Derecho comunitario se impone con una evidencia tal que no deja lugar a ninguna duda razonable; debe valorarse la existencia de tal eventualidad en función de las características propias del Derecho comunitario, de las dificultades concretas que presente su interpretación y del riesgo de divergencias jurisprudenciales dentro de la Comunidad; la existencia de la mencionada IAV debe inducir a dicho órgano jurisdiccional a extremar la atención al apreciar la posible inexistencia de duda razonable en cuanto a la correcta aplicación de la NC, teniendo en cuenta, en particular, los tres elementos de valoración mencionados.

Sobre la segunda cuestión

⁴⁶ Mediante su segunda cuestión el órgano jurisdiccional remitente pide, esencialmente, que se dilucide si la partida 8709 de la NC debe interpretarse en el sentido de que un vehículo que posee las características del controvertido en el asunto principal está incluido en dicha partida.

⁴⁷ Según reiterada jurisprudencia, en aras de la seguridad jurídica y la facilidad de los controles, el criterio decisivo para la clasificación arancelaria de la mercancía debe buscarse, por lo general, en sus características y propiedades objetivas, tal como están definidas en el texto de las partidas de la NC y de las notas de las secciones o capítulos (véase, en particular, la sentencia de 16 de septiembre de 2004, DFDS, C-396/02, Rec. p. I-8439, apartado 27, y la jurisprudencia allí citada).

- 48 Las notas explicativas de la NC, así como las del SA, contribuyen, por su parte, de manera significativa a la interpretación del alcance de las diferentes partidas aduaneras, sin tener, no obstante, fuerza vinculante en Derecho (véase, en particular, la sentencia DFDS, antes citada, apartado 28). Por lo tanto, el tenor de dichas notas debe ser conforme con las disposiciones de la NC y no puede modificar su alcance (véanse, en particular, las sentencias de 9 de febrero de 1999, ROSE Elektrotechnik, C-280/97, Rec. p. I-689, apartado 23, y de 26 de septiembre de 2000, Eru Portuguesa, C-42/99, Rec. p. I-7691, apartado 20).
- 49 En el caso de autos, la partida 8709 de la NC se refiere a las «carretillas automóvil sin dispositivo de elevación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia» y a las «carretillas tractor del tipo de las utilizadas en las estaciones ferroviarias», así como sus partes.
- 50 Dicho texto distingue entre dos tipos de vehículos, cada uno de ellos definidos en función de algunas de sus características físicas o de los usos a que pueden ser sometidos.
- 51 En relación con las «carretillas automóvil» dicho texto contiene precisiones según las cuales deben tratarse de vehículos de los tipos utilizados en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, que no pueden estar dotados de un dispositivo de elevación y que sirven para el transporte de mercancías. Las notas explicativas del SA puntualizan, además, a este respecto, que las carretillas automóvil están provistas, por ejemplo, de una plataforma o de una caja en las que se cargan las mercancías.
- 52 Por consiguiente, aunque se utilicen en sitios y depósitos industriales, resulta patente que los vehículos controvertidos en el asunto principal no cumplen los requisitos objetivos así exigidos, ya que, como señaló acertadamente el Gobierno

neerlandés, de la resolución de remisión se desprende que, como tales, dichos vehículos no pueden transportar mercancías, sino que únicamente sirven para la tracción de los semirremolques mediante un dispositivo de elevación.

- 53 En relación con las «carretillas tractor», debe recordarse, ante todo, que la partida 8701 sobre los «tractores», que define la nota 2 del capítulo 87 como todos los «vehículos con motor esencialmente proyectados para tirar o empujar a otros aparatos, vehículos o cargas», señala que dicha partida abarca todos los tractores definidos de este modo, excepto las carretillas tractor de la partida 8709.
- 54 En cuanto a esta última partida, su texto se refiere a las carretillas tractor como las utilizadas en las estaciones ferroviarias. Algunas versiones lingüísticas como, en particular, las versiones inglesa y neerlandesa, se refieren más concretamente a los andenes de estación.
- 55 A este respecto, debe recordarse que según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el destino del producto puede constituir un criterio objetivo en materia de clasificación arancelaria siempre que sea inherente a dicho producto, inherencia que debe poder apreciarse en función de las características y propiedades objetivas del producto (véase, en particular, la sentencia de 17 de marzo de 2005, Ikegami, C-467/03, Rec. p. I-2389, apartado 23, y la jurisprudencia citada en dicho apartado).
- 56 El texto de la partida 8709 atribuye una importancia determinante al hecho de que los vehículos de que se trata deben pertenecer al tipo de los utilizados para la tracción en las estaciones ferroviarias y, en particular, como se desprende de algunas versiones lingüísticas, en los andenes.

- 57 Tal criterio hace referencia a las características objetivas de la carretilla que deben ser tales que ésta sea naturalmente apta para su utilización en las estaciones, en particular, en los andenes, y que sea idéntica o análoga a los vehículos que se utilizan efectivamente en tales lugares.
- 58 Por su parte, las notas explicativas del SA confirman que los vehículos a los que se refiere de este modo la partida 8709 son del mismo tipo que los utilizados para la tracción, en las estaciones, de pequeños remolques.
- 59 En el caso de autos, como señaló el órgano jurisdiccional remitente, los vehículos controvertidos en el asunto principal van equipados con un motor diesel de 132 kW de potencia a 2.500 revoluciones por minuto, así como de una transmisión automática de cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás, y están provistos de una cabina cerrada, así como de una plataforma elevadora con una capacidad de elevación de 60 cm. Dichos vehículos poseen una capacidad de carga de 32.000 kg y un radio de giro muy corto, y están diseñados para el desplazamiento de semirremolques.
- 60 De estas características objetivas se deduce claramente que los vehículos controvertidos en el asunto principal no son parecidos a los vehículos efectivamente utilizados para la tracción en las estaciones, en particular, en los andenes, ni, por su naturaleza, son aptos para tal utilización.
- 61 De ello se sigue que, como alegó acertadamente el Gobierno neerlandés, y contrariamente a la tesis defendida por Intermodal y por la Comisión, tales vehículos no pueden estar comprendidos en el ámbito de aplicación de la partida 8709.

62 Cabe observar, además, que corroboran esta apreciación otras precisiones contenidas en las notas explicativas del SA. Así, éstas indican que las características que permiten distinguir los vehículos incluidos en la partida 8709 de los tractores a que se refiere la partida 8701 consisten, en particular, en la velocidad máxima limitada de los primeros, que por lo general no excede de 30 a 35 km por hora, en su radio de giro, aproximadamente igual a la longitud de la propia carretilla, en el hecho de que, habida cuenta de sus accesorios especiales y de su estructura, no pueden ser utilizados para el transporte de mercancías por carretera o, incluso, en la circunstancia de que, por regla general, son más ligeros y menos potentes que los segundos. Dichas notas precisan igualmente que las carretillas a que se refiere la partida 8709 normalmente no llevan una cabina de conducción cerrada, ya que el puesto del conductor se reduce incluso a veces a una plataforma en la que éste se mantiene de pie para conducir el vehículo.

63 Pues bien, es obligado reconocer que dichas características enumeradas en las notas explicativas del SA no se dan en los vehículos controvertidos en el asunto principal.

64 Teniendo en cuenta lo que antecede, procede responder a la segunda cuestión que la partida 8709 de la NC debe interpretarse en el sentido de que no está comprendido en dicha partida un vehículo equipado con un motor diesel de 132 kW de potencia a 2.500 revoluciones por minuto, así como con una transmisión automática de cuatro marchas hacia adelante y una hacia atrás, provisto de una cabina cerrada, así como de una plataforma elevadora con una capacidad de elevación de 60 cm que posee una capacidad de carga de 32.000 kg, un radio de giro muy corto y está diseñado para el desplazamiento de semirremolques sobre terrenos y en edificios industriales. Tal vehículo no es, en efecto, ni una carretilla automóvil utilizada para el transporte de mercancías, ni una carretilla tractor como las utilizadas en las estaciones, en el sentido de dicha partida.

Costas

- ⁶⁵ 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 en el 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 Primera) declara:

- 1) **El artículo 234 CE debe interpretarse en el sentido de que cuando en un litigio relativo a la clasificación arancelaria de una mercancía determinada seguido ante un órgano jurisdiccional nacional se presente una información arancelaria vinculante relativa a una mercancía similar facilitada a un tercero en dicho litigio por las autoridades aduaneras de otro Estado miembro, y dicho órgano jurisdiccional considere errónea la clasificación arancelaria contenida en la referida información, estas dos circunstancias:**

- **si se trata de un órgano jurisdiccional cuyas resoluciones no son susceptibles de recurso de Derecho interno, no pueden tener como consecuencia obligar a éste a plantear cuestiones de interpretación al Tribunal de Justicia;**

- si se trata de un órgano jurisdiccional cuyas resoluciones no puedan ser objeto de un recurso de Derecho interno, no pueden, por sí solas, tener como consecuencia automática obligar a éste a plantear cuestiones de interpretación al Tribunal de Justicia.

No obstante, cuando se suscita una cuestión de Derecho comunitario ante un órgano jurisdiccional cuyas resoluciones no son susceptibles de recurso de Derecho interno, éste debe cumplir su obligación de plantear la cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia, a no ser que haya constatado que la cuestión suscitada no es pertinente o que la disposición comunitaria controvertida ya ha sido interpretada por el Tribunal de Justicia o que la correcta aplicación del Derecho comunitario se impone con una evidencia tal que no deja lugar a ninguna duda razonable; debe valorarse la existencia de tal eventualidad en función de las características propias del Derecho comunitario, de las dificultades concretas que presente su interpretación y del riesgo de divergencias jurisprudenciales dentro de la Comunidad; la existencia de la mencionada información arancelaria vinculante debe inducir a dicho órgano jurisdiccional a extremar la atención al apreciar la posible inexistencia de duda razonable en cuanto a la correcta aplicación de la Nomenclatura Combinada, que figura en el anexo I del Reglamento (CEE) n° 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la Nomenclatura Arancelaria y Estadística y al Arancel Aduanero Común, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n° 2261/98 de la Comisión, de 26 de octubre de 1998, teniendo en cuenta, en particular, los tres elementos de valoración mencionados.

- 2) La partida 8709 de la Nomenclatura Combinada debe interpretarse en el sentido de que no está comprendido en dicha partida un vehículo equipado con un motor diesel de 132 kW de potencia a 2.500 revoluciones por minuto, así como con una transmisión automática de cuatro marchas hacia

adelante y una hacia atrás, provisto de una cabina cerrada, así como de una plataforma elevadora con una capacidad de elevación de 60 cm que posee una capacidad de carga de 32.000 kg y un radio de giro muy corto y está diseñado para el desplazamiento de semirremolques sobre terrenos y en edificios industriales. Tal vehículo no es, en efecto, ni una carretilla automóvil utilizada para el transporte de mercancías, ni una carretilla tractor como las utilizadas en las estaciones, en el sentido de dicha partida.

Firmas