



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 22 de septiembre de 2016\*

«Procedimiento prejudicial — Apreciación de validez — Reglamento (CE) n.º 1051/2009 — Arancel Aduanero Común — Clasificación arancelaria — Nomenclatura Combinada — Partida 8701 — Tractores — Subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 39 — Tractores agrícolas y tractores forestales (excepto los motocultores), de ruedas, nuevos — Vehículos todoterreno ligeros de cuatro ruedas, concebidos para ser utilizados como tractores»

En el asunto C-91/15,

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 12 de febrero de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 25 de febrero de 2015, en el procedimiento entre

**Kawasaki Motors Europe NV**

e

**Inspecteur van de Belastingdienst/Douane,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. D. Šváby (Ponente), Presidente de Sala, y los Sres. J. Malenovský y M. Safjan, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Kawasaki Motors Europe NV, por los Sres. J.A. H. Hollebeek, M. van der Knaap y E. van Doornik, advocaten;
- en nombre del Gobierno neerlandés, por las Sras. M. Bulterman y B. Koopman, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. J.-F. Brakeland y A. Caeiros, en calidad de agentes;

\* Lengua de procedimiento: neerlandés.

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 por objeto la validez del Reglamento (CE) n.º 1051/2009 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2009, relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la Nomenclatura Combinada (DO 2009, L 290, p. 56).
- 2 Esa petición se ha presentado en el marco de un litigio entre Kawasaki Motors Europe NV (en lo sucesivo, «KME») y el Inspecteur van de Belastingdienst/Douane (inspector del servicio de impuestos/aduanas, Países Bajos) (en lo sucesivo, «Inspecteur») acerca de tres informaciones arancelarias vinculantes emitidas por éste relativas a vehículos todoterreno ligeros de cuatro ruedas, concebidos para ser utilizados como tractores.

### **Marco jurídico**

#### *Derecho de la Unión*

#### Reglamento n.º 2658/87

- 3 Conforme al artículo 9, apartado 1, letra a), primer guion, y al artículo 10 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), según su modificación por el Reglamento (CE) n.º 254/2000 del Consejo, de 31 de enero de 2000 (DO 2000, L 28, p. 16) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 2658/87»), la Comisión Europea, asistida por el Comité del Código aduanero, adoptará las medidas relativas a la aplicación de la Nomenclatura Combinada, que constituye el anexo I del Reglamento n.º 2658/87, en lo que se refiere a la clasificación de las mercancías. Con fundamento en la primera de esas disposiciones se adoptó el Reglamento n.º 1051/2009.
- 4 Esa Nomenclatura Combinada, según su modificación por el Reglamento (CE) n.º 948/2009 de la Comisión, de 30 de septiembre de 2009 (DO 2009, L 287, p. 1) (en lo sucesivo, «NC»), contiene en su primera parte, título I, sección A, un conjunto de reglas generales para la interpretación de dicha nomenclatura (en lo sucesivo, «reglas generales»). Esa sección dispone:

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

1. Los títulos de las secciones, de los capítulos o de los subcapítulos solo 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.

[...]

3. Cuando una mercancía pudiera clasificarse, en principio, en dos o más partidas por aplicación de la regla 2 b) o en cualquier otro caso, la clasificación se efectuará como sigue:
  - a) la partida con descripción más específica tendrá prioridad sobre las partidas de alcance más genérico. [...]

[...]

6. La clasificación de mercancías en las subpartidas de una misma partida está determinada legalmente por los textos de estas subpartidas y de las notas de subpartida así como, *mutatis mutandis*, por las reglas anteriores, bien entendido que solo pueden compararse subpartidas del mismo nivel. A efectos de esta regla, también se aplican las notas de sección y de capítulo, salvo disposición en contrario.»
- 5 En la segunda parte de la NC, titulada «Cuadro de derechos», el capítulo 87 comprende los «Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios». Con arreglo a la nota 2 del citado capítulo, «se entiende por “tractores”, los vehículos con motor esencialmente concebidos para tirar o empujar otros aparatos, vehículos o cargas, incluso si tienen ciertos acondicionamientos accesorios en relación con su utilización principal, que permitan el transporte de herramientas, semillas, abonos, etc».
- 6 Dentro de este capítulo 87, la partida 8701 está redactada como sigue:

|            |                                                                                                                                               |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| «8701      | Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 8709)                                                                                |
| 8701 10 00 | — Motocultores                                                                                                                                |
| 8701 20    | — Tractores de carretera para semirremolques                                                                                                  |
| [...]      |                                                                                                                                               |
| 8701 30 00 | — Tractores de orugas                                                                                                                         |
| 8701 90    | — Los demás<br>— — Tractores agrícolas y tractores forestales (excepto los motocultores), de ruedas:<br>— — — Nuevos, con potencia del motor: |
| 8701 90 11 | — — — — Inferior o igual a 18 kW                                                                                                              |
| 8701 90 20 | — — — — Superior a 18 kW pero inferior o igual a 37 kW                                                                                        |
| 8701 90 25 | — — — — Superior a 37 kW pero inferior o igual a 59 kW                                                                                        |
| 8701 90 31 | — — — — Superior a 59 kW pero inferior o igual a 75 kW                                                                                        |
| 8701 90 35 | — — — — Superior a 75 kW pero inferior o igual a 90 kW                                                                                        |
| 8701 90 39 | — — — — Superior a 90 kW                                                                                                                      |
| 8701 90 50 | — — — Usados                                                                                                                                  |
| 8701 90 90 | — — Los demás»                                                                                                                                |

- 7 El tipo de los derechos de aduana de importación aplicable a la subpartida arancelaria 8701 90 90 es del 7 %, mientras que los aparatos comprendidos en las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 50 disfrutan de una exención de derechos.

#### Reglamento n.º 1051/2009

- 8 El Reglamento n.º 1051/2009 entró en vigor el 26 de noviembre de 2009. Ese Reglamento clasifica dos aparatos, conforme a los datos que figuran en su anexo.
- 9 Esos aparatos, descritos ambos como «Vehículo nuevo de cuatro ruedas (denominado “vehículo todoterreno”) con motor de émbolo (pistón) de encendido por chispa, una potencia de aproximadamente 15 kW y un peso en vacío de unos 310 kg», se clasifican en las subpartidas 8701 90 11 y 8701 90 90 de la NC.

- 10 Según las precisiones enunciadas después de su descripción, ambos vehículos tienen en común las siguientes características:
- un asiento único de unos 600 mm de longitud que sólo tiene cabida para el conductor;
  - un sistema de dirección parecido al de un vehículo tradicional basado en el principio de Ackerman controlado por un manillar;
  - frenos en las ruedas delanteras y traseras;
  - un embrague automático y una marcha atrás;
  - un motor especialmente diseñado para adaptarse a terrenos difíciles y capaz de generar a bajo régimen suficiente potencia;
  - la potencia se transmite a las ruedas traseras por un eje;
  - neumáticos con un dibujo diseñado para un uso fuera de la red de carreteras;
  - un orificio con accesorios para fijar distintos dispositivos de enganche, y
  - una capacidad de remolque de aproximadamente 1 170 kg (sin frenos).
- 11 En cambio, conforme a esas precisiones sólo el primer vehículo dispone de «un cabestrante fijado permanentemente para desplazar troncos». Se menciona que «el vehículo se destina principalmente a la realización de trabajos forestales».
- 12 Según la justificación que figura en ese anexo, las clasificaciones así realizadas se han determinado por las reglas generales 1 y 6, por la nota 2 del capítulo 87 de la segunda parte de la NC y por el texto de la partida 8701 y de la subpartida 8701 90 así como de las subpartidas de ocho cifras correspondientes a la clasificación respectiva de cada vehículo.
- 13 También se exponen en esa justificación las siguientes constataciones para los dos vehículos:
- «Dado que va equipado de un orificio con accesorios para fijar distintos dispositivos de enganche y un eje de transmisión a las ruedas, el vehículo está destinado a realizar trabajos en terrenos difíciles y remolcar o empujar otros vehículos, artefactos o cargas (nota 2 del capítulo 87).»
  - «Se excluye la clasificación en la partida 8703, ya que el vehículo se ajusta a la definición de la nota 2 del capítulo 87 y es capaz de tirar o empujar al menos dos veces su peso en vacío (sin frenos) (véanse también las notas explicativas de la NC de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 90).»
- 14 No obstante, en el penúltimo párrafo de la justificación de la clasificación de cada vehículo se señala la distinción siguiente:
- Del primer vehículo, clasificado en la subpartida 8701 90 11 de la NC, se constata que «el cabestrante confiere al vehículo las características de un tractor forestal (véanse también las notas explicativas de la NC de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 50).»
  - Del segundo vehículo, clasificado en la subpartida 8701 90 90 de la NC, se constata por el contrario que «se excluye la clasificación como tractor agrícola o forestal, ya que el vehículo no tiene ni toma de fuerza, ni dispositivo de elevación hidráulica, ni cabestrante (véanse también las notas explicativas de la NC de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 50).»

15 En la fecha de la adopción del Reglamento n.º 1051/2009, el 3 de noviembre de 2009, las notas explicativas de la Nomenclatura Combinada de las Comunidades Europeas (DO 2008, C 133, p. 1) estaban redactadas como sigue para las subpartidas pertinentes:

— Para la totalidad de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 90:

«Estas subpartidas incluyen los denominados “vehículos todo terreno” diseñados para ser utilizados como tractores, con las siguientes características:

- un único asiento para el conductor,
  - un dispositivo de enganche para remolque,
  - se conduce mediante un manillar con dos empuñaduras, donde se integran los controles,
  - la dirección se obtiene girando las dos ruedas delanteras y está basada en un sistema de dirección del tipo de los automóviles (principio de Ackerman),
  - frenos en todas las ruedas,
  - embrague automático y marcha atrás,
  - motor especialmente diseñado para adaptarse a terrenos difíciles y capaz de desarrollar, a bajo régimen, la suficiente potencia para remolcar el equipamiento que lleva,
  - la potencia se transmite a las ruedas mediante ejes y no mediante cadenas,
  - los neumáticos incorporados a todos los vehículos tienen un dibujo profundo diseñado específicamente para circular por terrenos escabrosos,
  - una capacidad de tracción suficiente para mover un remolque sin frenar, con un peso igual o superior al doble de su propio peso. Si reúnen todas las características enumeradas y además cumplen las disposiciones de las notas explicativas de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 50, los vehículos se clasificarán como tractores agrícolas o forestales. Si sólo cumplen las características enumeradas, se clasifican en la subpartida 8701 90 90. Si no reúnen todas las características mencionadas, los vehículos denominados “todo terreno” se clasifican en la partida 8703. También se excluyen de estas subpartidas los denominados “Quads” [partida 8703 o subpartida 9503 00 10 (véanse las notas explicativas de esta subpartida)].»
- En cuanto a las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 50, relativas a los tractores agrícolas y tractores forestales (excepto los motocultores), de ruedas:

«Se clasifican en estas subpartidas los tractores agrícolas o forestales de tres ruedas o más que por su construcción y su equipo estén manifiestamente destinados a utilizarse en las explotaciones agrícolas, hortícolas o forestales. Estos vehículos tienen una velocidad máxima limitada (en general, en carretera, una máxima de 25 km por hora). Los tractores agrícolas están generalmente equipados con un dispositivo hidráulico que permite elevar o bajar las máquinas agrícolas (gradas, arados, etc.), una toma de fuerza para utilizar la potencia del motor en el funcionamiento de otras máquinas o implementos y un dispositivo de enganche para los remolques. También pueden estar equipados con un dispositivo hidráulico para hacer funcionar los aparatos de mantenimiento (cargadores de heno, de estiércol, etc.) en la medida en que estos últimos puedan considerarse como accesorios. Se clasifican igualmente en estas subpartidas los tractores agrícolas de construcción especial, tales como los tractores con chasis muy elevados (tractores con gran altura entre las ruedas) que se usan en las viñas y viveros, así como los tractores para laderas y los tractores portaaperos. Los artefactos agrícolas

intercambiables presentados con los tractores siempre deben seguir su propio régimen (partidas 8432, 8433, etc.), aunque estén fijos al tractor. Los tractores forestales se caracterizan, además, por la presencia de un torno fijo que permite el acarreo de árboles. De acuerdo con la nota 2 de este capítulo, los tractores de estas subpartidas pueden llevar también ciertos acondicionamientos accesorios en relación con el uso principal, que permitan el transporte de máquinas agrícolas o forestales, herramientas, abonos, semillas, etc. Están principalmente excluidas de estas subpartidas las cortadoras de césped (llamadas cortadoras de césped autoportantes o también motocultores), equipadas con un órgano de corte fijo y una sola toma de fuerza que sirve únicamente para mover el órgano de corte (véase la nota explicativa de la partida 8433).»

— En lo que se refiere a la subpartida 8701 90 90, titulada «Los demás»:

«Entre los tractores comprendidos en esta subpartida, se pueden citar:

- 1) los tractores de trabajos públicos;
- 2) los tractores de un eje para vehículos automóviles articulados.»

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

<sup>16</sup> El litigio principal concierne a la clasificación arancelaria de tres modelos de vehículos todoterreno (KVF-360 4x4, KVF-650 4x4 y KVF-750 4x4) de marca Kawasaki. Esos modelos tienen las características comunes siguientes:

- motor de émbolo (pistón) de encendido por chispa, refrigerado por aire en el primer vehículo, refrigerado con líquido en los otros dos, con una potencia respectiva de 15,7 kW, 30,9 kW y 37,1 kW;
- asiento único y diseño para su uso por una sola persona;
- peso en vacío respectivo de 274,5 kg, 273 kg y 275 kg;
- sistema de dirección basado en el principio de Ackerman controlado por un manillar;
- frenos en las ruedas delanteras y traseras;
- embrague automático y una marcha atrás;
- un motor especialmente diseñado para adaptarse a terrenos difíciles y capaz de generar a bajo régimen suficiente potencia;
- propulsión por el eje trasero o las cuatro ruedas;
- neumáticos con un dibujo diseñado para un uso fuera de la red de carreteras;
- anillo de remolque para tirar de remolques;
- capacidad de remolque (sin freno) respectiva de 620 kg, 567 kg y 567 kg, y capacidad de remolque (con freno) respectiva de 1 028 kg, 1 096 kg y 1 098 kg;
- transmisión por árbol de transmisión;
- caja de cambios sin escalones (transmisión variable continua), y
- no disponen de toma de fuerza, dispositivo de elevación hidráulica, ni cabrestante.

- 17 EL 28 de abril de 2010 KME solicitó informaciones arancelarias vinculantes para esos tres modelos de vehículo todoterreno, instando su clasificación respectiva en las subpartidas 8701 90 11, 8701 90 20 y 8701 90 25 de la NC, relativas a los tractores agrícolas y los tractores forestales, distinción en la clasificación instada que se realizaba en función de la potencia del motor de cada modelo.
- 18 Fueron emitidas informaciones arancelarias vinculantes el 11 de mayo siguiente, clasificando todos los modelos en la subpartida 8701 90 90.
- 19 Tras una reclamación que no prosperó, KME interpuso un recurso contra las decisiones que contenían esas informaciones arancelarias, del que conoce en apelación el Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Apelación de Ámsterdam).
- 20 Ese tribunal expone que el origen del litigio principal remonta a 1992, cuando la administración competente decidió clasificar vehículos análogos o idénticos a los que son objeto del actual litigio en la subpartida 8703 21 10 de la NC, como vehículos diseñados para el transporte de personas. No obstante, el órgano entonces competente para resolver los litigios en materia de aranceles aduaneros había juzgado errónea esa clasificación y consideró que los vehículos en cuestión debían ser clasificados en la subpartida 8701 90 11, correspondiente a los tractores agrícolas y tractores forestales, con ruedas, nuevos, con motor de potencia no superior a 18 kW. Se emitieron informaciones arancelarias concordantes con esa decisión.
- 21 Una vez extinguida la validez de esas informaciones, KME presentó nuevas solicitudes de informaciones arancelarias vinculantes para vehículos del mismo tipo, entre ellos el vehículo todoterreno KVF-650 4x4, que es uno de los tres modelos objeto actualmente del litigio principal. En las informaciones arancelarias vinculantes emitidas a raíz de esas solicitudes el Inspecteur clasificó de nuevo esos vehículos en la subpartida 8703 21 10 de la NC, relativa a «automóviles de turismo y demás vehículos nuevos concebidos principalmente para el transporte de personas de cilindrada inferior o igual a 1 000 cm<sup>3</sup>». Esa clasificación se realizó con referencia al Reglamento (CE) n.º 2518/98 de la Comisión de 23 de noviembre de 1998, relativo a la clasificación de ciertas mercancías en la Nomenclatura Combinada (DO 1998, L 315, p. 3).
- 22 En el procedimiento jurisdiccional promovido por KME acerca de esas informaciones arancelarias vinculantes, el Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Apelación de Ámsterdam) preguntó al Tribunal de Justicia acerca de la validez de ese Reglamento, y sobre las subpartidas en las que se debían clasificar en su caso los vehículos considerados.
- 23 En la sentencia de 27 de abril de 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), el Tribunal de Justicia declaró la invalidez del Reglamento n.º 2518/98. En el punto 2 del fallo de esa sentencia declaró que los vehículos nuevos todo terreno de cuatro ruedas que dispongan de un único asiento, provistos de una dirección basada en el principio de Ackerman, accionada mediante un manillar, equipados con un dispositivo de enganche y cuyas características técnicas permitan empujar un peso equivalente al doble del suyo deben clasificarse en la subpartida 8701 90 de la NC, y que la clasificación de dichos vehículos debía realizarse en las subpartidas que correspondieran a la potencia de su motor.
- 24 A raíz de esa sentencia, el Inspecteur emitió el 12 de enero de 2009 nuevas informaciones arancelarias vinculantes clasificando los vehículos considerados en las subpartidas 8701 90 11 o 8701 90 20 de la NC, en función de la potencia del motor respectivo.
- 25 No obstante, el 3 de diciembre siguiente el Inspecteur hizo saber que esas informaciones habían perdido su validez a causa de la entrada en vigor del Reglamento n.º 1051/2009, y basándose en éste emitió las informaciones arancelarias vinculantes actualmente discutidas en el litigio principal, que clasifican los referidos vehículos en la subpartida 8701 90 90 de la NC.

- 26 Al igual que las partes en el asunto principal, el tribunal remitente considera que, sin ser idénticos, el vehículo al que se refiere el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009 y los que son objeto del asunto principal son similares, y que por tanto ese Reglamento es aplicable por analogía a estos últimos vehículos, con referencia a la sentencia de 4 de marzo de 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122).
- 27 Sin embargo, ese tribunal duda de la validez del citado Reglamento, en cuanto de él resulta que esos vehículos deben clasificarse en la subpartida 8701 90 90 de la NC debido a que no disponen de toma de fuerza, ni dispositivo de elevación hidráulica, ni cabrestante.
- 28 Ese tribunal considera en efecto que el punto 2 del fallo de la sentencia de 27 de abril de 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), dictada en relación con un asunto que versaba sobre un modelo de vehículo idéntico a uno de los discutidos en el litigio principal, que es el modelo KVF-650 4x4, sólo puede interpretarse en el sentido de que el Tribunal de Justicia calificó a esos vehículos como «tractores agrícolas y tractores forestales», ya que, dentro de la subpartida 8701 90 de la NC, la nomenclatura precisa las subpartidas (subpartidas de ocho cifras 8701 90 11 a 8701 90 39) en función de la potencia de motor sólo para esa categoría de tractores.
- 29 Por otro lado, el Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Apelación de Ámsterdam) señala que las notas explicativas de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 50, a las que se hace referencia en la justificación del punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009, sobre cuya validez se pregunta al Tribunal de Justicia en el presente asunto, mencionan ciertamente que los tractores forestales se caracterizan por la presencia de un torno, pero que los tractores agrícolas sólo están «generalmente» equipados con un dispositivo de elevación hidráulica y una toma de fuerza, lo que no excluiría que se clasifiquen como tractor agrícola los vehículos todoterreno del tipo de los discutidos en el asunto principal, que no disponen de un dispositivo de elevación hidráulica y una toma de fuerza.
- 30 En estas circunstancias, el Gerechtshof Amsterdam (Tribunal de Apelación de Ámsterdam) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«¿Es válido el Reglamento n.º 1051/2009 [...]?»

### **Sobre la cuestión prejudicial**

#### *Sobre la admisibilidad de la cuestión*

- 31 La Comisión mantiene que la cuestión prejudicial es inadmisibile porque el Reglamento n.º 1051/2009, cuya validez se pide que aprecie el Tribunal de Justicia, carece de incidencia en el resultado del litigio principal. En efecto, según se deduce de la resolución de remisión, los vehículos objeto de ese asunto no son idénticos sino sólo comparables al previsto en el punto 2 del anexo de ese Reglamento, por lo que dicho Reglamento no tiene consecuencias jurídicas directas en la clasificación de los vehículos discutidos en el asunto principal.
- 32 En ese sentido el tribunal remitente comprende erróneamente la sentencia de 4 de marzo de 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122). En efecto, de ésta no resulta que sea obligatoria la aplicación por analogía de un Reglamento de clasificación a productos comparables a los previstos por ese Reglamento, sino que esa sentencia presenta antes bien un Reglamento de esa clase como una fuente de inspiración con el propósito de favorecer una interpretación coherente de la NC y la igualdad de trato de los operadores económicos.
- 33 Además, ese tribunal no justifica por qué son comparables los vehículos objeto del asunto principal al previsto en el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009.

- 34 Se debe desestimar esa excepción de inadmisibilidad.
- 35 Conviene observar previamente que el tribunal remitente ha utilizado exactamente el mismo término empleado en el apartado 35 de la sentencia de 4 de marzo de 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), en su versión en lengua neerlandesa, que es el adjetivo «vergelijkbaar», al que corresponden el adjetivo «analogues» en la versión en lengua francesa de esa sentencia y el verbo «entsprechen» en la versión en lengua alemana, que era la lengua del procedimiento prejudicial que dio lugar a esa sentencia.
- 36 Además, consta que ese tribunal no se ha limitado a considerar que los productos objeto del asunto principal son análogos al descrito en el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009, apreciación de hecho que corresponde a su competencia exclusiva, sino que además ha formulado una descripción precisa de esos productos, que por otro lado concuerda en sustancia con la descripción del producto al que se refiere el punto 2 de ese anexo. De esa manera, de las descripciones enunciadas en los apartados 9 a 11 y en el apartado 16 de esta sentencia resulta que los vehículos discutidos en el litigio principal son análogos al que describe el punto 2 del anexo de ese Reglamento. En sustancia, ese tribunal ha constatado que todos esos vehículos reúnen el conjunto de las características exigidas para ser considerados como «tractores» en el sentido previsto en la partida 8701 de la NC, y que no disponen de toma de fuerza, ni dispositivo de elevación hidráulica, ni cabestrante.
- 37 El tribunal remitente ha cumplido así las exigencias del artículo 94, letras a) y c), del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, exponiendo en la resolución de remisión los hechos pertinentes según los ha apreciado, lo que permite conocer las razones que le han llevado a preguntarse sobre la validez de la parte cuestionada de ese Reglamento.
- 38 Por otra parte, basta observar que en la sentencia de 4 de marzo de 2004, Krings (C-130/02, EU:C:2004:122), aunque la resolución de remisión se refería a productos que no eran idénticos sino tan solo análogos a los previstos en la parte pertinente del anexo del Reglamento de clasificación sobre cuya validez se preguntaba al Tribunal de Justicia (véanse los apartados 34 y 35 de esa sentencia), éste se pronunció no obstante sobre la validez de ese Reglamento (véase el punto 1 del fallo de esa sentencia).
- 39 En efecto, de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que, si bien un Reglamento de clasificación no es directamente aplicable a productos que no son idénticos sino sólo análogos al producto objeto de ese Reglamento, éste es aplicable por analogía a los referidos productos (véanse en ese sentido, en especial, las sentencias de 4 de marzo de 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, apartados 34 y 35, y de 13 de julio de 2006, Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465, apartados 31 a 33). Por tanto, cuando un tribunal nacional duda de la validez de un Reglamento de clasificación que debe aplicar por analogía a productos lo bastante similares a los previstos por ese Reglamento, está justificado que plantee una cuestión prejudicial sobre la validez de éste al Tribunal de Justicia (véase en ese sentido, en especial, la sentencia de 19 de febrero de 2009, Kamino International Logistics, C-376/07, EU:C:2009:105, apartado 69).
- 40 Por consiguiente, procede responder a la cuestión prejudicial.

#### *Sobre el fondo*

- 41 Es oportuno recordar que en el punto 2 del fallo de la sentencia de 27 de abril de 2006, Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259), el Tribunal de Justicia declaró que «los vehículos nuevos todo terreno de cuatro ruedas que dispongan de un único asiento, provistos de una dirección basada en el principio de Ackerman, accionada mediante un manillar, equipados con un dispositivo de enganche y cuyas características técnicas permitan empujar un peso equivalente al doble del suyo

deben clasificarse en la subpartida 8701 90 de dicha Nomenclatura. Corresponde al Gerechtshof Amsterdam [(Tribunal de Apelación de Ámsterdam)] efectuar la clasificación de dichos vehículos en las subpartidas que correspondan a la potencia de su motor».

- 42 La subpartida 8701 90 de la NC, relativa a los tractores, excepto los motocultores, los tractores de carretera para semirremolques y los tractores de orugas, que se incluyen en las subpartidas 8701 10 a 8701 30, abarca dos categorías de tractores, que son:
- por un lado, los tractores agrícolas y los tractores forestales (excepto los motocultores), de ruedas, y
  - por otro, los tractores que, al mismo tiempo, sean distintos de los tractores comprendidos en las subpartidas 8701 10 a 8701 30, y de los tractores agrícolas y forestales (en lo sucesivo, «demás tractores»).
- 43 Los demás tractores se incluyen en una subpartida única de ocho cifras, que es la subpartida 8701 90 90.
- 44 En cambio, los tractores agrícolas y los tractores forestales son objeto de diferentes subpartidas de ocho cifras. Se distinguen ante todo según sean usados, en cuyo caso se incluyen en la subpartida 8701 90 50, o nuevos. En segundo término, los tractores agrícolas y los tractores forestales, nuevos, se reparten en seis subpartidas de ocho cifras en función de la potencia de su motor, que son las subpartidas 8701 90 11, 8701 90 20, 8701 90 25, 8701 90 31, 8701 90 35 y 8701 90 39.
- 45 La subpartida 8701 90 de la NC no comprende más subpartidas de ocho cifras que las mencionadas en los dos apartados precedentes de esta sentencia.
- 46 De esa constatación resulta que el punto 2 del fallo de la sentencia de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), concierne exclusivamente a las subpartidas de ocho cifras 8701 90 11 a 8701 90 39 de la NC, relativas a los tractores agrícolas y a los tractores forestales, nuevos, ya que el Tribunal de Justicia interpretó esas subpartidas en el sentido de que deben considerarse pertinentes para la clasificación arancelaria de vehículos como los descritos en ese punto 2, debiendo clasificarse dichos vehículos en la subpartida específica que corresponda a la potencia de su motor. Por tanto, para la clasificación de esos vehículos debe excluirse la subpartida 8701 90 90, relativa a los demás tractores.
- 47 Hay que constatar por otra parte que el vehículo descrito en el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009 es análogo a los que eran objeto del asunto que dio lugar a la sentencia de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), atendiendo a la descripción que figura en los apartados 26 a 31 de esa sentencia. Corrobora esa constatación el hecho de que uno de los modelos de vehículos a los que se refería el asunto que dio lugar a esa sentencia, a saber el modelo KVF-650 4x4, también es objeto del actual asunto principal. Pues bien, como se ha señalado en el apartado 36 de la presente sentencia, los vehículos de los que se discute actualmente en el litigio principal son sin distinción alguna análogos al descrito en el punto 2 de ese anexo.
- 48 De las apreciaciones realizadas en los apartados 46 y 47 de la presente sentencia se deduce por tanto que el Reglamento n.º 1051/2009, en cuanto clasifica el vehículo descrito en el punto 2 de su anexo en la subpartida 8701 90 90 de la NC, y no en una de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 39 de ésta, en función de la potencia de su motor, es incompatible con el alcance de esas últimas subpartidas, según resulta del punto 2 del fallo de la sentencia de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259).
- 49 Las objeciones aducidas por la Comisión no pueden desvirtuar la constatación de invalidez que debe derivar normalmente de esa incompatibilidad.

- 50 En ese sentido es preciso observar en primer lugar que en el punto 2 del fallo de la sentencia de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe* (C-15/05, EU:C:2006:259), el Tribunal de Justicia se limitó a interpretar las subpartidas de ocho cifras comprendidas en la subpartida 8701 90 de la NC a la luz de las características de los vehículos descritos por el tribunal remitente, como éste le pedía con su segunda cuestión, e instó a ese tribunal a realizar él mismo la clasificación de esos vehículos.
- 51 En segundo lugar, no cabe acoger la afirmación expuesta por la Comisión de que el motivo decisivo para la clasificación del vehículo descrito en el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009 en la subpartida 8701 90 90, a saber que «se excluye la clasificación como tractor agrícola o forestal, ya que el vehículo no tiene ni toma de fuerza, ni dispositivo de elevación hidráulica, ni cabestrante», deriva de las notas explicativas de la NC, dado que éstas precisan, acerca de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 50, que «los tractores agrícolas están generalmente equipados con un dispositivo hidráulico que permite elevar o bajar las máquinas agrícolas (gradas, arados, etc.), una toma de fuerza para utilizar la potencia del motor en el funcionamiento de otras máquinas o implementos y un dispositivo de enganche para los remolques» y que «los tractores forestales se caracterizan [...] por la presencia de un torno fijo que permite el acarreo de árboles».
- 52 La jurisprudencia del Tribunal de Justicia reconoce el interés de las notas explicativas ya que contribuyen de manera importante a la interpretación del alcance de las diferentes partidas aduaneras, sin ser, no obstante, jurídicamente vinculantes (véase en ese sentido, en especial, la sentencia de 17 de julio de 2014, *System Europe*, C-480/13, EU:C:2014:2097, apartado 30 y jurisprudencia citada).
- 53 En ese sentido es preciso observar que los pasajes de las notas explicativas de la NC a los que se refiere la Comisión no tienen un alcance absoluto. En efecto, en lo que concierne a la circunstancia de que los tractores agrícolas cuenten con un dispositivo hidráulico que permite elevar o bajar las máquinas agrícolas y con una toma de fuerza para utilizar la potencia del motor en el funcionamiento de otras máquinas o implementos, se indica tan sólo que «generalmente» los tractores agrícolas disponen de ellos. Ahora bien, como señala el tribunal remitente, de esa formulación se deduce que la carencia de esos elementos no basta para excluir el destino agrícola de los tractores. No se puede asentir a la explicación expuesta por la Comisión de que esa formulación corresponde a una inversión de la carga de la prueba del destino del vehículo. En efecto, tal alcance no resulta de las notas explicativas, lo que corrobora además la omisión, en la justificación de la clasificación realizada en el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009, de observación alguna de que las otras características del vehículo referido no demuestran su destino agrícola.
- 54 Por otra parte, conforme a la regla general 1, 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 otras reglas generales. La regla general 6 dispone que la clasificación de mercancías en las subpartidas de una misma partida está determinada legalmente por los textos de estas subpartidas y de las notas de subpartida así como, *mutatis mutandis*, por las otras reglas generales. Finalmente, de la regla general 3, letra a), resulta que cuando una mercancía pudiera clasificarse en dos partidas, la partida con descripción más específica tendrá prioridad sobre la partida de alcance más genérico.
- 55 En este asunto consta que los vehículos utilitarios como el previsto en el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009 deben calificarse como «tractores» en el sentido de la subpartida 8701 90, que atañe exclusivamente a vehículos utilitarios. La distinción principal operada dentro de esa subpartida se basa en el destino, agrícola o forestal, de los tractores referidos.
- 56 Conforme a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el destino del producto puede constituir un criterio objetivo de clasificación, siempre que sea inherente a ese producto, inherencia que debe poder apreciarse en función de las características y propiedades objetivas de éste (sentencia de 17 de julio de 2014, *System Europe*, C-480/13, EU:C:2014:2097, apartado 31 y jurisprudencia citada).

- 57 Además, dado el alcance de la regla general 3, letra a), debe clasificarse a un tractor que presente esas características objetivas en la subpartida más específica.
- 58 En este asunto, y según resulta además de las notas explicativas de la NC, el destino agrícola o forestal de los tractores puede derivar de su diseño y de la existencia de dispositivos o de equipamientos que los destinan a ser utilizados en las explotaciones agrícolas, hortícolas o forestales, sin que se tenga que asociar a priori ese destino a la concurrencia de ciertos dispositivos o equipamientos limitativamente enumerados.
- 59 Pues bien, según resulta de la descripción de los tipos de vehículos a los que se refiere la sentencia de 27 de abril de 2006, *Kawasaki Motors Europe (C-15/05, EU:C:2006:259)*, que corresponde en esencia a la del vehículo previsto en el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009, los vehículos a los que se refería esa sentencia se caracterizaban, además de por su gran capacidad de tracción, por su especial diseño, en particular en lo que atañe al motor, los neumáticos y la suspensión, concebidos para permitirles moverse en terrenos naturales difíciles en conjunción con un utillaje que se les puede unir mediante diversos dispositivos de conexión o de enganche. Todas esas características son generales, objetivas y visibles.
- 60 En tercer lugar, carece de incidencia el hecho de que, como menciona la Comisión, algunos tractores que tienen aparentemente un destino agrícola o forestal puedan usarse con fines de ocio. Efectivamente, hay que recordar que cuando la característica objetiva de un producto sea verificable en el momento del despacho en aduanas, la circunstancia de que también sea posible otra utilización de ese producto no puede desvirtuar su calificación jurídica. Para su clasificación aduanera, no es necesario que ese producto esté destinado única o exclusivamente a la utilización correspondiente a esa característica objetiva. Basta con que ésta sea su destino esencial (sentencia de 13 de julio de 2006, *Anagram International, C-14/05, EU:C:2006:465*, apartado 26). En cualquier caso, esa objeción no puede justificar la clasificación de los tipos de vehículos considerados en la subpartida 8701 90 90, que, como todas las subpartidas de la partida 8701 de la NC, se refiere a vehículos utilitarios.
- 61 En cuarto y último lugar, la clasificación de vehículos como el descrito en el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009 en las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 50 no tiene como consecuencia llevar a una interpretación de la subpartida 8701 90 90 que la privara de contenido. Basta observar en ese sentido que las notas explicativas de la NC sobre esa última subpartida mencionan a modo de ejemplo de vehículos comprendidos en ella los tractores de trabajos públicos y los tractores de un eje para vehículos automóviles articulados.
- 62 De todas las consideraciones anteriores se sigue que, al adoptar el Reglamento n.º 1051/2009, que clasifica el vehículo descrito en el punto 2 de su anexo en la subpartida 8701 90 90 de la NC, y no en aquella de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 39 que corresponda a la potencia del motor de ese vehículo, la Comisión modificó, reduciéndolo, el alcance de esas últimas subpartidas, y por tanto excedió la competencia que le atribuye el artículo 9, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 2658/87 (véase en ese sentido, en especial, la sentencia de 4 de marzo de 2004, *Krings, C-130/02, EU:C:2004:122*, apartado 26).
- 63 Se debe responder por tanto a la cuestión planteada que el punto 2 del anexo del Reglamento n.º 1051/2009 es inválido en cuanto clasifica el vehículo que describe en la subpartida 8701 90 90 de la NC, y no en aquella de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 39 que corresponda a la potencia del motor de ese vehículo.

## Costas

- <sup>64</sup> 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 Octava) declara:

**El punto 2 del anexo del Reglamento (CE) n.º 1051/2009 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2009, relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la Nomenclatura Combinada, es inválido en cuanto clasifica el vehículo que describe en la subpartida 8701 90 90 de esa Nomenclatura Combinada, según su modificación por el Reglamento (CE) n.º 948/2009 de la Comisión, de 30 de septiembre de 2009, y no en aquella de las subpartidas 8701 90 11 a 8701 90 39 de esa nomenclatura que corresponda a la potencia del motor de ese vehículo.**

Firmas