



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

de 22 de febrero de 2018\*

«Procedimiento prejudicial — Arancel aduanero común — Partidas arancelarias — Vehículos automóviles para transporte de mercancías — Subpartidas 8704 10 10 y 8704 21 91 — Reglamento (UE) 2015/221 — Validez»

En el asunto C-545/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el First-tier Tribunal (Tax Chamber) [Tribunal de Primera Instancia de lo Contencioso-Administrativo (Sala de asuntos tributarios), Reino Unido], mediante resolución de 26 de octubre de 2016, recibida en el Tribunal de Justicia el 28 de octubre de 2016, en el procedimiento entre

**Kubota (UK) Ltd,**

**EP Barrus Ltd**

y

**Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. J.-C. Bonichot, en funciones de Presidente de Sala, y los Sres. S. Rodin (Ponente) y E. Regan, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Wahl;

Secretario: Sra. L. Hewlett, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 27 de septiembre de 2017;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Kubota (UK) Ltd y EP Barrus Ltd, por la Sra. V. Sloane y el Sr. S. Cock, Barristers;
- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. C. Crane y el Sr. M. Fell, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. A. Caeiros y J. Hradil, en calidad de agentes;

\* Lengua de procedimiento: inglés.

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 interpretación de las partidas 8704 10 10 y 8704 21 91 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 su versión resultante del 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»), así como la validez del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/221 de la Comisión, de 10 de febrero de 2015, relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la nomenclatura combinada (DO 2015, L 37, p. 1).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Kubota (UK) Ltd y EP Barrus Ltd, por un lado, y los Commissioners for Her Majesty's Revenue & Customs (Administración tributaria, Reino Unido), por otro, en relación con la clasificación arancelaria de determinados vehículos automóviles para transporte de mercancías que dichas sociedades importan en la Unión Europea.

### **Marco jurídico**

#### ***Derecho de la Unión***

- 3 El artículo 2 del Reglamento (CEE) n.º 2913/92 del Consejo, de 12 de octubre de 1992, por el que se aprueba el código aduanero comunitario (DO 1992, L 302, p. 1), establece:

«1. Salvo disposiciones en sentido contrario resultantes de convenios internacionales o de prácticas consuetudinarias de alcance geográfico y económico limitado o bien de medidas comunitarias autónomas, la normativa aduanera comunitaria se aplicará de modo uniforme en la totalidad del territorio aduanero de la Comunidad.

2. En el marco de normativas específicas o de convenios internacionales, podrán aplicarse igualmente fuera del territorio aduanero de la Comunidad determinadas disposiciones de la normativa aduanera comunitaria.»
- 4 El artículo 12, apartado 6, párrafo primero, de dicho Reglamento dispone:

«El titular de una información vinculante que haya dejado de ser válida con arreglo a los incisos ii) o iii) de la letra a) o a los incisos ii) o iii) de la letra b) del apartado 5 podrá continuar invocándola durante un período de seis meses después de dicha publicación o notificación siempre que, basándose en la información vinculante y antes de la adopción de la medida de que se trate, haya celebrado contratos firmes y definitivos de compra o venta de las mercancías en cuestión. No obstante, cuando se trate de productos para los que se presenta un certificado de importación, exportación o fijación anticipada en el momento en que se efectúan las formalidades aduaneras, el período de seis meses se sustituirá por el período de validez del certificado de que se trate.»
- 5 La NC, establecida por el Reglamento n.º 2658/87, se basa en el sistema armonizado mundial 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).

- 6 La primera parte de la NC comprende un conjunto de disposiciones preliminares. En el título I de esa parte, dedicado a las reglas generales, el epígrafe A, titulado «Reglas generales para la interpretación de la [NC]», dispone:

«La clasificación de mercancías en la [NC] se regirá por los principios 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. Sin embargo, cuando dos o más partidas se refieran, cada una, solamente a una parte de las materias que constituyen un producto mezclado o un artículo compuesto o solamente a una parte de los artículos en el caso de mercancías presentadas en juegos o surtidos acondicionados para la venta al por menor, tales partidas deberán considerarse igualmente específicas para dicho producto o artículo, incluso si una de ellas lo describe de manera más precisa o completa;

[...]».

- 7 La partida 8704 de la NC tiene la siguiente estructura:

«8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías:
8704 10	— Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras:
8704 10 10	— — Con motor de émbolo (pistón) de encendido por compresión (diésel o semidiésel) o con motor de émbolo (pistón) de encendido por chispa
8704 10 90	— — Los demás
	— Los demás, con motor de émbolo (pistón) de encendido por compresión (diésel o semidiésel):
8704 21	— — De peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t:
[...]	[...]
	— — — — Con motor de cilindrada inferior o igual a 2 500 cm <sup>3</sup> :
8704 21 91	— — — — — Nuevos
[...]	[...]»

- 8 El anexo del Reglamento 2015/221, adoptado de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 2658/87, clasifica las mercancías que se describen en la columna 1 del cuadro del anexo de dicho Reglamento en el código NC mencionado en la columna 2, por los motivos indicados en la columna 3 del mencionado cuadro. Dicho anexo dice textualmente:

«Descripción de la mercancía	Clasificación (código NC)	Motivos
(1)	(2)	(3)
<p>Un vehículo utilitario nuevo con tracción en las cuatro ruedas, motor de émbolo de encendido por compresión (diésel), de cilindrada de 720 cm<sup>3</sup>, peso neto (incluidos los fluidos) de unos 630 kg., capacidad de remolque no frenado de 750 kg y unas dimensiones aproximadas de 300 × 160 cm.</p> <p>El vehículo dispone de un habitáculo abierto con dos asientos (incluido el conductor) equipado con una estructura de protección total en caso de vuelco, una plataforma de carga constituida por un sólido marco de acero con una estructura reforzada transversal plana, con un volquete manual y una capacidad de 0,4 m<sup>3</sup>, o sea, aproximadamente, 400 kg. Tiene un chasis notablemente elevado (27 cm) y una distancia entre ejes de 198 cm.</p> <p>Está equipado con neumáticos todoterreno para suelos movedizos, frenos de disco húmedos, un dispositivo de acoplamiento y un enganche delantero. El vehículo tiene una velocidad limitada de 25 km/h, y una gran capacidad de frenado.</p> <p>El vehículo está diseñado para su uso fuera de la carretera, especialmente en terrenos muy accidentados. El vehículo se presenta para su uso en una serie de funciones, por ejemplo, el empuje, la tracción de remolques, el desplazamiento de animales y el transporte de plantas, cajas, agua y equipos, municiones así como piensos para animales.</p>	8704 21 91	<p>La clasificación está determinada por las reglas generales 1 y 6 para la interpretación de la nomenclatura combinada y por el texto de los códigos NC 8704, 8704 21 y 8704 21 91.</p> <p>El vehículo está concebido como un vehículo polivalente que puede utilizarse para una serie de funciones en distintos entornos. Tiene las características objetivas de los vehículos automóviles para transporte de mercancías de la partida 8704 (véanse también los dictámenes de clasificación del sistema armonizado 8704 31/3 y 8704 90/1).</p> <p>El vehículo no es un volquete automotor concebido para utilizarlo fuera de la red de carreteras. No es de construcción robusta con caja basculante o en el que puede abrirse el fondo, diseñado para el transporte de escombros o de materiales diversos [véanse también las notas explicativas del sistema armonizado de la partida 8704, párrafo sexto, punto (1)]. Por consiguiente, se excluye su clasificación en la subpartida 8704 10.</p> <p>Por tanto, el producto debe clasificarse en el código NC 8704 21 91 como vehículo automóvil nuevo para el transporte de mercancías.</p>

- 9 Las notas explicativas de la nomenclatura combinada de la Unión Europea, de 6 de mayo de 2011 (DO 2011, C 137, p. 1; en lo sucesivo, «notas explicativas de la NC»), establecen lo siguiente en relación con el código 8704:

«8704	<p>Vehículos automóviles para transporte de mercancías</p> <p>Se aplicarán <i>mutatis mutandis</i> las notas explicativas de la partida 8703.</p> <p>En lo que se refiere a la definición de la cilindrada, véase la nota explicativa de subpartidas del SA, subpartidas 8407 31, 8407 32, 8407 33 y 8407 34.</p> <p>Esta partida comprende especialmente los vehículos todo terreno con tracción en las cuatro ruedas, chasis articulado, en los que la parte delantera está equipada con un motor diésel y una cabina que reúne los órganos de mando. La parte</p>
-------	--

	<p>trasera se compone de un bastidor con dos ruedas, sin equipamiento alguno, pero diseñado para montar diversos equipos.</p> <p>Por el contrario, se excluyen de esta partida estos vehículos cuando están provistos de máquinas agrícolas o equipados para usos especiales (partida 8705).</p>
8704 10 10 y 8704 10 90	<p>Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras</p> <p>1) Se clasifican principalmente en estas subpartidas los vehículos equipados con una caja basculante delantera o trasera o con fondo abatible, especialmente concebidos para transportar arena, grava, tierra, piedras, etc. y utilizados en canteras, minas, obras de construcción, de carreteras, aeropuertos y puertos. Al final de esta nota, se exponen ejemplos ilustrativos de distintos modelos de volquetes automotores.</p> <p>2) Se clasifican también en estas subpartidas vehículos más pequeños del tipo utilizado en las obras para transportar la tierra, mampuestas, cemento y hormigón frescos, etc. Llevan un chasis fijo o articulado y dos o cuatro ruedas motrices, la caja basculante situada encima de un eje y el asiento del conductor encima del otro. El asiento del conductor no está, generalmente, cubierto por una cabina.»</p>

### *Notas explicativas del SA*

- 10 En virtud del artículo 6, apartado 1, del Convenio Internacional mencionado en el apartado 5 de la presente sentencia, 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.
- 11 Las notas explicativas del SA son del siguiente tenor por lo que se refiere a la subpartida 8704 10:
- «Los volquetes automotores de esta subpartida se distinguen de los demás vehículos para el transporte de mercancías (en especial de los camiones con caja basculante) por el hecho de que presentan las características siguientes:
- una caja de chapa de acero extremadamente robusta cuya pared delantera se prolonga por encima de la cabina del conductor para protegerle y el piso se eleva total o parcialmente hacia atrás;
  - en algunos casos, una semicabina para el conductor;
  - ausencia de suspensión en los ejes;
  - dispositivo de frenado reforzado;
  - velocidad máxima y radio de acción limitados;
  - neumáticos especiales para suelos movedizos;
  - la relación peso en vacío/carga útil es inferior a 1:1,6, debido a la robustez del vehículo;

- caja eventualmente calentada por los gases de escape para evitar que los materiales se adhieran o se hielen.

Sin embargo, conviene observar que ciertos volquetes automotores están especialmente diseñados para utilizarlos en las minas o en los túneles, como por ejemplo, los que llevan la caja con un piso que puede abrirse. Presentan algunas de las características enunciadas anteriormente, pero no tienen cabina y la caja no se prolonga por una especie de tejado de protección.»

### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

- 12 A raíz de una resolución del Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [Tribunal Superior de lo Contencioso-Administrativo (Sala de asuntos tributarios y de los mercados regulados), Reino Unido], la Administración tributaria emitió, a instancias de las demandantes en el asunto principal, unas informaciones arancelarias vinculantes (en lo sucesivo, «IAV») que clasificaban algunos de los vehículos automóviles para transporte de mercancías importados por ellas entre los volquetes automotores de la subpartida 8704 10.
- 13 En 2014, el Comité del Código Aduanero examinó la clasificación de determinados vehículos utilitarios, examen motivado —según el tribunal remitente— por la resolución del Upper Tribunal (Tax and Chancery Chamber) [Tribunal Superior de lo Contencioso-Administrativo (Sala de asuntos tributarios y de los mercados regulados)]. A raíz de ese examen, la Comisión Europea adoptó el Reglamento 2015/221, que clasifica en la subpartida 8704 21 91 los vehículos similares a los vehículos controvertidos en el litigio principal. Ese Comité aplicó dicho Reglamento y la Administración tributaria informó a las demandantes en el litigio principal de la revocación de las IAV.
- 14 Las demandantes en el litigio principal impugnaron esa revocación ante el tribunal remitente alegando dos motivos. En su primer motivo de recurso, sostuvieron que el Reglamento 2015/221 no es aplicable a los vehículos que importan y, en el segundo, que dicho Reglamento es nulo en la medida en que clasifica el vehículo contemplado en su anexo en la subpartida 8704 21 91.
- 15 Tras hacer constar que el Reglamento 2015/221 se aplica a los vehículos controvertidos en el litigio principal, el tribunal remitente considera que las alegaciones de las demandantes en el litigio principal en las que se impugna la validez de dicho Reglamento no son totalmente infundadas.
- 16 En estas circunstancias, el First-tier Tribunal (Tax Chamber) [Tribunal de Primera Instancia de lo Contencioso-Administrativo (Sala de asuntos tributarios), Reino Unido] decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
  - «1) ¿Es nulo el Reglamento [2015/221] en la medida en que clasifica los vehículos a los que se refiere en la partida 8704 21 91 de la NC, y no en la partida 8704 10 de la NC?
  - 2) En particular, ¿es nulo el Reglamento [2015/221] en la medida en que: restringe indebidamente el ámbito de aplicación de la subpartida 8704 10; tiene en cuenta criterios inadmisibles; es intrínsecamente incongruente; no tiene debidamente en cuenta las notas explicativas, las partidas de la NC ni las reglas generales de interpretación de la NC; y/o no tiene en cuenta los requisitos pertinentes identificados por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en relación con la partida 8704 10 de la NC?»

## **Sobre las cuestiones prejudiciales**

### ***Sobre la admisibilidad***

- 17 Con carácter preliminar, la Comisión se pregunta sobre la admisibilidad de las cuestiones prejudiciales, alegando que el problema de la validez del Reglamento 2015/221 es de carácter meramente hipotético. En efecto, sostiene que no son claras las razones por las que la Administración tributaria revocó las IAV controvertidas en el litigio principal, dado que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de dicho Reglamento, puesto en relación con el artículo 12, apartado 6, del Reglamento n.º 2913/92, las demandantes en el litigio principal podían seguir invocándolas hasta el 5 de junio de 2015.
- 18 A este respecto, procede comenzar recordando que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en el marco de un procedimiento con arreglo al artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al juez nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la resolución jurisdiccional que ha de adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto, tanto la necesidad como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieren a la interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse (sentencia de 26 de enero de 2017, Banco Primus, C-421/14, EU:C:2017:60, apartado 29 y jurisprudencia citada).
- 19 En efecto, en el marco del procedimiento de cooperación entre el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales establecido en el artículo 267 TFUE, las cuestiones relativas al Derecho de la Unión disfrutan de una presunción de pertinencia. El Tribunal de Justicia únicamente tiene la posibilidad de negarse a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional a efectos del artículo 267 TFUE cuando no se cumple con lo exigido por el artículo 94 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia sobre el contenido de la petición de decisión prejudicial o cuando resulta evidente que la interpretación o la apreciación de la validez de una norma de la Unión, solicitadas por el órgano jurisdiccional nacional, no guardan relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal o cuando el problema es de naturaleza hipotética (sentencia de 28 de marzo de 2017, Rosneft, C-72/15, EU:C:2017:236, apartado 50 y jurisprudencia citada).
- 20 En el caso de autos, aunque de los autos a disposición del Tribunal de Justicia no se desprende que el objeto del litigio principal sea la interpretación o la aplicabilidad del artículo 2 del Reglamento 2015/221, no es menos cierto que las demandantes en el litigio principal impugnan, en el segundo motivo de su recurso, la validez de dicho Reglamento en la medida en que clasifica las mercancías a las que se refiere en la subpartida 8704 21 91 de la NC. Pues bien, el tribunal remitente, que considera que los vehículos controvertidos en el litigio principal están incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, estima necesaria para resolver dicho litigio la respuesta del Tribunal de Justicia sobre la validez de aquél.
- 21 En estas circunstancias, al no ser de naturaleza hipotética el problema planteado por las cuestiones prejudiciales, éstas son admisibles.

### ***Sobre el fondo***

- 22 En sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, que procede examinar conjuntamente, el tribunal remitente se pregunta, en esencia, acerca de la validez del Reglamento 2015/221.
- 23 Con carácter preliminar, procede recordar que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el Consejo de la Unión Europea confirió a la Comisión, cuando actúe 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 para adoptar las medidas contempladas en el artículo 9 del Reglamento n.º 2658/87 no le autoriza a modificar el contenido ni el alcance de las partidas arancelarias (sentencia de 4 de marzo de 2004, Krings, C-130/02, EU:C:2004:122, apartado 26 y jurisprudencia citada).

- 24 En el caso de autos, es preciso examinar si la Comisión, al proceder a la clasificación arancelaria del vehículo descrito en la columna 1 del cuadro del anexo del Reglamento 2015/221 en la subpartida 8704 21 91 y no en la subpartida 8704 10, ha modificado el contenido de estas dos subpartidas arancelarias.
- 25 A este respecto, de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia resulta que, 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 (sentencias de 27 de abril de 2006, Kawasaki Motors Europe, C-15/05, EU:C:2006:259, apartado 38; de 29 de octubre de 2009, Dinter y Europol Frost-Food, C-522/07 y C-65/08, EU:C:2009:663, apartado 29, y de 22 de diciembre de 2010, Premis Medical, C-273/09, EU:C:2010:809, apartado 42).
- 26 Además, el destino del producto puede constituir un criterio objetivo de clasificación, siempre que sea inherente a dicho producto, inherencia que debe poder apreciarse en función de las características y propiedades objetivas de éste (sentencia de 22 de marzo de 2017, GROFA y otros, C-435/15 y C-666/15, EU:C:2017:232, apartado 40).
- 27 En el caso de autos, como resulta del propio tenor de la columna 1 del cuadro del anexo del Reglamento 2015/221 relativa a la subpartida 8704 21 91, el vehículo al que allí se hace referencia es un vehículo utilitario nuevo con tracción a las cuatro ruedas, peso neto de unos 630 kg, capacidad de remolque no frenado de 750 kg y unas dimensiones aproximadas de 300 × 160 cm. Dicho vehículo dispone de un habitáculo abierto con dos asientos equipado con una estructura de protección total en caso de vuelco, una plataforma de carga constituida por un sólido marco de acero con una estructura reforzada transversal plana, así como un volquete manual. Equipado con neumáticos todoterreno para suelos movedizos, un dispositivo de acoplamiento y un enganche delantero, el vehículo tiene una velocidad limitada de 25 km/h y una gran capacidad de frenado. El vehículo está diseñado para su uso fuera de la carretera, especialmente en terrenos muy accidentados. El vehículo se presenta para su uso en una serie de funciones, por ejemplo, el empuje, la tracción de remolques, el desplazamiento de animales y el transporte de plantas, cajas, agua y equipos, municiones, así como piensos para animales.
- 28 Conviene recordar que las mercancías comprendidas en la subpartida 8704 10 son, según el propio tenor de ésta, los «volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras». Por tanto, este tenor literal presupone que para que un vehículo pueda ser clasificado en la misma ha de cumplir dos requisitos, a saber, ser un volquete automotor y haber sido proyectado para utilizarlo fuera de la red de carreteras (sentencia de 16 de septiembre de 2004, DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, apartado 31).
- 29 Como confirma la propia Comisión, el vehículo al que se refiere el Reglamento 2015/221 cumple el requisito relativo al uso fuera de la red de carreteras, puesto que está equipado con neumáticos todoterreno para suelos movedizos y su velocidad está limitada a 25 km/h.
- 30 Queda por determinar si dicho vehículo cumple también el requisito relativo al carácter de volquete automotor.

- 31 A este respecto, es preciso recordar que la subpartida 8704 10 de la NC es una partida específica para los vehículos especialmente diseñados para el transporte y la descarga de diversos materiales fuera de la red de carreteras (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de enero de 2007, B.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, apartado 36) y que una característica esencial de los volquetes automotores es la de que están equipados con una caja basculante o un fondo abatible que permite el transporte de dichos materiales (véase, en este sentido, la sentencia de 16 de septiembre de 2004, DFDS, C-396/02, EU:C:2004:536, apartado 32).
- 32 Además, según las notas explicativas de la NC, se clasifican en las subpartidas 8704 10 10 y 8704 10 90, en particular, los vehículos especialmente concebidos para transportar arena, grava, tierra y piedras, es decir, materiales a granel, y utilizados en canteras, minas, obras de construcción, de carreteras, aeropuertos y puertos.
- 33 Procede, por lo tanto, examinar si el vehículo al que se refiere el Reglamento 2015/221 está especialmente concebido para ese uso concreto.
- 34 A este respecto, se desprende del propio tenor de dicho Reglamento que un vehículo de este tipo está equipado con un habitáculo abierto y con una caja basculante con una capacidad de 0,4 m<sup>3</sup>, o sea, de aproximadamente 400 kg.
- 35 Así pues, el vehículo al que se refiere el Reglamento 2015/221, debido a su escasa robustez, a su capacidad de carga limitada y a su habitáculo abierto sin protección del conductor contra los materiales a granel, se presenta como un vehículo destinado a utilizarse en toda una serie de funciones de transporte de diversos elementos, como plantas o animales, equipos, cajas o municiones.
- 36 Además, dicho vehículo, por sus características técnicas y sus propiedades objetivas, no puede asimilarse a los vehículos comprendidos en la subpartida 8704 10, puesto que no presenta la robustez necesaria para ser utilizado en obras de construcción, característica inherente a los volquetes automotores (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de enero de 2007, B.A.S. Trucks, C-400/05, EU:C:2007:22, apartado 35).
- 37 Por consiguiente, el hecho de que tal vehículo disponga de una caja basculante que le permite, accesoriamente, transportar pequeñas cantidades de materiales a granel no pone en entredicho la procedencia de su clasificación en la subpartida 8704 21 91.
- 38 Por último, como se ha recordado en el apartado 23 de la presente sentencia, la Comisión dispone de una amplia facultad de apreciación para precisar el contenido de las partidas arancelarias.
- 39 Como el análisis de los autos remitidos al Tribunal no ha puesto de manifiesto ningún motivo de invalidez, cabe concluir que el Reglamento 2015/221 clasificó legítimamente el vehículo que describe en la subpartida 8704 21 91, y no en la subpartida 8704 10.
- 40 En consecuencia, procede responder a las cuestiones planteadas que su examen no ha revelado ningún hecho que pueda afectar a la validez del Reglamento.

### **Costas**

- 41 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 han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia sin ser partes del litigio principal no pueden ser objeto de reembolso.

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

**El examen de las cuestiones prejudiciales planteadas no ha revelado ningún hecho que pueda afectar a la validez del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/221 de la Comisión, de 10 de febrero de 2015, relativo a la clasificación de determinadas mercancías en la nomenclatura combinada.**

Firmas