SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)
de 16 de septiembre de 2004 *

En el asunto C-396/02,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial, planteada con arreglo al artículo 234 CE,

por el Gerechtshof te Amsterdam (Países Bajos), mediante resolución de 6 de noviembre de 2002, recibida en el Tribunal de Justicia el 11 de noviembre de 2002, en el procedimiento entre:

DFDS BV

e

Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam,

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. A. Rosas, en funciones de Presidente de la Sala Tercera, los Sres. R. Schintgen y K. Schiemann (Ponente), Jueces;

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

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de DFDS BV, por los Sres. G.A. Tusveld y G.J. van Slooten, advocaten;

— en nombre del Gobierno neerlandés, por la Sra. S. Terstal, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. C. Schieferer y M. van Beek, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 15 de enero de 2004;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de la subpartida 8704 10 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 sus versiones modificadas por los Reglamentos (CE) nºs 3115/94 de la Comisión, de 20 de diciembre de 1994 (DO L 345, p. 1), y 3009/95 de la Comisión, de 22 de diciembre de 1995 (DO L 319, p. 1; en lo sucesivo, «NC»).

2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre la sociedad DFDS BV (en lo sucesivo, «DFDS»), con domicilio social en Amsterdam, y el Inspecteur der Belastingdienst — Douanedistrict Rotterdam, sobre la clasificación arancelaria de determinados vehículos denominados «Minitracs» en la subpartida 8704 10 19 de la NC como volquetes automotores proyectados para utilizarlos fuera de la red de carreteras.

Marco jurídico

3 La NC, creada por el Reglamento nº 2658/87, va destinada a cumplir a la vez las exigencias del Arancel Aduanero Común y de las estadísticas del comercio exterior de la Comunidad. Se basa en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (en lo sucesivo, «SA») elaborado por el Consejo de Cooperación Aduanera, actualmente Organización Mundial de Aduanas, y establecido por el

Convenio Internacional celebrado en Bruselas el 14 de junio de 1983 (en lo sucesivo, «Convenio SA»), el cual fue aprobado, así como su Protocolo de enmienda de 24 de junio de 1986, en nombre de la Comunidad, mediante la Decisión 87/369/CEE del Consejo, de 7 de abril de 1987 (DO L 198, p. 1).

4 La partida 8704 forma parte del capítulo 87 de la sección XVII de la segunda parte de la NC. Este capítulo corresponde a los vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios. En el momento del nacimiento de las deudas aduaneras, en 1995 y 1996, la partida 8704, tal como fue adoptada por los Reglamentos n^{os} 3115/94 y 3009/95, que son idénticos por lo que se refiere a esta partida, estaba subdividida de la siguiente forma:

«Código NC	Designación de la mercancía
8704	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías:
8704 10	– Volquetes automotores proyectados para utilizarlos fuera de la red de carreteras:
	– – Con motor de émbolo, de encendido por compresión (diesel o semidiesel) o con motor de émbolo, de encendido por chispa:
8704 10 11	– – – Con motor de émbolo, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de cilindrada superior a 2.500 cm^3 o con motor de émbolo de encendido por chispa, de cilindrada superior a 2.800 cm^3
8704 10 19	– – – Los demás
8704 10 90	– – Los demás
	– Los demás, con motor de émbolo, de encendido por compresión (diesel o semidiesel):
8704 21	– – De peso total con carga máxima, inferior o igual a 5 t:
[...]	[...]
	– – – – à moteur d'une cylindrée n'excédant pas 2 500 cm^3:
8704 21 91	– – – – – Nuevos
[...]	[...]»

5 Las Reglas Generales para la interpretación de la NC, que se encuentran en la primera parte, título I, capítulo A, apartados 1 y 3, letra a), de ésta, son idénticas en la versión aplicable en 1995 y la aplicable en 1996, y establecen, entre otras cosas, lo siguiente:

«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 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:

[...]

3. Cuando una mercancía pudiera clasificarse en dos o más partidas [...] la clasificación se realizará como sigue:

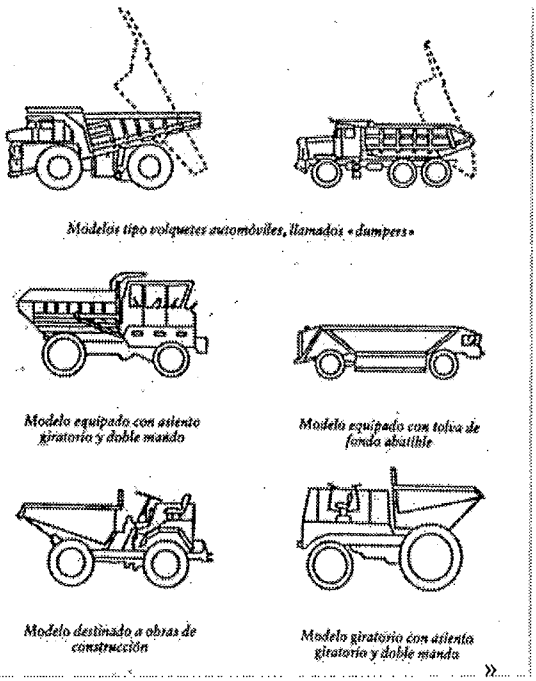
   a) La partida más específica tendrá prioridad sobre las más genéricas. [...]»

6 Las Notas Explicativas de la NC, de 5 de diciembre de 1994 (DO C 342, p. 1), precisan, en relación con los «volquetes automotores proyectados para utilizarlos

fuera de la red de carreteras» y, en particular, con las subpartidas 8704 10 10 a 8704 10 90, lo siguiente:

«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.

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.



Modelos tipo volquetes automóviles, llamados «dumpers»

Modelo equipado con asiento giratorio y doble mando

Modelo equipado con tolva de fondo abatible

Modelo destinado a obras de construcción

Modelo giratorio con asiento giratorio y doble mando

»

7 En virtud del artículo 6, apartado 1, del Convenio SA, 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. Con arreglo al artículo 7, apartado 1, del Convenio SA, las funciones del referido Comité consisten, en particular, en proponer enmiendas al citado Convenio y en redactar notas explicativas, criterios de clasificación y otros criterios para la interpretación del SA.

8 La nota explicativa del SA relativa a la partida 8704 señala lo siguiente:

«Se clasifican igualmente en esta partida:

1) Los volquetes automóviles que son vehículos de construcción robusta con caja basculante o en los que puede abrirse el fondo, diseñados para el transporte de escombros o de materiales diversos. Estos vehículos, de chasis generalmente rígido o articulado, generalmente con ruedas para todo terreno, pueden circular por suelos movedizos. Este grupo comprende tanto los vehículos pesados, como los volquetes ligeros; estos últimos tienen a veces la particularidad de llevar un equipo de asiento giratorio, asientos dobles opuestos o doble volante de dirección que permite la conducción de cara a la caja para regular mejor la descarga.

[...]»

9 Por lo que se refiere a la subpartida 8704 10, la nota explicativa del SA contiene los pasajes siguientes:

«Los volquetes automotores de la presente 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;

[...]

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 anunciadas anteriormente, pero no tienen cabina y la caja no se prolonga por una especie de tejado de protección.»

10 El Reglamento (CE) nº 396/92 de la Comisión, de 18 de febrero de 1992, relativo a la clasificación de ciertas mercancías en la nomenclatura combinada (DO L 44, p. 9),

clasificó, según se desprende de su anexo, puntos 3 y 4, determinadas mercancías pertenecientes a la partida 8704 de la siguiente forma:

«Designación de la mercancía	Clasificación (código NC)	Motivos
[...]	[...]	[...]
3. Vehículo de 180 cm de largo, 87 cm de ancho y 100 cm de alto, equipado con órganos de mando, con un motor monocilindro de gasolina de 4 tiempos (cilindrada: 400 cm^3), de un volquete reforzado de 400 kg de carga útil que puede volcarse a mano, y orugas de caucho. Este vehículo, que tiene un peso en vacío de 250 kg, una velocidad máxima de 6,8 km/h y una potencia de 5,37 kW, está equipado con una caja de cambios de tres marchas delanteras y una marcha atrás. Se utiliza principalmente en obras de construcción para el transporte y la descarga de tierra, arena y materiales parecidos.	8704 10 19	La clasificación está determinada por lo dispuesto en las reglas generales 1 y 6 para la interpretación de la nomenclatura combinada, así como por el epígrafe de los códigos NC 8704, 8704 10 y 8704 10 19. En virtud de su concepción, y en particular, por la presencia de un volquete basculable, de orugas de caucho y del lugar donde se utiliza, este vehículo no se puede clasificar en el código NC 8709.
4. Vehículo nuevo de 255 cm de largo, 108 cm de ancho y 128 cm de alto equipado de un motor monocilindro de gasolina de 4 tiempos (cilindrada: 400 cm^3), de un volquete reforzado de 800 kg de carga útil con las paredes laterales y trasera móviles, que se vuelca hidráulicamente, una cabina abierta con mandos y orugas de caucho. Este vehículo alcanza una velocidad máxima de 8,7 km, tiene una potencia de 7,46 kW y está dotado de una caja de cambios de 4 marchas delanteras y 3 marchas atrás. Se utiliza en las obras de construcción para transportar y descargar tierra, arena y otros materiales parecidos.	8704 31 91	La clasificación está determinada por lo dispuesto en las reglas generales 1 y 6 para la interpretación de la nomenclatura combinada, así como por el epígrafe de los códigos NC 8704, 8704 31 y 8704 31 91. En virtud de su concepción y, en particular, por la presencia de un volquete basculable, de orugas de caucho y del lugar donde se utiliza, este vehículo no se puede clasificar en el código NC 8709. La ligereza y la complejidad de construcción del volquete basculable, no permiten que el artículo sea considerado como un volquete del código NC 8704 10.
[...]	[...]	[...]»

El litigio principal y la cuestión prejudicial

11 DFDS, en su condición de agente de aduanas por cuenta de la sociedad Maveco Maschinen Handelsgesellschaft mbH, con domicilio social en Liechtenstein, presentó en 1995 y 1996 declaraciones de despacho a libre práctica de los vehículos denominados «Minitracs» tipos 709, 1005 y 1302. Los referidos Minitracs son vehículos proyectados para utilizarlos fuera de la red de carreteras y destinados a la carga y descarga de materiales. DFDS los declaró en la subpartida 8704 10 19 de la NC, relativa a los volquetes automotores proyectados para utilizarlos fuera de la red de carreteras.

12 Por estimar que dichos vehículos deberían haber sido declarados en la subpartida 8704 21 91 de la NC, relativa a otros vehículos automóviles para el transporte de mercancías, a la que correspondían unos derechos de aduana más altos, las autoridades aduaneras neerlandesas practicaron a DFDS una liquidación de derechos de aduana.

13 DFDS formuló reclamación contra dicha liquidación, que fue desestimada por lo que se refiere a los vehículos tipos 1005 y 1302. DFDS interpuso un recurso ante la Tariefcommissie, que pasó a ser, a partir del 1 de enero de 2002, la Douanekamer del Gerechtshof te Amsterdam.

14 El órgano jurisdiccional remitente describe los productos de que se trata del siguiente modo:

«Los referidos Minitracs son vehículos construidos para ser utilizados principalmente en terrenos de construcción para el transporte y la descarga de escombros, tierra, grava, arena y materiales por el estilo.

El Minitrac 1005 (257 cm de largo, 112 cm de ancho y 138 cm de alto) está equipado con un motor diesel de 7 kw.

El Minitrac 1302 (264 cm de largo, 124 cm de ancho y 138 cm de alto) dispone de un motor diesel de 9,5 kw.

Ambos vehículos tienen cuatro marchas delanteras y tres marchas atrás. La velocidad máxima de ambos vehículos es de 7,3 km/h.

Los vehículos están equipados con orugas, una cabina (abierta) con órganos de mando y de dirección, así como con una caja que, por medio de un mecanismo hidráulico, puede volcar la carga. La caja tiene paredes laterales que en la operación de volcado pueden abrirse o replegarse. De este modo, se puede volcar la caja a tres lados sin cambiar la posición del vehículo. El modelo 1302 también puede ser equipado, en vez de con la caja que se puede volcar a los tres lados, con una caja que se vuelca hacia atrás y que, gracias a un cilindro hidráulico y a una válvula hidráulica adicionales, así como a un mecanismo de giro, puede ser girada 180 grados sin interrupción.

El Minitrac 1005 tiene un peso de 830 kg y una carga útil de 1.000 kg.

El Minitrac 1302 tiene un peso de 1.060/1.200 kg y una carga útil de 1.300/1.500 kg.»

15 El órgano jurisdiccional remitente considera que no está excluida, en principio, la clasificación de las referidas mercancías en la subpartida 8704 10 de la NC. Sin embargo, alberga dudas sobre la cuestión de si unos vehículos que han sido proyectados para utilizarlos fuera de la red de carreteras y están destinados al transporte de escombros o de materiales diversos pueden ser excluidos de la subpartida 8704 10 de la NC únicamente por las características tecnológicas y las peculiaridades de construcción del mecanismo de realización del volcado, que permiten descargar de la caja basculante materiales de distintas maneras y con mayor precisión que con los antiguos modelos del mismo tipo de vehículo.

16 El órgano jurisdiccional nacional estima que hay que tener en cuenta el Reglamento nº 396/92, que contiene una descripción de la subpartida 8704 31 91 de la NC. La diferencia entre las subpartidas 8704 21 y 8704 31 se encuentra en los motores. Los automotores de la subpartida 8704 21 tienen un motor de encendido por compresión, mientras que el de los motores de la subpartida 8704 31 es, por el contrario, de encendido por chispa.

17 En estas circunstancias, el Gerechtshof te Amsterdam decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Están excluidos del concepto de "volquete automotor" de la subpartida 8704 10 del Arancel Aduanero Común los camiones, proyectados para utilizarlos fuera de la red de carreteras y destinados al transporte y descarga de materiales y equipados para ello especialmente con una función de volcado compleja, múltiple y precisa?»

Sobre la cuestión prejudicial

Observaciones formuladas ante el Tribunal de Justicia

18 DFDS considera que los vehículos controvertidos tipo Minitracs han de clasificarse como volquetes automotores en la subpartida 8704 10 de la NC. Recuerda que los referidos Minitracs han sido clasificados como volquetes automotores en Australia, Canadá, Estados Unidos, Japón y República Checa.

19 DFDS afirma que es erróneo pensar que un camión con caja basculante debe ser de una concepción o forma determinada y que el volcado de la caja debe hacerse mediante un sistema simple (mecánico o manual). La caja basculante y el mecanismo de volcado cumplen conjuntamente una función y deben ser considerados un conjunto técnico. Como consecuencia del desarrollo tecnológico, se han mejorado las posibilidades de volcado y de giro, de forma que tanto su construcción como los mecanismos correspondientes se han hecho más complejos. A su juicio, únicamente se trata, sin embargo, de detalles de concepción. En definitiva, poco importa saber cómo se realiza el volcado; lo esencial es que el volcado pueda hacerse en un espacio limitado. Atendiendo a su función, las mercancías deben clasificarse como volquetes automotores.

20 En conclusión, DFDS propone que se responda a la cuestión prejudicial que una función de volcado compleja, múltiple y precisa no se opone a la clasificación de los Minitracs como volquetes automotores en el sentido de la subpartida 8704 10 de la NC.

21 El Gobierno neerlandés considera que la clasificación arancelaria efectuada por la administración aduanera no es contraria a la NC.

22 Señala que de las Notas Explicativas del SA se desprende que los volquetes automotores se distinguen en general de los demás vehículos destinados al transporte de mercancías por cierto número de características específicas, en particular por el hecho de que el volquete automotor es un vehículo robusto pero de construcción relativamente sencilla con una caja basculante hecha de chapa de acero extremadamente fuerte cuyo fondo se eleva. Ahora bien, los vehículos objeto de controversia no responden a esta definición, ya que tienen una caja plana que se abre por tres lados y que no es de chapa de acero extremadamente fuerte. Considera que ello resulta confirmado por las Notas Explicativas de la NC, que hablan de vehículos «equipados con una caja basculante delantera o trasera o con fondo abatible».

23 El Gobierno neerlandés añade que el Bundesfinanzhof (Alemania) estimó que los modelos Minitrac 1302 y 1005 de que se trata no respondían a la definición de volquetes automotores.

24 La Comisión comparte básicamente los argumentos expuestos por el Gobierno neerlandés. Los volquetes automotores a que se refiere la subpartida 8704 10 de la NC son vehículos sencillos que se caracterizan porque sus cajas tienen generalmente forma de cubeta basculante hacia adelante o hacia atrás, inclinable manualmente y cuyo fondo se eleva total o parcialmente hacia atrás. Estas características se deducen de las Notas Explicativas de la NC relativas a las subpartidas 8704 10 10 a 8704 10 90, de las Notas Explicativas del SA relativas a la partida 8704 y a la subpartida 8704 10 así como del Reglamento nº 396/92, que es conforme a la NC.

25 Según la Comisión, al ir equipados los Minitracs controvertidos de una caja plana de sofisticado mecanismo, inclinable hidráulicamente tanto de lado como hacia atrás, o de una caja basculante hacia atrás que puede girar 180 grados sin interrupción mediante un cilindro y un pistón hidráulicos adicionales, así como de un mecanismo giratorio, no parece que estén comprendidos en la subpartida 8704 10 de la NC.

26 En conclusión, la Comisión propone al Tribunal de Justicia que responda a la cuestión prejudicial de la siguiente forma:

«Los camiones proyectados para utilizarlos fuera de la red de carreteras, destinados al transporte y descarga de materiales y equipados para ello especialmente con una función de volcado compleja, múltiple y precisa, deben ser excluidos del concepto de "volquete automotor" a que se refiere la subpartida 8704 10 [de la NC].

Corresponde al órgano jurisdiccional nacional que ha planteado una petición de decisión prejudicial determinar la clasificación correcta en función de todos los datos de que dispone.»

Respuesta del Tribunal de Justicia

27 Ha de recordarse de entrada que, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, en aras de la seguridad jurídica y la facilidad de los controles, el criterio decisivo para la clasificación arancelaria de las mercancías debe buscarse, por lo general, en sus características y propiedades objetivas, tal como están definidas en el texto de las partidas de la NC y de las notas de las secciones o capítulos (véanse, en particular, las sentencias de 7 de febrero de 2002, Turbon International, C-276/00, Rec. p. I-1389, apartado 21, y de 7 de noviembre de 2002, Lohmann y Medi Bayreuth, asuntos acumulados C-260/00 a C-263/00, Rec. p. I-10045, apartado 30).

28 Las Notas Explicativas elaboradas, en lo que atañe a la NC, por la Comisión y, en lo que respecta al SA, por el Consejo de Cooperación Aduanera, contribuyen de manera importante a la interpretación del alcance de las diferentes partidas aduaneras, sin tener, no obstante, fuerza vinculante en Derecho (véase la sentencia de 28 de abril de 1999, Mövenpick Deutschland, C-405/97, Rec. p. I-2397, apartado 18).

29 Además, el destino del producto puede constituir un criterio objetivo de clasificación, siempre que sea inherente a dicho producto; la inherencia debe poder apreciarse en función de las características y propiedades objetivas de éste (véase la sentencia de 1 de junio de 1995, Thyssen Haniel Logistic, C-459/93, Rec. p. I-1381, apartado 13).

30 Procede señalar que el único criterio destacado por el Gobierno neerlandés y por la Comisión para denegar la clasificación de los Minitracs objeto de controversia como volquetes automotores en el sentido de la subpartida 8704 10 de la NC es el mecanismo de volcado de la caja particularmente avanzado y la forma de ésta, adaptada en función de dicho mecanismo.

31 El tenor literal de esta subpartida 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. Si bien el segundo de estos requisitos no plantea problemas en el presente caso, la NC no contiene ninguna precisión adicional por lo que respecta a la definición de «volquete automotor».

32 De las descripciones de estos vehículos que figuran en las Notas Explicativas de la NC y del SA se desprende 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 escombros o de materiales diversos. Por el contrario, no hay en dichas Notas ninguna indicación acerca de la forma o del funcionamiento de las cajas basculantes que pueda constituir por sí sola un criterio decisivo para la clasificación de un vehículo como volquete automotor.

33 La Nota Explicativa del SA correspondiente a la partida 8704 describe los volquetes automotores como «vehículos de construcción robusta». Sin embargo, suponiendo que el criterio de la robustez de un vehículo sea suficientemente objetivo para ser aplicado como criterio de clasificación, nada permite deducir de tal criterio que un

mecanismo avanzado de basculado no pueda ser robusto o que la robustez del vehículo haya de apreciarse a la luz de su mecanismo de descarga.

34 Por lo que se refiere a la subpartida 8704 10, las Notas Explicativas de la NC y del SA subrayan expresamente, mediante la utilización de los adverbios «generalmente» y «principalmente», que los criterios se mencionan solamente con carácter indicativo y que no son requisitos que deban cumplirse imperativamente. Por tanto, el hecho de que un vehículo no vaya dotado de una caja de forma tradicional o que dicha caja pueda ser volcada no sólo hacia adelante o hacia atrás sino también hacia un lado, no puede excluir por sí sólo la clasificación del vehículo como volquete automotor.

35 De manera más general, habida cuenta del destino de los volquetes automotores, a saber, el transporte y la descarga de escombros y de materiales diversos, no existe en el caso de autos ninguna circunstancia que permita afirmar que las modificaciones introducidas en la construcción de dichos vehículos con la finalidad de que estén mejor adaptados a las tareas a las que se destinan (en particular, una descarga más precisa, en un espacio limitado) tengan como consecuencia excluirlos de la clasificación como volquetes automotores.

36 Por lo que respecta al punto 4 del anexo del Reglamento nº 396/92, que contiene una interpretación de la subpartida 8704 31 91 por parte de la Comisión, baste señalar que no puede servir de fundamento para una interpretación de la subpartida 8704 10 de la NC que vaya en contra del tenor literal de esta última subpartida tal como ha sido interpretado a la luz de las Notas Explicativas de la NC.

37 Procede, pues, responder a la cuestión planteada que el hecho de que un vehículo con caja vaya equipado con una función de volcado compleja, múltiple y precisa, no se opone a su clasificación como volquete automotor en el sentido de la subpartida 8704 10 de la NC.

Costas

38 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 ocasionados por la presentación de observaciones ante este Tribunal de Justicia, distintos de los de las referidas partes, no pueden ser objeto de reembolso.

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

El hecho de que un vehículo con caja vaya equipado con una función de volcado compleja, múltiple y precisa, no se opone a su clasificación como volquete automotor en el sentido de la subpartida 8704 10 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, en sus versiones modificadas por los Reglamentos (CE) nºs 3115/94 de la Comisión, de 20 de diciembre de 1994, y 3009/95 de la Comisión, de 22 de diciembre de 1995.

Firmas.