SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Séptima)

de 22 de diciembre de 2010 *

En el asunto C-12/10,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Finanzgericht Düsseldorf (Alemania), mediante resolución de 28 de diciembre de 2009, recibida en el Tribunal de Justicia el 8 de enero de 2010, en el procedimiento entre

Lecson Elektromobile GmbH

y

Hauptzollamt Dortmund,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Séptima),

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

* Lengua de procedimiento: alemán.

Abogado General: Sr. N. Jääskinen;
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. L. Bouyon y el Sr. B.-R. Killmann, en calidad de agentes;

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

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de las partidas 8703 y 8713 de la Nomenclatura Combinada del Arancel Aduanero Común (en lo sucesivo, «NC») que figura en el anexo I del Reglamento (CEE) nº 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la Nomenclatura Arancelaria y Estadística y al Arancel Aduanero Común (DO L 256, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 1810/2004 de la Comisión, de 7 de septiembre de 2004 (DO L 327, p. 1).

2 Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre Lecson Elektromobile GmbH (en lo sucesivo, «Lecson») y el Hauptzollamt Dortmund (Oficina principal de

aduanas de Dortmund; en lo sucesivo, «Hauptzollamt») en relación con la clasificación arancelaria de vehículos de tres o cuatro ruedas, concebidos para el transporte de una persona, propulsados por un motor eléctrico alimentado por una batería y que alcanzan una velocidad máxima de 6 a 15 km/h, denominados «electromóviles».

Marco jurídico

3 La NC, creada por el Reglamento nº 2658/87, se basa en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, elaborado por el Consejo de Cooperación Aduanera, actualmente Organización Mundial de Aduanas, y establecido por el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, y su Protocolo de enmienda, celebrado en Bruselas el 14 de junio de 1983 y aprobado en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 87/369/CEE del Consejo, de 7 de abril de 1987 (DO L 198, p. 1). Utiliza las partidas y subpartidas de seis cifras del Sistema Armonizado, constituyendo subdivisiones propias a la NC tan sólo las cifras séptima y octava.

4 La primera parte de la NC comprende un conjunto de disposiciones preliminares. El título I de esta parte, en el que se establecen reglas generales, dispone, en su sección A, titulada «Reglas generales para la interpretación de la [NC]»:

«La clasificación de mercancías en la [NC] 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:

[…].»

5 La segunda parte de la NC contiene una sección XVII, titulada «Material de transporte», que comprende un capítulo 87, cuyo título es «Vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios», que incluye, entre otras, las partidas siguientes:

«8703 Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 8702), incluidos los del tipo familiar (“break” o “station wagon”) y los de carreras:

8703 10 – Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para el transporte de personas en campos de golf y vehículos similares:

8703 10 11 – Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (diesel o semidiesel) o con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa:

8703 10 18 – – Los demás

[…]

8713 Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, incluso con motor u otro mecanismo de propulsión:

8713 10 00 – Sin mecanismo de propulsión

8713 90 00 – Los demás».

6 Con arreglo a los artículos 9, apartado 1, letra a), segundo guión, y 10 del Reglamento nº 2658/87, la Comisión Europea adopta las notas explicativas de la NC, que se publican en el *Diario Oficial de la Unión Europea.*

7 El 4 de enero de 2005, se insertó en las notas explicativas de la NC, para lograr una aplicación uniforme de ésta, el siguiente texto (DO C 1, p. 3):

«8713 Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, incluso con motor u otro mecanismo de propulsión:

8713 90 00 Los demás

Los vehículos concebidos específicamente para inválidos con motor se distinguen de los vehículos de la partida 8703 porque principalmente tienen:

— una velocidad máxima de 10 km/hora, similar a un ritmo de paso rápido,

— una anchura máxima de 80 cm,

— 2 juegos de ruedas en contacto con el suelo,

— accesorios especiales para suplir la discapacidad (por ejemplo, apoya-pies para estabilizar las piernas).

Estos vehículos pueden tener:

— un juego adicional de ruedas (anti-basculantes),

— la dirección y los demás elementos de control (por ejemplo: una palanca de mando tipo "joystick") fáciles de manipular, que se instalan normalmente en uno de los apoya-brazos; pero que nunca adoptan la forma de una columna de dirección separada y ajustable.

Se clasifican en esta subpartida los vehículos similares a las sillas de ruedas con motor eléctrico destinados solo para el transporte de inválidos. Pueden tener la siguiente apariencia:



Sin embargo, se excluyen de esta subpartida los escúteres con motor ("mobility scooters") que tienen una columna de dirección separada y ajustable. Se clasifican en la partida 8703, y pueden tener la siguiente apariencia:



»

Litigio principal y cuestión prejudicial

8 Entre los meses de julio y de octubre de 2005, Lecson presentó siete declaraciones aduaneras relativas a diversos electromóviles fabricados en China y Taiwán. Esas declaraciones aduaneras describen las mercancías como «sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, electromóviles» y las adscriben a la partida 8713 90 00 de la NC. Las mercancías fueron despachadas a libre práctica, sin cobrar derechos de aduana y con aplicación del tipo reducido del impuesto sobre el valor añadido.

9 A raíz de una inspección fiscal de Lecson efectuada en 2008, el Hauptzollamt clasificó las mercancías con el código 8703 10 18 de la NC como «otros vehículos automóviles» y reclamó mediante liquidación a dicha sociedad, con arreglo a la Decisión de 2 de julio de 2008, los derechos de aduana y el impuesto sobre el volumen de negocios correspondientes a tales mercancías.

10 Lecson presentó una reclamación contra la citada decisión, que fue desestimada mediante Decisión de 14 de mayo de 2009 del Hauptzollamt. Esa sociedad interpuso entonces un recurso contra esa decisión desestimatoria ante el Finanzgericht Dusseldorf.

11 Tanto la reclamación como el recurso se refieren a resoluciones dictadas por dictadas por el Gerechtshof te Amsterdam (Tribunal de apelación de Ámsterdam) el 8 de abril de 2008, según las cuales los electromóviles deben figurar con el código 8713 90 00 de la NC. Por el contrario, el Hauptzollamt consideró que los electromóviles no están concebidos especialmente para el transporte de inválidos y, por lo tanto, se incluyen en la subpartida 8703 10 18 de la NC.

12 Según los términos de la resolución de remisión, los citados electromóviles son vehículos automóviles de tres o cuatro ruedas concebidos para el transporte de una persona. Según los modelos, esos vehículos alcanzan una velocidad máxima de 6 a 15 km/h. Tienen una longitud de 100 a 152 cm y una anchura de 47 a 67 cm. Se fabrican de modo que tengan siempre una plataforma sobre la que el conductor pueda

apoyar los pies. Algunos de esos vehículos disponen además de dos pequeñas ruedas suplementarias para evitar el volcado. Los vehículos se accionan mediante una columna de dirección ajustable, en la que se encajan la dirección, los elementos de control para la conducción y el frenado, así como, con frecuencia, una cesta metálica.

13 El Finanzgericht Düsseldorf parte del principio de que existen razones de peso para incluir en el código 8703 10 18 de la NC los electromóviles en cuestión. Dicho tribunal alberga dudas sobre la posición contraria adoptada por el Gerechtshof te Amsterdam en las resoluciones mencionadas en el apartado 11 de la presente sentencia.

14 Sin embargo, para garantizar una aplicación uniforme del Derecho de la Unión, el Finanzgericht Düsseldorf decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Están incluidos los electromóviles descritos en la resolución [de remisión] en la partida 8713 o en la partida 8703 de la [NC], en la versión del Reglamento (CE) nº 1810/2004 […]?»

Sobre la cuestión prejudicial

15 Con carácter preliminar, procede recordar que la función del Tribunal de Justicia cuando se le plantea una cuestión prejudicial en materia de clasificación arancelaria consiste en proporcionar una aclaración al órgano jurisdiccional nacional acerca de los criterios que ha de seguir para clasificar correctamente los productos de que se trate en la NC, y no en efectuar por sí mismo dicha clasificación, puesto que no

dispone necesariamente de todos los datos indispensables a este respecto. El órgano jurisdiccional nacional está en cualquier caso mejor situado para ello (sentencias de 7 de noviembre de 2002, Lohmann y Medi Bayreuth, C-260/00 a C-263/00, Rec. p. I-10045, apartado 26, y de 16 de febrero de 2006, Proxxon, C-500/04, Rec. p. I-1545, apartado 23). Sin embargo, para proporcionarle una respuesta útil, el Tribunal de Justicia puede, en aras de la cooperación con los órganos jurisdiccionales nacionales, facilitarle todas las indicaciones que considere necesarias (véase, en particular, la sentencia de 1 de julio de 2008, MOTOE, C-49/07, Rec. p. I-4863, apartado 30).

16 Debe recordarse también que, según reiterada jurisprudencia, para garantizar 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 (véanse, en particular, las sentencias de 16 de septiembre de 2004, DFDS, C-396/02, Rec. p. I-8439, apartado 27; de 15 de septiembre de 2005, Intermodal Transports, C-495/03, Rec. p. I-8151, apartado 47, y de 15 de febrero de 2007, RUMA, C-183/06, Rec. p. I-1559, apartado 27).

17 Por último, las notas explicativas de la NC elaboradas por la Comisión, por lo que respecta a la NC, contribuyen de manera importante a la interpretación del alcance de las diferentes partidas arancelarias, sin tener, no obstante, fuerza vinculante en Derecho (sentencias de 26 de octubre de 2006, Turbon International, C-250/05, Rec. p. I-10531, apartado 16, y de 20 de mayo de 2010, Data I/O, C-370/08, Rec. p. I-4401, apartado 30).

18 En el presente caso, del propio título de las partidas 8703 y 8713 de la NC se desprende que la diferencia entre éstas radica en que la primera cubre los medios de transporte para las personas en general, mientras que la segunda se aplica específicamente a los medios de transporte para las personas inválidas.

19 Además, de la nota explicativa de la NC relativa a la partida 8713 resulta claramente que el criterio determinante de la clasificación en dicha partida es el de acondicionamiento especial del vehículo para ayudar a las personas inválidas. Por lo tanto, dentro de esa partida se incluyen los vehículos a motor eléctrico similares a las «sillones de ruedas eléctricos», («Elektrorollstühle»), especialmente concebidos para el

transporte de personas inválidas y que presentan características tales como una velocidad máxima de 10 km/h (que puede corresponder a un ritmo de marcha rápido), dispositivos especiales para ayudar a los inválidos (por ejemplo, un reposapiés para estabilizar las piernas), la dirección y los otros elementos de control (por ejemplo, una palanca de control), fáciles de alcanzar y manipular y, por lo tanto, en general, fijados en el apoyabrazos.

20 Esta misma nota explicativa precisa, en su último párrafo, que, a la inversa, los vehículos a motor equipados con una columna de dirección separada y ajustable se excluyen de dicha partida y se incluyen en la partida 8703 de la NC.

21 Pues bien, todos los electromóviles sobre cuya clasificación debe pronunciarse el órgano jurisdiccional remitente poseen una columna de dirección separada y ajustable, en la que se fijan la dirección y los elementos de control para la conducción y el frenado, así como, en su caso, una cesta metálica.

22 Además, esos electromóviles están dotados de una plataforma en la que el conductor puede apoyar los pies, pero ésta no constituye un soporte que permita estabilizar las piernas. El sistema antibasculante con el que están equipados eses electromóviles contribuye asimismo al confort de utilización, pero no supone ninguna función específica destinada a facilitar el uso de éstos por los conductores inválidos.

23 Por último, como se desprende de las indicaciones facilitadas por el órgano jurisdiccional remitente, los electromóviles controvertidos en el asunto principal pueden alcanzar una velocidad superior a 10 km/h, que puede llegar hasta 15 km/h.

24 Por consiguiente, habida cuenta de todas estas características, debe considerarse que los electromóviles de que se trata son medios de transporte de personas comprendidos en la partida 8703 de la NC y no vehículos para inválidos en el sentido de la partida 8713 de ésta.

25 Por último, procede añadir que la mera circunstancia de que puedan utilizar esos electromóviles, en su caso, personas inválidas, o que dichos vehículos puedan adaptarse para su uso por éstas, es irrelevante a efectos de la clasificación arancelaria de tales vehículos, habida cuenta de que pueden utilizarlos para otras muchas actividades personas que no tienen ninguna minusvalía, pero que, por una razón o por otra, prefieren no desplazarse a pie para recorrer pequeñas distancias, a semejanza, como el órgano jurisdiccional remitente señala, de los jugadores de golf o de las personas que hacen compras.

26 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión planteada que la partida 8703 de la NC debe interpretarse en el sentido de que comprende los vehículos de tres o cuatro ruedas, concebidos para el transporte de una persona no necesariamente inválida, propulsados por un motor eléctrico alimentado por una batería y que alcanzan una velocidad máxima de 6 a 15 km/h, dotados de una columna de dirección separada y ajustable, denominados «electromóviles», como los controvertidos en el asunto principal.

Costas

27 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 Séptima) declara:

La partida 8703 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 su versión modificada por el Reglamento (CE) nº 1810/2004 de la Comisión, de 7 de septiembre de 2004, debe interpretarse en el sentido de que comprende los vehículos de tres o cuatro ruedas, concebidos para el transporte de una persona no necesariamente inválida, propulsados por un motor eléctrico alimentado por una batería y que alcanzan una velocidad máxima de 6 a 15 km/h, dotados de una columna de dirección separada y ajustable, denominados «electromóviles», como los controvertidos en el asunto principal.

Firmas