

Asunto C-772/19

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

22 de octubre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Verwaltungsgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo, Austria)

Fecha de la resolución de remisión:

9 de octubre de 2019

Recurrente en casación:

Bartosch Airport Supply Services GmbH

Autoridad recurrida:

Zollamt Wien (Oficina aduanera de Viena, Austria)

[omissis]

Verwaltungsgerichtshof

[omissis]

9 de octubre de 2019

En el procedimiento de casación de Bartosch Airport Supply Services GmbH [omissis] contra la resolución del Bundesfinanzgericht (Tribunal Federal de lo Tributario) de 15 de abril de 2019 [omissis], relativa a una información arancelaria vinculante, siendo la autoridad demandada ante el órgano jurisdiccional de lo contencioso-administrativo el Zollamt Wien (Oficina aduanera de Viena), el Verwaltungsgerichtshof (Tribunal Supremo de lo Contencioso-Administrativo) [omissis] ha adoptado la siguiente

Resolución

Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en virtud del artículo 267 TFUE, la siguiente cuestión prejudicial:

¿Debe interpretarse la partida 8705 de la Nomenclatura Combinada en el sentido de que un vehículo automóvil sin barra de remolque, equipado con un torno de arrastre mediante dispositivo de tracción por correa para tirar de aeronaves y con un dispositivo de elevación electrohidráulico para empujarlas, está comprendido en esta partida?

Fundamentos:

1 Hechos:

Mediante su solicitud de 23 de febrero de 2017, la recurrente en casación había solicitado que se expidiera una información arancelaria vinculante para un «remolcador de aeronaves de propulsión eléctrica sin barra de remolque», clasificándolo en el código 8705 9080 de la Nomenclatura Combinada.

2 Mediante información arancelaria vinculante de 8 de mayo de 2017, la Zollamt Wien clasificó dicha mercancía entre «los demás» tractores bajo el código 8701 9290, ante lo cual la recurrente presentó una reclamación en vía administrativa. Expuso que la mercancía en cuestión es un vehículo automóvil para usos especiales y no un tractor de la partida 8701, afirmando que los vehículos automóviles remolcadores están incluidos expresamente en la partida 8705.

3 Mediante decisión de 26 de julio de 2017, la Zollamt Wien desestimó el recurso por infundado. A continuación, la recurrente sometió el asunto al Bundesfinanzgericht.

4 Mediante la resolución recurrida, el Bundesfinanzgericht desestimó el recurso [omissis] por infundado [omissis]. Tras exponer el desarrollo del procedimiento, dicho tribunal determinó lo siguiente:

«[...]

Mediante información arancelaria vinculante de la Hauptzollamt Hannover (Oficina aduanera principal de Hannover, Alemania) [...], un vehículo automóvil de dos ejes provisto de cabina de conducción, con un motor diesel de una potencia determinada, de un peso específico en vacío, con una velocidad máxima de 32 km/h en vacío y 15 km/h en funcionamiento con una aeronave, equipado con un dispositivo hidráulico para elevar una aeronave por la rueda delantera y utilizado exclusivamente en aeropuertos para tirar de aeronaves comerciales hasta un peso determinado o para empujarlas fue clasificado en la partida 8701 del sistema armonizado como remolcador de aeronaves sin barra de remolque.

El vehículo controvertido en el presente litigio está destinado a tirar de y empujar aeronaves con un peso de hasta 54.432 kg en aeropuertos. Consta de una plataforma metálica con cuatro ruedas, de un motor eléctrico con una potencia de 33,8 kW, de dispositivos de propulsión, frenado y dirección y de dos asientos opuestos para el conductor con palancas de mando a ambos lados, y está equipado

con un torno de arrastre mediante dispositivo de tracción por correa y con un dispositivo de elevación electrohidráulico. La rueda delantera de la aeronave se atrae mediante el torno de arrastre al dispositivo de elevación hidráulico y este último la levanta. En esta posición, la aeronave puede ser remolcada o empujada.

Los remolcadores de aeronaves sin barra de remolque que se acoplan al tren delantero rodean la rueda delantera de la aeronave y la levantan para poder mover la aeronave. La diferencia con el vehículo controvertido es que, en el caso de este último, la rueda delantera se atrae mediante un torno hasta situarla en el dispositivo de elevación hidráulico, en vez de ser levantada directamente tras ser rodeada. En ambos casos, el mecanismo de elevación es hidráulico.

Por tanto, la única diferencia que presenta el remolcador de aeronaves controvertido en el presente litigio es el torno de arrastre mediante dispositivo de tracción por correa. Pues bien, es ese torno de arrastre el que, en opinión de la [recurrente en casación], da lugar a la clasificación en la partida 8705 del sistema armonizado.

[...]»

5 El Bundesfinanzgericht efectuó las siguientes consideraciones jurídicas:

«Atendiendo al último párrafo de las notas explicativas del sistema armonizado relativas a la partida 8701, se excluyen de esta partida los camiones equipados con grúas, cabrias, tornos, etc., para averías (partida 8705).¹

La partida 8705 se refiere a los vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para el transporte de personas o mercancías, y menciona a modo de ejemplo los coches para reparaciones (auxilio mecánico) [NdT: en la versión alemana, «Abschleppwagen»], camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller y coches radiológicos.

Según las notas explicativas del sistema armonizado, esta partida comprende un conjunto de vehículos automóviles, especialmente contruidos o transformados, equipados con dispositivos o aparatos diversos que los hacen adecuados para realizar ciertas funciones, distintas del transporte propiamente dicho. Por tanto, se trata de vehículos que no están esencialmente diseñados para el transporte de personas o de mercancías.

Según el punto 1 de las notas explicativas del sistema armonizado relativas a la partida 8705, pertenecen a esta partida los vehículos para reparaciones [NdT: en la versión alemana, «Abschleppwagen»] contruidos por un chasis de camión o de

¹ En la versión alemana del citado párrafo, el término equivalente a «camiones para averías» es «Abschleppwagen», que en sentido amplio puede entenderse como «vehículos remolcadores». Dado que esta diferencia terminológica parece relevante, tal y como se desprende del apartado 15 *infra*, se indica en el resto del texto cuando resulte pertinente.

camioneta, incluso con plataforma, equipados con aparatos de elevación, tales como grúas que no sean rotativas, cabrias, polipastos o tornos, diseñados para elevar y remolcar los vehículos averiados.

Si [la recurrente en casación] considera que el remolcador de aeronaves controvertido en el presente litigio debe clasificarse en la partida 8705 como «Abschleppwagen», pasa por alto el hecho de que estos últimos vehículos, incluidos en dicha partida, se utilizan para remolcar vehículos averiados.

A juicio del Bundesfinanzgericht, la definición clara y amplia de tractor que figura en la nota del capítulo 87 y en las notas explicativas del sistema armonizado relativas a la partida 8701 no deja lugar a dudas en cuanto a la clasificación del controvertido remolcador de aeronaves en la partida 8701. Con arreglo a las notas explicativas del sistema armonizado, los tractores equipados con tornos o cabestrantes también deben clasificarse en esta partida.

El objeto del litigio no es un «Abschleppwagen» comprendido en la partida 8705, ya que carece de la característica de levantar y remolcar vehículos averiados, tal como se exige en las notas explicativas del sistema armonizado relativas a la partida 8705. El remolcador de aeronaves tampoco es en modo alguno comparable con los vehículos automóviles especialmente contruidos o transformados mencionados en la partida 8705.

Por tanto, la clasificación en el código de nomenclatura 8701 9290 00 se efectuó conforme a Derecho.»

- 6 En el marco del recurso de casación presentado contra esta resolución, la recurrente solicita, entre otros extremos, que se recabe una decisión prejudicial sobre la clasificación del vehículo en cuestión en una de las subpartidas de la partida 8705 90 del arancel aduanero común.
- 7 Derecho de la Unión:

El Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común, en su versión resultante del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1821 de la Comisión, de 6 de octubre de 2016, por el que se modifica el anexo I de dicho Reglamento (DO L 282 de 28.10.2016), establece en extracto:

«PRIMERA PARTE – DISPOSICIONES PRELIMINARES

TÍTULO I

REGLAS GENERALES

A. Reglas generales para la interpretación de la Nomenclatura Combinada

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. 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;

[...]

- c) cuando las reglas 3 a) y 3 b) no permitan efectuar la clasificación, la mercancía se clasificará en la última partida por orden de numeración entre las susceptibles de tenerse en cuenta.

[...]

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.

[...]

SEGUNDA PARTE – CUADRO DE DERECHOS

[...]

CAPÍTULO 87

VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, TRACTORES, VELOCÍPEDOS Y DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES, SUS PARTES Y ACCESORIOS

Notas

1. Este Capítulo no comprende los vehículos concebidos para circular solamente sobre carriles (rieles).
2. En este Capítulo, se entiende por *tractores* los vehículos con motor esencialmente concebidos para tirar [de] 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.

[...]

Código NC	Designación de la mercancía	Tipo del derecho convencional (%)	Unidad suplementaria
1	2	3	4
8701	Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 8709):		
8701 10 00	- Tractores de un solo eje	3	p/st
8701 20	- Tractores de carretera para semirremolques:		
8701 20 10	-- Nuevos	16	p/st
8701 20 90	-- Usados	16	p/st
8701 30 00	- Tractores de orugas - Los demás, con motor de potencia:	exención	p/st
8701 91	-- Inferior o igual a 18 kW:		
8701 91 10	--- Tractores agrícolas y tractores forestales, de ruedas	exención	p/st
8701 91 90	--- Los demás	7	p/st
8701 92	-- Superior a 18 kW pero inferior o igual a 37 kW:		
8701 92 10	--- Tractores agrícolas y tractores forestales, de ruedas	exención	p/st
8701 92 90	--- Los demás	7	p/st

[...]

8705	Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones)		
------	--	--	--

	(auxilio mecánico) [NdT: en la versión alemana, «Abschleppwagen»], camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos):		
--	---	--	--

[...]

8705 90	- Los demás:		
8705 90 30	-- Vehículos para bomba de hormigón	3,7	p/st
8705 90 80	-- Los demás	3,7	p/st

[...]»

- 8 Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el criterio decisivo para la clasificación arancelaria de las mercancías debe buscarse, por lo general, en sus características y propiedades objetivas, tal como se definen en el texto de las partidas de la Nomenclatura Combinada y de las notas de las secciones o capítulos. En segundo lugar, el destino del producto puede constituir un criterio objetivo de clasificación, siempre que sea inherente al producto en cuestión, extremo que deberá poder apreciarse en función de las características y propiedades objetivas del producto (véanse, por ejemplo, las sentencias de 15 de septiembre de 2005, *Intermodal Transports* (C-495/03), apartados 47 y 55, y de 25 de julio de 2018, *Pilato* (C-445/17), apartados 24 y 25).
- 9 Asimismo, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, las notas explicativas elaboradas, en lo que atañe a la Nomenclatura Combinada (en lo sucesivo, «NC»), por la Comisión y, en lo que respecta al sistema armonizado (en lo sucesivo, «SA»), por la Organización Mundial de Aduanas, contribuyen de manera importante a la interpretación del alcance de las diferentes partidas aduaneras, sin tener, no obstante, fuerza vinculante en Derecho. El tenor de las notas explicativas de la NC, las cuales no sustituyen a las del SA, sino que deben considerarse complementarias a estas y consultarse conjuntamente con ellas, debe, por lo tanto, ser conforme con las disposiciones de la NC y no puede modificar su alcance. De lo anterior se desprende que, si resulta que son contrarias al texto de las partidas de la NC y de las notas de sección o de capítulo, las notas explicativas de la NC no deben aplicarse (véase, por ejemplo, la sentencia de 14 de abril de 2011, *British Sky Broadcasting Group*, asuntos acumulados C-288/09 y C-289/09, apartados 63 a 65).
- 10 Según las notas explicativas del SA aquí controvertidas, con excepción de las carretillas tractor de los tipos utilizados en estaciones ferroviarias, comprendidas en la partida 8709, la partida 8701 comprende los tractores de cualquier tipo y para cualquier uso, cualquiera que sea la fuente de energía que los acciona. Se

excluyen de esta partida los camiones equipados con grúas, cabrias, tornos, etc., para averías (partida 8705) [NdT: en la versión alemana, «Abschleppwagen»]. La partida 8705 comprende un conjunto de vehículos automóviles, especialmente contruidos o transformados, equipados con dispositivos o aparatos diversos que les hacen adecuados para realizar ciertas funciones, distintas del transporte propiamente dicho. Por tanto, se trata de vehículos que no están esencialmente diseñados para el transporte de personas o de mercancías. Pertenecen a esta partida (punto 1) los vehículos para reparaciones [NdT: en la versión alemana, «Abschleppwagen»] constituidos por un chasis de camión o de camioneta, incluso con plataforma, equipados con aparatos de elevación, tales como grúas que no sean rotativas, cabrias, polipastos o tornos, diseñados para elevar y remolcar los vehículos averiados.

- 11 Las reglas generales para la interpretación de la Nomenclatura Combinada antes reproducidas sugieren que la partida 8705 (y sus subpartidas) constituye norma especial frente a la partida 8701.
- 12 En principio, también los tractores, en el sentido de la partida 8701, son vehículos automóviles para usos especiales, concretamente para tirar de un objeto o remolcarlo.
- 13 En la partida 8705 se enumeran a modo de ejemplo diversos vehículos automóviles, ninguno de los cuales está concebido principalmente para el transporte de personas o mercancías, pero que están destinados a usos especiales totalmente diferentes.
- 14 Según las apreciaciones pertinentes recogidas en la resolución del Bundesfinanzgericht de 15 de abril de 2019, el vehículo aquí controvertido está concebido para tirar de y empujar aeronaves en aeropuertos, por lo que tampoco está concebido principalmente para el transporte de personas o mercancías. Sin embargo, este vehículo no sirve para ninguno de los usos que se enumeran a modo de ejemplo en la partida 8705.
- 15 En contra de la inclusión de dicho vehículo en el concepto de «Abschleppwagen», como defiende la recurrente, aboga el hecho de que los términos «break down lorries» y «dépanneuses», utilizados respectivamente en las versiones inglesa y francesa de la partida 8705 del Reglamento antes citado, tienen un significado de «remolcador de vehículos averiados» [NdT: al igual que sucede con el término «coches para reparaciones (auxilio mecánico)» en la versión española de dicha partida], tal como concluyó también el Bundesfinanzgericht a la vista de las notas explicativas del sistema armonizado.
- 16 Por consiguiente, el Verwaltungsgerichtshof tiene dudas en cuanto a la interpretación de la partida 8705 de la Nomenclatura combinada y a su delimitación frente a la partida 8701.

Viena, a 9 de octubre de 2019

[omissis] [firmas]

DOCUMENTO DE TRABAJO