



Recopilación de la Jurisprudencia

Asunto C-65/16

**Istanbul Lojistik Ltd
contra
Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatóság**

(Petición de decisión prejudicial planteada por el Szegedi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság)

«Procedimiento prejudicial — Acuerdo por el que se crea una Asociación entre la Comunidad Económica Europea y Turquía — Artículo 9 — Decisión n.º 1/95 del Consejo de Asociación CE-Turquía — Artículos 4, 5 y 7 — Unión aduanera — Transporte por carretera — Impuesto de circulación de vehículos de motor — Tributación de vehículos pesados matriculados en Turquía que atraviesan Hungría en tránsito»

Sumario — Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Segunda) de 19 de octubre de 2017

1. *Acuerdos internacionales — Acuerdo de Asociación CEE-Turquía — Unión aduanera — Identidad entre las disposiciones de la Decisión n.º 1/95 del Consejo de Asociación CEE-Turquía y las normas del Tratado FUE — Interpretación conforme con las sentencias del Tribunal de Justicia en la materia*

(Art. 30 TFUE; Decisión n.º 1/95 del Consejo de Asociación CEE-Turquía, arts. 4 y 66)

2. *Acuerdos internacionales — Acuerdo de Asociación CEE-Turquía — Unión aduanera — Identidad entre las disposiciones de la Decisión n.º 1/95 del Consejo de Asociación CEE-Turquía y las normas del Tratado FUE — Impuesto de circulación de vehículos de motor que grava los vehículos pesados matriculados en Turquía que transitan por el territorio húngaro — Exacción de efecto equivalente — Improcedencia*

(Art. 30 TFUE; Decisión n.º 1/95 del Consejo de Asociación CEE-Turquía, arts. 4 y 66)

1. Véase el texto de la resolución.

(véanse los apartados 37, 38 y 44)

2. El artículo 4 de la Decisión n.º 1/95, relativa al establecimiento de la fase final de la Unión Aduanera, debe interpretarse en el sentido de que constituye una exacción de efecto equivalente a un derecho de aduana, en el sentido de este artículo, un impuesto de circulación de vehículos de motor, como el controvertido en el litigio principal, que deben pagar los propietarios de vehículos pesados matriculados en Turquía que transitan por el territorio húngaro.

Por consiguiente, procede recordar que toda carga pecuniaria, por mínima que sea, impuesta unilateralmente, cualesquiera que sean su denominación y su técnica, que grave las mercancías debido a su paso por la frontera, cuando no sea un derecho de aduana propiamente dicho, constituye una exacción de efecto equivalente, en el sentido de los artículos 28 TFUE y 30 TFUE (sentencias de

18 de enero de 2007, *Brzeziński*, C-313/05, EU:C:2007:33, apartado 22 y jurisprudencia citada, y de 2 de octubre de 2014, *Orgacom*, C-254/13, EU:C:2014:2251, apartado 23). La justificación de la prohibición de las exacciones de efecto equivalente a los derechos de aduana reside en que constituyen un obstáculo para la circulación de mercancías, ya que aumentan artificialmente el precio de las mercancías importadas o exportadas en relación con el de las mercancías nacionales (sentencia de 21 de marzo de 1991, *Comisión/Italia*, C-209/89, EU:C:1991:139, apartado 7).

Además, las exacciones de efecto equivalente están prohibidas con independencia de cualquier consideración relativa a la finalidad para la que se hayan establecido así como del destino de los ingresos que producen (sentencia de 21 de junio de 2007, *Comisión/Italia*, C-173/05, EU:C:2007:362, apartado 42 y jurisprudencia citada).

Por otra parte, la unión aduanera implica necesariamente que se garantice la libre circulación de mercancías entre los Estados miembros. Esta libertad no sería completa si los Estados miembros tuvieran la posibilidad de poner trabas o entorpecer de alguna manera la circulación de las mercancías en tránsito. Así pues, hay que reconocer, como consecuencia de la unión aduanera y en interés recíproco de los Estados miembros, la existencia de un principio general de libertad de tránsito de las mercancías en el interior de la Unión (sentencia de 21 de junio de 2007, *Comisión/Italia*, C-173/05, EU:C:2007:362, apartado 31 y jurisprudencia citada). En efecto, los Estados miembros lesionarían dicho principio si aplicaran a las mercancías en tránsito a través de su territorio derechos de tránsito o cualquier otro gravamen sobre el tránsito (sentencia de 16 de marzo de 1983, *SIOT*, 266/81, EU:C:1983:77, apartado 19).

Debe también señalarse que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que un tributo cuyo hecho imponible es el transporte de mercancías que no se perciba sobre un producto como tal, sino sobre una actividad necesaria en relación con el producto, puede hallarse comprendido en el ámbito de aplicación del artículo 30 TFUE (sentencia de 17 de julio de 2008, *Essent Netwerk Noord* y otros, C-206/06, EU:C:2008:413, apartado 44 y jurisprudencia citada). En efecto, tal tributo grava los productos aunque se perciba con ocasión de su transporte o de la utilización de las carreteras y la pague, en un primer momento, el propietario del vehículo pesado (véase, en este sentido, la sentencia de 17 de julio de 1997, *Haahr Petroleum*, C-90/94, EU:C:1997:368, apartado 38).

Por consiguiente, a la vista de la jurisprudencia citada en los apartados 40 a 43 de la presente sentencia, procede señalar que, aunque el impuesto de circulación de vehículos de motor no se percibe sobre los productos como tales, grava las mercancías transportadas por los vehículos matriculados en un tercer país, en este caso Turquía, en el momento de atravesar la frontera húngara, y no el servicio de transporte, como sostienen los Gobiernos húngaro e italiano.

(véanse los apartados 39, 40, 42, 43, 46 y 49 y el fallo)