Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção)

19 de julho de 2012*

«Franquia de direitos aduaneiros e isenção do IVA nas importações de bens — Carburante contido nos reservatórios normais dos veículos terrestres a motor — Conceito de 'veículo rodoviário a motor' — Locomotivas — Transporte rodoviário e transporte ferroviário — Princípio da igualdade de tratamento — Princípio da neutralidade»

No processo C-250/11,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial nos termos do artigo 267.º TFUE, apresentado pela Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (Lituânia), por decisão de 17 de maio de 2011, entrado no Tribunal de Justiça em 20 de maio de 2011, no processo

Lietuvos geležinkeliai AB

contra

Vilniaus teritorinė muitinė,

Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quarta Secção),

composto por: J.-C. Bonichot, presidente de secção, A. Prechal, K. Schiemann (relator), C. Toader e E. Jarašiūnas, juízes,

advogado-geral: Y. Bot,

secretário: C. Strömholm, administradora,

vistos os autos e após a audiência de 26 de abril de 2012,

vistas as observações apresentadas:

— em representação da Lietuvos geležinkeliai AB, por J. Sakalauskas e K. Švirinas, advokatai,

— em representação da Vilniaus teritorinė muitinė, por L. Markevičienė, na qualidade de agente,

— em representação da Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, por A. Šipavičius, na qualidade de agente,

— em representação do Governo lituano, por D. Kriaučiūnas e D. Stepanienė, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: lituano.

— em representação do Governo grego, por G. Papadaki e I. Bakopoulos, na qualidade de agentes,

— em representação da Comissão Europeia, por A. Steiblytė e C. Soulay, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvido o advogado-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação:

— do artigo 112.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CEE) n.º 918/83 do Conselho, de 28 de março de 1983, relativo ao estabelecimento do regime comunitário das franquias aduaneiras (JO L 105, p. 1; EE 02 F9 p. 276), conforme alterado pelo Regulamento (CEE) n.º 1315/88 do Conselho, de 3 de maio de 1988 (JO L 123, p. 2, a seguir «Regulamento n.º 918/83»);

— do artigo 107.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1186/2009 do Conselho, de 16 de novembro de 2009, relativo ao estabelecimento do regime comunitário das franquias aduaneiras (JO L 324, p. 23);

— do artigo 82.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 83/181/CEE do Conselho, de 28 de março de 1983, que determina o âmbito de aplicação do n.º 1, alínea d), do artigo 14.º da Diretiva 77/388/CEE, no que diz respeito à isenção do imposto sobre o valor acrescentado de certas importações definitivas de bens (JO L 105, p. 38; EE 09 F1 p. 135), conforme alterada pela Diretiva 88/331/CEE do Conselho, de 13 de junho de 1988 (JO L 151, p. 79, a seguir «Diretiva 83/181»);

— do artigo 84.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2009/132/CE do Conselho, de 19 de outubro de 2009, que determina o âmbito de aplicação das alíneas b) e c) do artigo 143.º da Diretiva 2006/112/CE, no que diz respeito à isenção do imposto sobre o valor acrescentado de certas importações definitivas de bens (JO L 292, p. 5).

2 Este pedido foi apresentado no quadro de um litígio que opõe a Lietuvos geležinkeliai AB (sociedade anónima lituana dos caminhos de ferro, a seguir «LG») à Vilniaus teritorinė muitinė (Alfândega de Vilnius), a respeito de uma liquidação adicional do imposto especial de consumo e do imposto sobre o valor acrescentado (a seguir «IVA») assim como da aplicação de uma coima, cujo pagamento é exigido à LG por essa alfândega.

Quadro jurídico

Direito da União

3 O artigo 112.º do Regulamento n.º 918/83 consta do seu título XXVII, com a epígrafe «Carburantes e lubrificantes transportados em veículos a motor terrestres e contidos em recipientes destinados a usos especiais».

4 O artigo 112.º, n.º 1, alínea a), deste regulamento dispõe que é admitido com franquia de direitos de importação o carburante contido nos reservatórios normais dos veículos automóveis de turismo, dos veículos automóveis comerciais e dos motociclos que entrem no território aduaneiro da Comunidade.

5 Nos termos do artigo 112.º, n.º 2, alínea a), do referido regulamento, o conceito de «veículo automóvel comercial» é definido do seguinte modo:

«qualquer veículo rodoviário a motor (incluindo os tratores com ou sem reboque) que, pelo seu tipo de construção e equipamento, esteja apto e se destine a transportar com ou sem remuneração:

— mais de nove pessoas, incluindo o condutor,

— mercadorias,

assim como qualquer veículo rodoviário para uso especial que não seja o transporte propriamente dito».

6 Nas versões do artigo 112.º, n.º 2, alínea a), do mesmo regulamento, nas línguas búlgara, espanhola, checa, alemã, estónia, grega, inglesa, francesa, italiana, letã, lituana, húngara, maltesa, polaca, portuguesa, romena, eslovaca, eslovena e finlandesa, a definição que figura nesta disposição qualifica o veículo em questão de veículo «rodoviário», ao passo que, nas versões nas línguas dinamarquesa, neerlandesa e sueca, essa qualificação não existe.

7 O artigo 113.º do Regulamento n.º 918/83 autoriza que os Estados-Membros limitem a 200 litros por veículo e por viagem a aplicação da franquia de direitos de importação relativamente ao carburante contido nos reservatórios normais dos veículos automóveis comerciais.

8 O Regulamento n.º 1186/2009 revogou o Regulamento n.º 918/83, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2010. Porém, o seu artigo 107.º, n.ºs 1, alínea a), e 2, alínea a), e o seu artigo 108.º retomaram em termos idênticos ou, em determinadas versões linguísticas, em termos substancialmente idênticos as disposições do artigo 112.º, n.ºs 1, alínea a), e 2, alínea a), e do artigo 113.º do Regulamento n.º 918/83.

9 O artigo 82.º da Diretiva 83/181 faz parte do capítulo VI desta última, intitulado «Carburantes e lubrificantes a bordo de veículos a motor terrestres e em recipientes destinados a fins especiais».

10 O artigo 82.º, n.º 1, alínea a), desta diretiva prevê, em termos substancialmente idênticos aos do artigo 112.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 918/83, que o carburante contido nos reservatórios normais, designadamente dos veículos automóveis utilitários, é admitido com isenção do IVA na importação.

11 O artigo 82.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva 83/181 contém uma definição do conceito de «veículos automóveis utilitários», que é, em todas as versões linguísticas, com exceção das versões em língua romena e sueca, idêntica ou substancialmente idêntica à que figura no artigo 112.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 918/83.

12 Nas versões do artigo 82.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva 83/181, nas línguas búlgara, espanhola, checa, alemã, estónia, grega, inglesa, francesa, italiana, letã, lituana, húngara, maltesa, polaca, portuguesa, eslovaca, eslovena, finlandesa e sueca, a definição que figura nesta disposição qualifica o veículo em questão de veículo «rodoviário», ao passo que, nas versões nas línguas dinamarquesa, neerlandesa e romena, essa qualificação não existe.

13 O artigo 83.º da Diretiva 83/181 autoriza que os Estados-Membros limitem a 200 litros por veículo e por viagem a aplicação da isenção do IVA no que diz respeito ao carburante contido nos reservatórios normais dos veículos automóveis utilitários.

14 A Diretiva 2009/132 revogou a Diretiva 83/181 com efeitos a partir de 30 de novembro de 2009. Porém, o artigo 84.º, n.ºs 1, alínea a), e 2, alínea a), da Diretiva 2009/132 retomou em termos idênticos ou, em determinadas versões linguísticas, em termos substancialmente idênticos as disposições do artigo 82.º, n.ºs 1, alínea a), e 2, alínea a), da Diretiva 83/181. Acresce que o artigo 85.º da Diretiva 2009/132 contém disposições substancialmente idênticas às do artigo 83.º da Diretiva 83/181.

Direito lituano

15 O artigo 40.º da Lei n.º IX-751 da República da Lituânia, relativa ao imposto sobre o valor acrescentado (Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės mokesčio įstatymas n.º IX-751, Žin., 2002, n.º 35-1271, 2002, n.º 40, 2002, n.º 46, 2002, n.º 48), conforme alterada (Žin., 2004, n.º 17-505, a seguir «lei relativa ao IVA»), intitulado «Casos especiais de isenção do IVA sobre bens importados», prevê, no seu n.º 1, ponto 21, que não será cobrado IVA sobre as importações de «carburantes e lubrificantes presentes em veículos automóveis e necessários ao funcionamento destes veículos».

16 O ponto 18.1 do Decreto n.º 438 do Governo da República da Lituânia, de 16 de abril de 2004, relativo à isenção do IVA sobre bens importados (dėl importuojamų prekių neapmokestinimo pridėtinės vertės mokesčiu, Žin., 2004, n.º 58-2048), esclarece que a isenção do IVA na importação prevista no artigo 40.º, n.º 1, ponto 21, da lei relativa ao IVA se aplica ao carburante contido:

«em reservatórios fixos de carburante – previstos na documentação técnica do construtor (e incluindo os cilindros de gás instalados no veículo como parte do equipamento de gás) – de veículos automóveis utilitários para transporte de passageiros ou de mercadorias, incluindo os tratores com ou sem reboque, que passe diretamente dos reservatórios para os sistemas fixos de alimentação de carburante do veículo ou que seja usado nos seus sistemas de refrigeração ou outros».

17 O artigo 41.º da Lei n.º IX-1987 da República da Lituânia, sobre impostos especiais de consumo (Lietuvos Respublikos akcizų įstatymas, Žin., 2004, n.º 26-802, a seguir «lei sobre impostos especiais de consumo»), intitulado «Casos particulares de isenção do imposto especial de consumo sobre os produtos energéticos», prevê, no seu n.º 1, ponto 8, uma isenção do imposto especial de consumo no referente aos:

«produtos energéticos importados na República da Lituânia nos reservatórios fixos de veículos a motor e nos recipientes de lubrificantes que estejam previstos na documentação técnica do construtor e a partir dos quais os carburantes e os lubrificantes passem diretamente para os sistemas fixos de alimentação de carburante do motor e os sistemas de lubrificação».

18 O artigo 41.º, n.º 2, da lei sobre impostos especiais de consumo dispõe que o regime de isenção e as restrições previstas no n.º 1 deste artigo são definidos pelo Governo ou pela instituição que este autorizar para esse efeito.

19 O ponto 12 das Regras de aplicação das isenções previstas no artigo 41.º, n.º 1, pontos 3 a 8, da lei sobre impostos especiais de consumo, aprovadas pelo Decreto n.º 821 do Governo, de 4 de junho de 2002 (Žin., 2002, n.º 56-2264), prevê que o imposto especial de consumo não é aplicado sobre os produtos energéticos importados na Lituânia, «que estejam contidos nos reservatórios fixos de carburante – previstos na documentação técnica do construtor (e incluindo os cilindros de gás instalados no veículo como parte do equipamento de gás) – de veículos automóveis utilitários para transporte de passageiros ou de mercadorias, incluindo os tratores com ou sem reboque, e que passem diretamente dos reservatórios para os sistemas fixos de alimentação de carburante do veículo ou que sejam usados nos seus sistemas de refrigeração ou outros, se forem utilizados no mesmo veículo no qual foram importados».

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

20 No período compreendido entre 1 de janeiro de 2005 e 30 de abril de 2010, a LG adquiriu regularmente gasóleo nas gares ferroviárias de Nesterov e de Sovetsk, no território do enclave de Kaliningrad (Rússia), para reabastecer as suas locomotivas. Este carburante foi carregado nos reservatórios normais das locomotivas e, seguidamente, importado no território aduaneiro da União Europeia nos referidos reservatórios, sem ser objeto de declaração aduaneira.

21 As autoridades lituanas tinham comunicado à LG que ela beneficiava da isenção na importação no respeitante ao carburante importado nos reservatórios das locomotivas, a partir de um país terceiro. Com efeito, a Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (Direção-Geral das Alfândegas do Ministério das Finanças da República da Lituânia) tinha indicado, num ofício de 26 de fevereiro de 2002, que não era necessário declarar separadamente o carburante presente nos reservatórios das locomotivas que cruzavam a fronteira da República da Lituânia, visto este carburante não estar sujeito a imposto especial de consumo nem a IVA na importação.

22 Além disso, em 8 de junho de 2007, a LG apresentou um requerimento à Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (Direção-Geral dos Impostos do Ministério das Finanças da República da Lituânia), para que esta esclarecesse se, ao abrigo da lei relativa ao IVA, as locomotivas eram equiparadas aos veículos rodoviários a motor. Na sua resposta de 27 de junho de 2007, esta autoridade confirmou que as locomotivas eram equiparadas aos referidos veículos.

23 Num ofício de 14 de novembro de 2008, dirigido à República da Lituânia, a Comissão Europeia indicou que considerava que as locomotivas não podiam ser equiparadas a veículos rodoviários a motor e que, por conseguinte, as franquias e isenções previstas no artigo 112.º do Regulamento n.º 918/83 e no artigo 82.º da Diretiva 83/181 não se aplicavam ao carburante importado, contido nos reservatórios normais das locomotivas.

24 Por ofício de 20 de novembro de 2008, o Ministério das Finanças informou a LG de que as isenções do IVA na importação, previstas pela lei relativa ao IVA, não eram aplicáveis às locomotivas. Consequentemente, a LG pôs termo ao carregamento dos reservatórios de carburante das suas locomotivas no território russo. Por ofício de 27 de novembro de 2009, o referido Ministério informou a LG de que os seus serviços procederiam à cobrança dos impostos devidos a título do carburante transportado nos reservatórios normais das locomotivas.

25 Seguidamente, a Vilniaus teritorinė muitinė procedeu a um controlo fiscal relativamente ao período compreendido entre 1 de janeiro de 2005 e 30 de abril de 2010, a respeito do carburante importado no território aduaneiro da União Europeia nos reservatórios normais das locomotivas, e, em 16 de dezembro de 2010, notificou à LG, através da sua Decisão n.º OVM320138M, uma liquidação adicional que ascendia a 28 860 895 LTL, a título do imposto especial de consumo, do IVA na importação, dos juros de mora e de uma coima por não pagamento do imposto especial de consumo e do IVA na importação.

26 Em 6 de janeiro de 2011, a LG apresentou reclamação desta decisão na Direção-Geral das Alfândegas do Ministério das Finanças da República da Lituânia. Não tendo esta Direção-Geral tomado uma decisão dentro do prazo fixado pela legislação aplicável, a LG interpôs, em 3 de março de 2011, recurso de anulação da referida decisão para o órgão jurisdicional de reenvio.

27 O referido órgão jurisdicional salienta que o título do Regulamento n.º 918/83 que contém as disposições pertinentes se refere simplesmente aos «veículos a motor terrestres» e que as locomotivas se inserem nesta categoria. Duvida que seja adequado e juridicamente correto aplicar um regime fiscal distinto às diversas categorias de veículos terrestres. Em seu entender, há que examinar se um tratamento fiscal diferente das locomotivas e dos veículos rodoviários pode ser justificada com base

em quaisquer critérios objetivos, sendo que todos os demais fatores em causa são idênticos, a saber, a finalidade do veículo (no presente caso, comercial), a importação dos carburantes (em reservatórios normais) e o modo de utilização destes carburantes (para a circulação dos veículos).

28 Foi nestas condições que a Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (Comissão do Contencioso Tributário junto do Governo da República da Lituânia) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Deve a isenção dos direitos de importação prevista no artigo 112.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 918/83 e no artigo 107.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 1186/2009 ser interpretada no sentido de que é aplicável aos veículos a motor que são locomotivas?

2) Deve a isenção do [IVA] prevista no artigo 82.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 83/181[…] e no artigo 84.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2009/132[…] ser interpretada no sentido de que é aplicável aos veículos a motor que são locomotivas?

3) Em caso de resposta afirmativa à segunda questão, devem normas legais como as estabelecidas no artigo 82.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 83/181[…] e no artigo 84.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2009/132[…] ser interpretadas no sentido de que proíbem que um Estado-Membro restrinja os casos de isenção do IVA sobre a importação de carburante, dispondo que tal isenção é exclusivamente aplicável ao carburante admitido no território da União Europeia nos reservatórios normais de veículos automóveis e necessário ao funcionamento destes veículos?»

Quanto às questões prejudiciais

29 Com a sua primeira e a sua segunda questão, que convém examinar conjuntamente, o órgão jurisdicional de reenvio pretende essencialmente saber se o artigo 112.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 918/83, o artigo 107.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 1186/2009, o artigo 82.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 83/181 e o artigo 84.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2009/132 devem ser interpretados no sentido de que se aplicam a locomotivas.

30 Importa lembrar que, ao abrigo destas disposições, é admitido com franquia de direitos de importação e isenção do IVA na importação, nomeadamente, o carburante contido nos reservatórios normais dos «veículos automóveis utilitários» que entrem no território da União.

31 O conceito de «veículo automóvel utilitário» é definido no artigo 112.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 918/83, no artigo 107.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento n.º 1186/2009, no artigo 82.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva 83/181 e no artigo 84.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva 2009/132 como «qualquer veículo rodoviário a motor» que satisfaça determinados requisitos específicos, podendo estes últimos, em princípio, ser preenchidos tanto pelas locomotivas como por outros veículos terrestres.

32 A este respeito, como se salientou nos n.os 6, 8, 12 e 14 do presente acórdão, há divergências entre as diversas versões linguísticas das disposições em questão. Nas versões nas línguas búlgara, espanhola, checa, alemã, estónia, grega, inglesa, francesa, italiana, letã, lituana, húngara, maltesa, polaca, portuguesa, eslovaca, eslovena e finlandesa, o veículo em questão é expressamente qualificado de «veículo rodoviário a motor», ao passo que, nas versões nas línguas dinamarquesa e neerlandesa, essa qualificação não existe. Estas últimas versões linguísticas referem-se simplesmente ao conceito de «veículo a motor».

33 Nas versões na língua romena e sueca, há, nesta matéria, uma diferença entre a redação dos regulamentos e a das diretivas em causa. Na versão em língua romena, enquanto a definição que figura nos Regulamentos n.os 918/83 e 1186/2009 se refere ao conceito de «veículo rodoviário a motor», a que figura nas Diretivas 83/181 e 2009/132 refere-se ao conceito de «veículo a motor».

Inversamente, na versão em língua sueca, a definição que figura nos Regulamentos n.os 918/83 e 1186/2009 refere-se ao conceito de «veículo a motor» e a que figura nas Diretivas 83/181 e 2009/132 refere-se ao conceito de «veículo rodoviário a motor».

34 Segundo jurisprudência assente, as diferentes versões linguísticas dum texto da União devem ser interpretadas de modo uniforme e, por isso, em caso de divergência entre estas versões, a disposição em questão deve ser interpretada em função da economia geral e da finalidade da regulamentação de que constitui um elemento (v., designadamente, acórdão de 29 de abril de 2004, Plato Plastik Robert Frank, C-341/01, Colet., p. I-4883, n.º 64 e jurisprudência referida).

35 A este respeito, cabe lembrar que, segundo jurisprudência assente em matéria de IVA, aplicável igualmente em matéria de direitos aduaneiros, os termos empregados para designar as isenções são de interpretação estrita, porque essas isenções constituem derrogações ao princípio geral segundo o qual o IVA é cobrado sobre cada entrega de bens e prestação de serviços feita a título oneroso por um sujeito passivo (v., neste sentido, acórdão de 10 de março de 2011, Skandinaviska Enskilda Banken, C-540/09, Colet., p. I-1509, n.º 20).

36 No tocante à finalidade das disposições em questão, o Governo lituano e a Comissão alegaram, na audiência, que a franquia de direitos de importação e a isenção do IVA previstas por estas disposições prosseguem o objetivo que consiste, por um lado, em facilitar aos particulares o cruzamento das fronteiras externas da União e, por outro, em aligeirar os controlos aduaneiros e fiscais que devem ser aplicados pelas autoridades competentes. A verificação sistemática do conteúdo dos reservatórios da totalidade dos veículos rodoviários que entram diariamente no território da União seria uma tarefa quase impossível e, em todo o caso, desmesurada, em termos de custos e de inconvenientes para os viajantes, relativamente às receitas de direitos de importação e de IVA que poderia gerar.

37 Ora, não há nenhum indício que permita considerar que as referidas disposições prosseguem um objetivo diverso do enunciado no n.º 36 do presente acórdão. Pelo contrário, tal objetivo é confirmado pela faculdade, reconhecida aos Estados-Membros no artigo 113.º do Regulamento n.º 918/83, no artigo 108.º do Regulamento n.º 1186/2009, no artigo 83.º da Diretiva 83/181 e no artigo 85.º da Diretiva 2009/132, de limitar a 200 litros de carburante por veículo e por viagem a aplicação das disposições em causa no processo principal.

38 Em contrapartida, no tocante às locomotivas como as em causa no processo principal, resulta dos autos presentes ao Tribunal de Justiça que, por um lado, a capacidade dos seus reservatórios pode atingir os 7 000 litros. Por outro lado, segundo o Governo lituano, a LG dispôs unicamente de 136 locomotivas equipadas com um motor a *diesel*, durante o ano de 2008, e apenas uma parte destas cruzaram regularmente a fronteira que separa a República da Lituânia da Federação Russa. Ora, não se pode concluir que a verificação sistemática dos reservatórios das locomotivas apresente os mesmos inconvenientes que os enunciados no n.º 36 do presente acórdão, a respeito dos veículos rodoviários, inconvenientes que o legislador da União pretendeu manifestamente evitar com a adoção das disposições em questão.

39 Donde se conclui que o facto de aplicar às locomotivas a franquia de direitos de importação e a isenção do IVA previstas por estas disposições não se ajusta ao objetivo que o legislador da União prosseguiu com a adoção das referidas disposições.

40 É certo que a interpretação de um texto do direito da União derivado deve ser feita, na medida do possível, no sentido da sua conformidade com as disposições dos Tratados e os princípios gerais do direito da União (v., designadamente, acórdãos de 21 de março de 1991, Rauh, C-314/89, Colet., p. I-1647, n.º 17, e de 1 de abril de 2004, Borgmann, C-1/02, Colet., p. I-3219, n.º 30).

41 A LG alega que uma interpretação das disposições em questão segundo a qual o tráfego ferroviário não beneficia das mesmas vantagens que o tráfego rodoviário é contrária ao princípio da igualdade de tratamento.

42 Segundo a LG, o transporte ferroviário encontra-se numa situação de concorrência direta com o transporte rodoviário e não existem critérios objetivos que justifiquem que se introduza uma distinção em matéria de tributação entre as diversas categorias de veículos terrestres. A LG salienta, neste contexto, que a violação do princípio geral da igualdade de tratamento pode ser caracterizada, em matéria fiscal, por outros tipos de discriminações, afetando operadores económicos que não são forçosamente concorrentes, mas que se encontram todavia numa situação comparável noutros aspetos (acórdão de 10 de abril de 2008, Marks & Spencer, C-309/06, Colet., p. I-2283, n.º 49).

43 A LG defende que, tanto para o transporte de mercadorias como para o transporte de pessoas, o transporte rodoviário constitui uma alternativa ao transporte ferroviário. Além disso, estes meios de transporte são semelhantes, pelo menos no que respeita ao traçado das redes, ao tipo de mercadorias transportadas e às modalidades de funcionamento, que, na maioria das vezes, assentam na utilização de veículos a motor de combustão interna que se deslocam a velocidades comparáveis.

44 Recorde-se, a este respeito, que, segundo jurisprudência assente, o princípio da igualdade de tratamento exige que situações comparáveis não sejam tratadas de maneira diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de maneira igual, a não ser que tal tratamento seja objetivamente justificado (acórdão de 10 de janeiro de 2006, IATA e ELFAA, C-344/04, Colet., p. I-403, n.º 95).

45 Resulta, além disso, de jurisprudência assente que o princípio da igualdade de tratamento, o qual se traduz em matéria de IVA pelo princípio da neutralidade fiscal, se opõe em especial a que mercadorias ou prestações de serviços semelhantes, que estão, portanto, em concorrência entre si, sejam tratadas de maneira diferente do ponto de vista do IVA (v., designadamente, acórdão de 10 de novembro de 2011, Rank Group, C-259/10 e C-260/10, Colet., p. I-10947, n.º 32 e jurisprudência referida).

46 Porém, o Tribunal de Justiça, no n.º 96 do acórdão IATA e ELFAA, já referido, constatou que os diversos meios de transporte não são, em geral, intermutáveis e que a situação das empresas que operam no setor de atividade de cada um desses meios de transporte não é, pois, comparável.

47 Acresce que decorre dos n.ºs 36 a 38 do presente acórdão que as locomotivas não se encontram, à luz do objetivo que o legislador da União prosseguiu com a adoção das referidas disposições, numa situação comparável àquela em que se encontram os veículos rodoviários.

48 Donde se conclui que o princípio da igualdade de tratamento não impõe que se interpretem as disposições em questão como sendo igualmente aplicáveis às locomotivas.

49 Resulta do conjunto das precedentes considerações que há que responder à primeira e segunda questões que o artigo 112.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 918/83, o artigo 107.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento n.º 1186/2009, o artigo 82.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 83/181 e o artigo 84.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2009/132 devem ser interpretados no sentido de que não se aplicam a locomotivas.

50 Tendo em conta a resposta dada à primeira e segunda questões, não há que examinar a terceira questão.

Quanto às despesas

51 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Quarta Secção) declara:

O artigo 112.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CEE) n.º 918/83 do Conselho, de 28 de março de 1983, relativo ao estabelecimento do regime comunitário das franquias aduaneiras, conforme alterado pelo Regulamento (CEE) n.º 1315/88 do Conselho, de 3 de maio de 1988, o artigo 107.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1186/2009 do Conselho, de 16 de novembro de 2009, relativo ao estabelecimento do regime comunitário das franquias aduaneiras, o artigo 82.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 83/181/CEE do Conselho, de 28 de março de 1983, que determina o âmbito de aplicação do n.º 1, alínea d), do artigo 14.º da Diretiva 77/388/CEE, no que diz respeito à isenção do imposto sobre o valor acrescentado de certas importações definitivas de bens, conforme alterada pela Diretiva 88/331/CEE do Conselho, de 13 de junho de 1988, e o artigo 84.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2009/132/CE do Conselho, de 19 de outubro de 2009, que determina o âmbito de aplicação das alíneas b) e c) do artigo 143.º da Diretiva 2006/112/CE, no que diz respeito à isenção do imposto sobre o valor acrescentado de certas importações definitivas de bens, devem ser interpretados no sentido de que não se aplicam a locomotivas.

Assinaturas