Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 19 juli 2012*

”Befrielse från tull och mervärdesskatt på import av varor — Drivmedel i standardtankar i motordrivna vägfordon — Begreppet motordrivna vägfordon — Lokomotiv — Vägtransport och järnvägstransport — Principen om likabehandling — Neutralitetsprincipen”

I mål C-250/11,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 TFUE, framställd av Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (Litauen) genom beslut av den 17 maj 2011, som inkom till domstolen den 20 maj 2011, i målet

Lietuvos geležinkeliai AB

mot

Vilniaus teritorinė muitinė,

Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden J.-C. Bonichot samt domarna A. Prechal, K. Schiemann (referent), C. Toader och E. Jarašiūnas,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: handläggaren C. Strömholm,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 26 april 2012,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Lietuvos geležinkeliai AB, genom J. Sakalauskas och K. Švirinas, advokatai,

— Vilniaus teritorinė muitinė, genom L. Markevičienė, i egenskap av ombud,

— Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, genom A. Šipavičius, i egenskap av ombud,

— Litauens regering, genom D. Kriaučiūnas och D. Stepanienė, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: litauiska.

— Greklands regering, genom G. Papadaki och I. Bakopoulos, båda i egenskap av ombud,

— Europeiska kommissionen, genom A. Steiblytė och C. Soulay, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av:

— artikel 112.1 a i rådets förordning (EEG) nr 918/83 av den 28 mars 1983 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse (EGT L 105, s. 1; svensk specialutgåva, område 2, volym 3, s. 146), i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 1315/88 av den 3 maj 1988 (EGT L 123, s. 2; svensk specialutgåva, område 2, volym 6, s. 88) (nedan kallad förordning nr 918/83),

— artikel 107.1 a i rådets förordning (EG) nr 1186/2009 av den 16 november 2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse (EUT L 324, s. 23),

— artikel 82.1 a i rådets direktiv 83/181/EEG av den 28 mars 1983 om räckvidden av artikel 14.1 d i direktiv 77/388/EEG om befrielse från mervärdesskatt vid slutlig införsel av vissa varor (EGT L 105, s. 38; svensk specialutgåva, område 9, volym 1, s. 96), i dess lydelse enligt rådets direktiv 88/331/EEG av den 13 juni 1988 (EGT L 151, s. 79; svensk specialutgåva, område 9, volym 2, s. 3) (nedan kallat direktiv 83/181), och

— artikel 84.1 a i rådets direktiv 2009/132/EG av den 19 oktober 2009 om tillämpningsområdet för artikel 143 b och c i direktiv 2006/112/EG vad gäller befrielse från mervärdesskatt vid slutlig import av vissa varor (EUT L 292, s. 5).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan å ena sidan Lietuvos geležinkeliai AB, som är ett litauiskt aktiebolag inom järnvägsbranschen (nedan kallat LG), och å andra sidan Vilniaus teritorinė muitinė (tullkontoret i Vilnius). Målet grundar sig på ett beslut av tullkontoret att påföra LG tilläggsavgift, mervärdesskattetillägg och skattetillägg.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätten

3 Artikel 112 i förordning nr 918/83 återfinns under rubriken till avdelning XXVII, ”Drivmedel och smörjmedel som finns i motorfordon och särskilda behållare”.

4 I artikel 112.1 a i förordningen föreskrivs att införsel ska få ske tullfritt av drivmedel som finns i standardtankarna på privata motorfordon, nyttofordon och motorcyklar som förs in i gemenskapens tullområde.

5 Enligt artikel 112.2 a i denna förordning har begreppet nyttofordon definierats på följande sätt:

”alla slags motordrivna fordon (inklusive traktorer med eller utan släp) som på grund av sin konstruktionstyp och sin utrustning är avsedda och i stånd att mot betalning eller kostnadsfritt transportera

— över nio personer inklusive föraren,

— varor,

samt alla fordon som är avsedda för andra särskilda ändamål än transport”.

6 I den bulgariska, den spanska, den tjeckiska, den tyska, den estländska, den grekiska, den engelska, den franska, den italienska, den lettiska, den litauiska, den ungerska, den maltesiska, den polska, den portugisiska, den rumänska, den slovakiska, den slovenska och den finska språkversionen av definitionen i artikel 112.2 a i denna förordning betecknas fordonet i fråga som ett fordon på ”väg”, medan det i den danska, den nederländska och den svenska språkversionen inte finns någon sådan bestämning.

7 Enligt artikel 113 i förordning nr 918/83 tillåts medlemsstaterna begränsa tillämpningen av befrielsen från importtullar i fråga om drivmedel i standardtankar på kommersiella motorfordon till 200 liter per fordon och resa.

8 Förordning nr 918/83 upphörde att gälla från och med den 1 januari 2010 genom förordning nr 1186/2009. I artikel 107.1 a och 107.2 a, samt i artikel 108 i förordning nr 1186/2009, återfinns dock bestämmelserna i artikel 112.1 a och 112.2 a samt i artikel 113 i förordning nr 918/83, i oförändrad lydelse eller, i vissa av språkversionerna, huvudsakligen i oförändrad lydelse.

9 Artikel 82 i direktiv 83/181 återfinns under kapitel VI, ”Bränslen och smörjmedel som finns i motorfordon och specialcontainrar”.

10 I artikel 82.1 a i detta direktiv, vars lydelse i huvudsak är identisk med den i artikel 112.1 a i förordning nr 918/83, föreskrivs att bränsle som finns i standardtankarna i bland annat kommersiella motorfordon ska vara befriade från mervärdesskatt vid införsel.

11 Artikel 82.2 a i direktiv 83/181 innehåller en definition av begreppet kommersiella motorfordon, vars lydelse i samtliga språkversioner utom den rumänska och den svenska är oförändrad eller huvudsakligen oförändrad jämfört med den i artikel 112.2 a i förordning nr 918/83.

12 I den bulgariska, den spanska, den tjeckiska, den tyska, den estländska, den grekiska, den engelska, den franska, den italienska, den lettiska, den litauiska, den ungerska, den maltesiska, den polska, den portugisiska, den slovakiska, den slovenska, den finska och den svenska språkversionen av definitionen i artikel 82.2 a i direktiv 83/181 betecknas fordonet i fråga som ett fordon på ”väg”, medan det i den danska, den nederländska och den rumänska språkversionen inte finns någon sådan bestämning.

13 Genom artikel 83 i direktiv 83/181 tillåts medlemsstaterna begränsa tillämpningen av befrielsen från mervärdesskatt för bränsle som finns i standardbränsletankarna på kommersiella motorfordon till 200 liter per fordon och resa.

14 Direktiv 83/181 upphörde att gälla från och med den 30 november 2009 genom direktiv 2009/132. I artikel 84.1 a och 84.2 a i direktiv 2009/132 återfinns dock bestämmelserna i artikel 82.1 a och 82.2 a i direktiv 83/181, i oförändrad lydelse eller, i vissa av språkversionerna, huvudsakligen i oförändrad lydelse. Vidare är lydelsen av artikel 85 i direktiv 2009/132 i huvudsak identisk med den i artikel 83 i direktiv 83/181.

Litauisk rätt

15 I artikel 40.1.21 i Republiken Litauens lag nr IX-751 om mervärdesskatt (Lietuvos Respublikos pridėtinės vertės mokesčio įstatymas nr IX-751, Žin., 2002, nr 35-1271, 2002, nr 40, 2002, nr 46, 2002, nr 48), i dess lydelse enligt (Žin., 2004, nr 17-505) (nedan kallad mervärdesskattelagen), under rubriken ”Särskilda fall när importerade varor är befriade från mervärdesskatt”, föreskrivs att mervärdesskatt inte ska tas ut på import av ”bränsle och smörjmedel i motorfordon, som är nödvändigt för driften av dessa fordon”.

16 I punkt 18.1 i regeringsdekret nr 438 av den 16 april 2004 om befrielse från mervärdesskatt för importerade varor (dėl importuojamų prekių neapmokestinimo pridėtinės vertės mokesčiu, Žin., 2004, nr 58-2048) förtydligas att befrielsen från mervärdesskatt i artikel 40.1.21 i mervärdesskattelagen ska gälla för bränsle

”i kommersiella motordrivna vägfordon för passagerare eller gods, däribland traktorer och dragfordon, i de fasta bränsletankarna som anges i tillverkarens tekniska beskrivning (inbegripet gasbehållare som monterats i fordonet som en del av dess utrustning för gasdrift) från vilka bränslet insprutas direkt från tankarna till fordonets fasta system för framdrivning eller för drift av kylsystem eller övriga system”.

17 I artikel 41.1.8 i Republiken Litauens lag nr IX-1987 om tullavgifter (Lietuvos Respublikos akcizų įstatymas, Žin., 2004, nr 26-802) (nedan kallad tullagen), under rubriken ”Särskilda fall när importerade varor är befriade från tull”, föreskrivs en tullbefrielse för

”bränsle som importeras till Republiken Litauen i fasta bränsletankar och behållare för motorolja i fordon, som anges i tillverkarens tekniska beskrivning och från vilka bränslet eller oljan insprutas direkt till fordonets fasta bränslesystem eller smörjsystem”.

18 I artikel 41.2 i tullagen föreskrivs att tillämpningsbestämmelser till de befrielser och lättnader som anges i punkt 1 i samma artikel ska fastställas av regeringen eller en myndighet som regeringen utser.

19 I punkt 12 i tillämpningsföreskrifterna för de undantag som anges i artikel 41.1. 3–8 i tullagen, vilka godkändes genom regeringsdekret nr 821 av den 4 juni 2002 (Žin., 2002, nr 56-2264), föreskrivs att tull inte ska utgå för bränsle som importeras till Republiken Litauen, ”om bränslet finns i fasta bränsletankar som anges i tillverkarens tekniska beskrivning (inbegripet gascylindrar som monterats i fordonet som en del av dess utrustning för gasdrift) i kommersiella motordrivna vägfordon för passagerare eller gods, däribland traktorer och dragfordon, från vilka bränslet insprutas direkt från tankarna till fordonets fasta system för framdrivning eller för drift av kylsystem eller övriga system, och om bränslet används i samma fordon som det i vilket det importerades”.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

20 Mellan den 1 januari 2005 och den 30 april 2010 gjorde LG regelbundna inköp av diesel vid järnvägsstationerna i Nesterov och Sovetsk, belägna i Kaliningrad (Ryska Federationen), att användas som bränsle till deras lokomotiv. Dieselbränslet fylldes i lokomotivens standardtankar innan det importerades till Europeiska unionens tullområde inuti dessa tankar, utan att detta deklarerades till tullmyndigheten.

21 De litauiska myndigheterna hade upplyst LG om att det bränsle som bolaget importerade från ett tredjeland och som fanns i bränsletankarna i lokomotiven var befriat från import. I en skrivelse av den 26 februari 2002 hade även Muitinės departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (tullavdelningen vid Republiken Litauens finansministerium) uppgett att bolaget inte behövde göra

någon separat deklaration för det bränsle som fanns i lokomotivens tankar när gränsen till Republiken Litauen passerades, eftersom detta bränsle varken omfattades av tullavgifter eller mervärdesskatt på import.

22 Den 8 juni 2007 hade LG även vänt sig till Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (det nationella skattedirektoratet vid Republiken Litauens finansministerium) och ombett myndigheten klargöra huruvida lokomotiven likställdes med motordrivna vägfordon i mervärdesskattelagens mening. Myndigheten bekräftade i sitt svar av den 27 juni 2007 att lokomotiven likställdes med sådana fordon.

23 Genom skrivelse av den 14 november 2008, ställd till Republiken Litauen, angav Europeiska kommissionen sin ståndpunkt att lokomotiv inte kunde betraktas som motordrivna vägfordon samt att de befrielser som anges i artikel 112 i förordning nr 918/83 och i artikel 82 i direktiv 83/118 därmed inte äger tillämpning på bränsle som förts in i dessas standardtankar.

24 Genom skrivelse av den 20 november 2008 upplyste finansministeriet LG om att befrielsen från mervärdesskatt på import enligt mervärdesskattelagen inte omfattade lokomotiv. Till följd härav upphörde LG att fylla på lokomotivens bränsletankar på ryskt territorium. Genom skrivelse av den 27 november 2009 informerade finansministeriet LG om att det skulle tillse att ett indrivningsförfarande inleddes avseende ej erlagda skatter på de utförda transporterna av bränsle i lokomotivens standardtankar.

25 Vilniaus teritorinė muitinė gjorde därefter en skatterevision avseende perioden mellan den 1 januari 2005 och den 30 april 2010 med avseende på bränsle som förts in i unionens tullområde i lokens standardtankar. Den 16 december 2010 meddelade myndigheten genom beslut nr OVM320138M att LG påförts 28 860 895 LTL i uteblivna tullavgifter och förseningsavgifter, utebliven mervärdesskatt för importen och förseningsavgift avseende mervärdesskatt samt skattetillägg avseende tullavgifterna och mervärdesskatten.

26 Den 6 januari 2011 begärde LG omprövning av detta beslut vid tullavdelningen vid finansministeriet. Då tullavdelningen inte fattat något beslut inom den därför föreskrivna fristen överklagade LG beslutet till den hänskjutande domstolen, den 3 mars 2011, och yrkade därvid att detta beslut skulle ogiltigförklaras.

27 Nämnda domstol har påpekat att rubriken i förordning nr 918/83, där de tillämpliga bestämmelserna återfinns, endast refererar till landgående motorfordon samt att lokomotiv inbegrips i denna kategori. Domstolen har ställt sig tveksam till att det vore lämpligt och välgrundat att tillämpa olika skatteordningar på olika typer av fordon för landtrafik. Den har ansett att det ska beaktas huruvida olika ordningar i skatterättsligt hänseende med avseende på lokomotiv och fordon i vägtrafik kan motiveras objektivt om alla andra omständigheter som är för handen, nämligen fordonens syfte (i det aktuella fallet kommersiellt), det sätt på vilket bränslet förs in (i standardtankar) och hur det används (att driva fordon), är desamma.

28 Mot denna bakgrund beslutade Mokestinių ginčų komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (nämnden med ansvar för skattetvister vid Republiken Litauens regering) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1. Ska den befrielse från importtullar som föreskrivs i artikel 112.1 a i förordning nr 918/83 och artikel 107.1 a i förordning nr 1186/2009 anses omfatta sådana motorfordon som lokomotiv?

2. Ska den skattebefrielse avseende mervärdesskatt som föreskrivs i artikel 82.1 a i direktiv 83/181 … och i artikel 84.1 a i direktiv 2009/132 … anses omfatta sådana motorfordon som lokomotiv?

3. För det fall den andra frågan skulle besvaras jakande, ska bestämmelser som de i artikel 82.1 a i direktiv 83/181 … och i artikel 84.1 a i direktiv 2009/132 … tolkas så att en medlemsstat förbjuds att begränsa skattebefrielsen avseende mervärdesskatt vid import av bränsle genom att föreskriva att sådan befrielse endast är tillämplig på bränsle som förs in i Europeiska unionen i standardtankar i motorfordon och som är nödvändigt för att driva dessa fordon?”

Prövning av tolkningsfrågorna

29 Den nationella domstolen har ställt den första och den andra frågan, vilka ska prövas gemensamt, för att få klarhet i huruvida artikel 112.1 a i förordning nr 918/83, artikel 107.1 a i förordning nr 1186/2009, artikel 82.1 a i direktiv 83/181 och artikel 84.1 a i direktiv 2009/132 ska tolkas så, att de äger tillämpning på lokomotiv.

30 Domstolen erinrar om att befrielse från importtullar och mervärdesskatt på import vid införsel på unionens område bland annat gäller för bränsle som finns i standardbränsletankarna på ”kommersiella motorfordon”. [Övers. anm. även kallade ”nyttofordon”.]

31 Nyttofordon i artikel 112.2 a i förordning nr 918/83 och artikel 107.2 a i förordning nr 1186/2009, respektive kommersiella motorfordon i artikel 82.2 a i direktiv 83/181 och artikel 84.2 a i direktiv 2009/132, har definierats som (alla slags) motordrivna (väg)fordon, vilket i princip skulle kunna omfatta såväl lokomotiv som andra vägfordon, förutsatt att vissa villkor är uppfyllda i det enskilda fallet.

32 Såsom har angetts i punkterna 6, 8, 12 och 14 ovan förekommer skillnader i de berörda bestämmelserna i de olika språkversionerna. I den bulgariska, den spanska, den tjeckiska, den tyska, den estländska, den grekiska, den engelska, den franska, den italienska, den lettiska, den litauiska, den ungerska, den maltesiska, den polska, den portugisiska, den slovakiska, den slovenska och den finska språkversionen klassas fordonet i fråga uttryckligen som ett motorfordon på ”väg”, medan det i den danska och den nederländska språkversionen inte finns någon sådan bestämning. Dessa språkversioner anknyter endast till begreppet ”motorfordon”.

33 I den rumänska och den svenska språkversionen förekommer en skillnad på denna punkt mellan lydelsen i förordningarna i fråga och lydelsen i direktiven i fråga. I den rumänska språkversionen relaterar definitionen i förordningarna nr 918/83 och nr 1186/2009 till begreppet ”motordrivet vägfordon”, medan definitionen i direktiven 83/181 och 2009/132 relaterar till begreppet ”motorfordon”. I den svenska språkversionen är det omvänt så att definitionen i förordningarna nr 918/83 och nr 1186/2009 relaterar till begreppet ”motorfordon” och definitionen i direktiven 83/181 och 2009/132 relaterar till begreppet ”motordrivet vägfordon”.

34 Enligt fast rättspraxis ska de olika språkversionerna av en gemenskapsrättslig text tolkas enhetligt, och om språkversionerna skiljer sig åt ska bestämmelsen i fråga tolkas i enlighet med den allmänna systematiken i och syftet med den lagstiftning som bestämmelsen är en del av (se, bland annat, dom av den 29 april 2004 i mål C-341/01, Plato Plastik Robert Frank, REG 2004, s. I-4883, punkt 64 och där angiven rättspraxis).

35 Härvid erinrar domstolen inledningsvis om att enligt fast rättspraxis inom området för mervärdesskatt, vilken även äger tillämplighet för importtullar, ska uttryck som används för att beskriva undantag från skatteplikt tolkas restriktivt, eftersom dessa undantag innebär ett avsteg från den allmänna princip enligt vilken mervärdesskatt ska betalas för varje varuleverans och tillhandahållande av tjänst som utförs av en beskattningsbar person mot vederlag (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 mars 2011 i mål C-540/09, Skandinaviska Enskilda Banken, REU 2011, s. I-1509, punkt 20).

36 Vad vidare avser syftet med bestämmelserna i fråga har den litauiska regeringen och kommissionen vid förhandlingen gjort gällande att en sådan tullbefrielse och befrielse från mervärdesskatt som föreskrivs i dessa bestämmelser syftar dels till att förenkla för enskilda att korsa gränserna utanför unionen, dels till att lindra den tull- och skattekontroll som behöriga myndigheter har att utföra. Det vore i det närmaste en omöjlig uppgift att utföra systematiska kontroller av innehållet i tankarna i samtliga vägfordon som varje dag passerar över gränsen till unionen. Under alla omständigheter skulle åtgärden inte vara motiverad med beaktande av de kostnader och olägenheter som detta skulle medföra för resenärerna, i förhållande till de belopp i form av importtullar och mervärdesskatt som skulle genereras.

37 Det har inte framkommit något som stödjer att det skulle finnas något annat syfte än det som angetts i punkt 36 ovan. Tvärtom bekräftas detta syfte av att medlemsstaterna tillåtits begränsa tillämpningen av bestämmelserna som är i fråga i det aktuella målet till 200 liter per fordon och resa, i enlighet med artikel 113 i förordning nr 918/83, artikel 108 i förordning nr 1186/2009, artikel 83 i direktiv 83/181 och artikel 85 i direktiv 2009/132.

38 Vad däremot beträffar sådana lokomotiv som de ifrågavarande framgår det av handlingarna i målet att deras tankar har en kapacitet som kan uppgå till 7 000 liter. Vidare har den litauiska regeringen uppgett att LG endast innehade 136 lokomotiv med dieselmotor under år 2008, samt att endast vissa av dessa korsade gränsen mellan Republiken Litauen och Ryska Federationen. En systematisk kontroll av lokomotivens tankar förefaller därmed inte medföra samma olägenheter som de kontroller för vägfordon som räknats upp i punkt 36 ovan och som unionslagstiftaren uppenbarligen velat föregripa genom antagandet av de aktuella bestämmelserna.

39 Av detta följer att en tillämpning av tullbefrielse och befrielse från mervärdesskatt, i enlighet med dessa bestämmelser, på lokomotiv inte motsvarar det syfte som unionslagstiftaren sökt att uppnå genom bestämmelserna.

40 Det är visserligen så att unionens sekundärlagstiftning så långt som möjligt ska tolkas i överensstämmelse med bestämmelserna i fördragen och unionslagstiftningens allmänna principer (se, bland annat, dom av den 21 mars 1991 i mål C-314/89, Rauh, REG 1991, s. I-1647, punkt 17, och dom av den 1 april 2004 i mål C-1/02, Borgmann, REG 2004, s. I-3219, punkt 30).

41 LG har gjort gällande att en tolkning enligt vilken järnvägstrafik inte skulle få dra nytta av samma förmåner som vägtrafiken skulle strida mot principen om likabehandling.

42 Enligt LG konkurrerar järnvägstransport direkt med vägtransport, och objektiva kriterier saknas som motiverar en åtskillnad i skattehänseende mellan olika kategorier av landgående fordon. LG har härvid framhållit att principen om likabehandling på skatteområdet kan åsidosättas genom andra former av diskriminering som påverkar näringsidkare som inte nödvändigtvis konkurrerar med varandra men ändå befinner sig i jämförbara situationer i andra avseenden (dom av den 10 april 2008 i mål C-309/06, Marks & Spencer, REG 2008, s. I-2283, punkt 49).

43 LG har vidhållit att vägtransport utgör ett alternativ till järnvägstransport, beträffande transport såväl av gods som av personer. Dessa transportmedel liknar dessutom varandra, åtminstone vad gäller transportnätets sträckning, vad för slags gods som transporteras samt deras mekanismer, genom att de fordon som används oftast är utrustade med förbränningsmotorer och kan färdas i hastigheter som är jämförbara.

44 Domstolen erinrar härvid om att principen om likabehandling, enligt fast rättspraxis, innebär att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA, REG 2006, s. I-403, punkt 95).

45 Av fast rättspraxis framgår vidare att principen om likabehandling, som på området för mervärdesskatt motsvaras av principen om skatteneutralitet, utgör hinder för att jämförbara och således konkurrerande varor eller tjänster behandlas olika i mervärdesskattehänseende (se, bland annat, dom av den 10 november 2011 i de förenade målen C-259/10 och C-260/10, Rank Group, REU 2011, s. I-10947, punkt 32 och där angiven rättspraxis).

46 Domstolen har emellertid, i punkt 96 i domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, slagit fast att olika transportmedel generellt sett inte är utbytbara samt att de företag som är verksamma inom sektorn för vart och ett av dessa transportmedel således inte befinner sig i jämförbara situationer.

47 Som vidare framgår av punkterna 36–38 ovan befinner sig inte lokomotiv och vägfordon i jämförbara situationer, med beaktande av det syfte som unionslagstiftaren eftersträvat med dessa bestämmelser.

48 Följaktligen innebär inte principen om likabehandling nödvändigtvis att de aktuella bestämmelserna ska tolkas på så sätt att de omfattar även lokomotiv.

49 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första och den andra frågan besvaras på följande sätt: Artikel 112.1 a i förordning nr 918/83, artikel 107.1 a i förordning nr 1186/2009, artikel 82.1 a i direktiv 83/181 och artikel 84.1 a i direktiv 2009/132 ska tolkas så, att de inte äger tillämpning på lokomotiv.

50 Med hänsyn till svaret på den första och den andra frågan saknas skäl att pröva den tredje frågan.

Rättegångskostnader

51 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

Artikel 112.1 a i rådets förordning (EEG) nr 918/83 av den 28 mars 1983 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse, i dess lydelse enligt rådets förordning (EEG) nr 1315/88 av den 3 maj 1988, artikel 107.1 a i rådets förordning (EG) nr 1186/2009 av den 16 november 2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse, artikel 82.1 a i rådets direktiv 83/181/EEG av den 28 mars 1983 om räckvidden av artikel 14.1 d i direktiv 77/388/EEG om befrielse från mervärdesskatt vid slutlig införsel av vissa varor, i dess lydelse enligt rådets direktiv 88/331/EEG av den 13 juni 1988, och artikel 84.1 a i rådets direktiv 2009/132/EG av den 19 oktober 2009 om tillämpningsområdet för artikel 143 b och c i direktiv 2006/112/EG vad gäller befrielse från mervärdesskatt vid slutlig import av vissa varor ska tolkas så, att de inte äger tillämpning på lokomotiv.

Underskrifter