

Downloaded via the EU tax law app / web

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

19. juuli 2012(*)

Tolli- ja käibemaksuvabastus kauba impordil – Maamootorsõidukite standardsetes kütusepaakides olev kütus – Mõiste „maanteemootorsõiduk” – Vedurid – Maanteetransport ja raudteetransport – Võrdse kohtlemise põhimõte – Neutraalsuse põhimõte

Kohtuasjas C-250/11,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Mokestini? gin?? komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausyb?s'i (Leedu) 17. mai 2011. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 20. mail 2011, menetluses

Lietuvos geležinkeliai AB

versus

Vilniaus teritorin? maitin?,

Muitin?s departamentas prie Lietuvos Respublikos finans? ministerijos,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja esimees J.-C. Bonichot, kohtunikud A. Prechal, K. Schiemann (ettekandja), C. Toader ja E. Jaraši?nas,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: ametnik C. Strömholm,

arvestades kirjalikus menetluses ja 26. aprilli 2012. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- Lietuvos geležinkeliai AB, esindajad: *advokatas* J. Sakalauskas ja *advokatas* K. Švirinas,
- Vilniaus teritorin? maitin?, esindaja: L. Markevi?ien?,
- Muitin?s departamentas prie Lietuvos Respublikos finans? ministerijos, esindaja: A. Šipavi?ius,
- Leedu valitsus, esindajad: D. Kriau?i?nas ja D. Stepanien?,
- Kreeka valitsus, esindajad: G. Papadaki ja I. Bakopoulos,
- Euroopa Komisjon, esindajad: A. Steiblyt? ja C. Soulay,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada:

- nõukogu 28. märtsi 1983. aasta määruse (EMÜ) nr 918/83, millega kehtestatakse ühenduse tollimaksuvabastuse süsteem (EÜT L 105, lk 1; ELT eriväljaanne 02/01, lk 419), muudetud nõukogu 3. mai 1988. aasta määrusega (EMÜ) nr 1315/88 (EÜT L 123, lk 2; ELT eriväljaanne 02/04, lk 3) (edaspidi „määrus nr 918/83”), artikli 112 lõike 1 punkti a;
- nõukogu 16. novembri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1186/2009, millega kehtestatakse ühenduse tollimaksuvabastuse süsteem (ELT L 324, lk 23), artikli 107 lõike 1 punkti a;
- nõukogu 28. märtsi 1983. aasta direktiivi 83/181/EMÜ (direktiivi 77/388/EMÜ artikli 14 lõike 1 punkti d rakendusala määratluse kohta seoses teatavate kaupade käibemaksuvabastusega nende lõplikul importimisel (EÜT L 105, lk 38; ELT eriväljaanne 09/01, lk 91), muudetud nõukogu 13. juuni 1988. aasta direktiiviga 88/331/EMÜ (EÜT L 151, lk 79; ELT eriväljaanne 09/01, lk 131) (edaspidi „direktiiv 83/181”) artikli 82 lõike 1 punkti a, ja
- nõukogu 19. oktoobri 2009. aasta direktiivi 2009/132/EÜ (direktiivi 2006/112/EÜ artikli 143 punktide b ja c rakendusala määratluse kohta seoses teatavate kaupade käibemaksuvabastusega nende lõplikul importimisel (ELT L 292, lk 5)) artikli 84 lõike 1 punkti a.

2 Taotlus on esitatud Lietuvos geležinkeliai AB (Leedu eraõiguslikust isikust raudtee-ettevõtja, edaspidi „LG”) ja Vilniaus teritorinė muitinė (Vilniuse tolliasutus) vahelises kohtuvaidluses seoses täiendava aktsiisi ja käibemaksuga ning trahviga, mille maksmist see asutus LG-lt nõuab.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Määruse nr 918/83 artikkel 112 asub selle määruse XXVII jaotises „Maamootorsõidukis olev kütus ja määrdeained”.

4 Selle määruse artikli 112 lõike 1 punkt a sätestab, et ühenduse tolliterritooriumile saabuva era- või kommerts-mootorsõiduki või mootorratta standardses kütusepaagis olevat kütust võib importida imporditollimaksuvabalt.

5 Nimetatud määruse artikli 112 lõike 2 punkti a kohaselt on mõiste „kommerts-mootorsõiduk” määratletud järgmiselt:

„mis tahes maanteemootorsõiduk, mis oma konstruktsioonilt ja varustusest on ette nähtud ja kasutatav selleks, et tasu eest või tasuta vedada:

- rohkem kui üheksat inimest, sealhulgas juht,
- kaupa,

ning mis tahes eriotstarbeks, välja arvatud vedu, ettenähtud maantee-sõiduk.”

6 Sama määruse artikli 112 lõike 2 punkti a bulgaaria, hispaania, tšehhi, saksa, eesti, kreeka, inglise, prantsuse, itaalia, läti, leedu, ungari, malta, poola, portugali, rumeenia, slovaki, sloveeni ja soome keeleversioonides määratleb selles sättes toodud definitsioon kõnealuse sõiduki „maantee”

sõidukiks, taani, hollandi ja rootsi keelses versioonis sellist määratlust aga ei ole.

7 Määruse nr 918/83 artikkel 113 lubab liikmesriikidel piirata imporditollimaksumabastust kommerts mootorsõiduki standarddes paagis oleva kütuse suhtes kuni 200 liitrini ühe sõiduki ja ühe teekonna kohta.

8 Määrusega nr 1186/2009 tunnistati määrus nr 918/83 kehtetuks alates 1. jaanuarist 2010. Määruse nr 918/83 artikli 112 lõike 1 punkt a, artikli 112 lõike 2 punkt a ja artikkel 113 võeti siiski samas sõnastuses, või teatavates keeleversioonides sisuliselt samas sõnastuses üle määruse nr 1186/2009 artikli 107 lõike 1 punktiga a, artikli 107 lõike 2 punktiga a ning artikliga 108.

9 Direktiivi 83/181 artikkel 82 asub selle direktiivi VI peatükis, mis kannab pealkirja „Maamootorsõidukis olev kütus ja määrdeained”.

10 Selle direktiivi artikli 82 lõike 1 punkt a näeb peaaegu samas sõnastuses kui määruse nr 918/83 artikli 112 lõike 1 punkt a ette, et maksuvabalt võib importida muu hulgas ka kommerts mootorsõiduki standarddes paagis olevat kütust.

11 Direktiivi 83/181 artikli 82 lõike 2 punktis a on toodud mõiste „kommerts mootorsõiduk” definitsioon, mis on kõigis keeleversioonides peale rumeenia ja rootsi keele sama või sisuliselt sama, mis on esitatud määruse nr 918/83 artikli 112 lõike 2 punktis a.

12 Direktiivi 83/181 artikli 82 lõike 2 punkti a bulgaaria, hispaania, tšehhi, saksa, eesti, kreeka, inglise, prantsuse, itaalia, läti, leedu, ungari, malta, poola, portugali, slovaki, sloveeni, soome ja rootsi keeleversioonides määratleb selles sättes toodud definitsioon kõnealuse sõiduki „maantee” sõidukiks, taani, hollandi ja rumeenia keelses versioonis sellist määratlust aga ei ole.

13 Direktiivi 83/181 artikkel 83 lubab liikmesriikidel piirata käibemaksuvabastuse kohaldamist kommerts mootorsõiduki standarddes paagis oleva kütuse suhtes kuni 200 liitrini ühe sõiduki ja ühe reisi kohta.

14 Direktiiviga 2009/132 tunnistati direktiiv 83/181 kehtetuks alates 30. novembrist 2009. Direktiivi 83/181 artikli 82 lõike 1 punkt a ja artikli 82 lõike 2 punkt a võeti siiski samas sõnastuses või teatavates keeleversioonides sisuliselt samas sõnastuses üle direktiivi 2009/132 artikli 84 lõike 1 punktiga a ja artikli 84 lõike 2 punktiga a. Lisaks sellele sisaldab direktiivi 2009/132 artikkel 85 samasisulist sätet kui direktiivi 83/181 artikkel 83.

Leedu õigus

15 Leedu Vabariigi seaduse nr IX-751, mis käsitleb käibemaksu (Lietuvos Respublikos prid?tin?s vert?s mokes?io ?statymas nr IX-751, *Valstyb?s žinios* (Leedu Vabariigi ametlik väljaanne, edaspidi „Žin.”), 2002, nr 35-1271; 2002, nr 40; 2002, nr 46; 2002, nr 48), muudetud redaktsiooni (Žin., 2004, nr 17-505; edaspidi „käibemaksuseadus”) artikli 40 „Imporditud kaupade impordikäibemaksust vabastamise erijuhtumid” lõike 1 punkt 21 näeb ette, et impordikäibemaksust on vabastatud „mootorsõidukites olev, nende sõidukite tööks vajalik kütus ja määrdeained”.

16 Valitsuse 16. aprilli 2004. aasta määruse nr 438 imporditud kaupade käibemaksust vabastamise kohta (d?l importuojam? preki? neapmokestinimo prid?tin?s vert?s mokes?iu, Žin., 2004, nr 58-2048) punkt 18.1 täpsustab, et käibemaksuseaduse artikli 40 lõike 1 punktis 21 sätestatud impordikäibemaksuvabastust kohaldatakse kütusele, mis asub:

„kaupade või reisijate veoks mõeldud kommerts mootorsõidukis, sh traktorid ja veoautod, tootja tehnilises dokumentatsioonis näidatud püsivalt paigaldatud kütusepaagis (sh sõiduki gaasiseadmete hulka kuuluvates gaasiballoonides) ja see liigub vahetult paagist sõiduki

ettenähtud kütusesüsteemi või kasutatakse külmutusseadmetes või muudes süsteemides.”

17 Leedu Vabariigi seaduse nr IX-1987, mis käsitleb aktsiisi (Lietuvos Respublikos akcizųstatymas, *Zin.*, 2004, nr 26-802; edaspidi „aktsiisiseadus”), artikli 41 „Energiatoodete aktsiisist vabastamise erijuhtumid” lõike 1 punkt 8 näeb ette järgmise aktsiisist vabastamise juhu:

„Energiatooted, mis saavad Leedu Vabariiki mootorsõidukite püsivalt paigaldatud kütusepaakides ja määrdeainepaakides, mis on märgitud sõiduki tootja tehnilises dokumentatsioonis ja kust mootorikütus ja määrdeaine liiguvad vahetult sõiduki ettenähtud kütusesüsteemi ja määrdesüsteemi”.

18 Aktsiisiseaduse artikli 41 lõige 2 näeb ette, et selle artikli lõikes 1 sätestatud maksuvabastuste ja nende piirangute rakendamise korra sätestab valitsus või valitsuse volitatud asutus.

19 Valitsuse 4. juuni 2002. aasta määrusega nr 821 heaks kiidetud aktsiisiseaduse artikli 41 lõike 1 punktis 8 alusel antud maksuvabastuste rakenduseeskirjade (*Žin.*, 2002, nr 56-2264) punkt 12 näeb ette eelkõige, sätestades, et aktsiisi ei kohaldata Leedu Vabariiki imporditavatele energiatoodetele, „kui need asuvad reisijate või kaupade veoks mõeldud kommerts-mootorsõidukis, sh traktorid ja veoautod, tootja tehnilises dokumentatsioonis näidatud püsivalt paigaldatud kütusepaagis (sh sõiduki gaasiseadmete hulka kuuluvates gaasiballoonides) ja need liiguvad vahetult paagist sõiduki ettenähtud kütusesüsteemi või kasutatakse külmutusseadmetes või muudes süsteemides, tingimusel, et neid kasutatakse samas sõidukis, milles need imporditi”.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

20 LG ostis ajavahemikul 1. jaanuarist 2005 kuni 30. aprillini 2010 oma vedurite tankimiseks Vene Föderatsiooni Kaliningradi oblastis Nesterovi ja Sovietski raudteejaamades regulaarselt diiselkütust. See kütus tangiti vedurite standardsetesse kütusepaakidesse ja imporditi seejärel nendes paakides ilma tollile deklareerimata Euroopa Liidu tolliterritooriumile.

21 Leedu toll oli LG-le teatanud, et ta saab kolmandatest riikidest veduri kütusepaakides imporditud kütuse osas imporditollimaksuvabastuse. Muitin? departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (Leedu Vabariigi rahandusministeeriumi haldusalas tegutsev tolliamet) oli oma 26. veebruari 2002. aasta kirjas märkinud, et Leedu Vabariigi piiri ületades ei ole vaja vedurite kütusepaakides asuvat kütust eraldi deklareerida, kuna seda ei maksustata aktsiisiga ega impordikäibemaksuga.

22 LG esitas 8. juunil 2007 Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos’le (Leedu Vabariigi rahandusministeeriumi haldusalas tegutsev riiklik maksuamet) taotluse, paludes täpsustada, kas vedurid on käibemaksuseaduse alusel maanteemootorsõidukitega samastatud. Nimetatud ametiasutus kinnitas oma 27. juuni 2007. aasta vastuses, et vedurid on nende sõidukitega hõlmatud.

23 Euroopa Komisjon märkis Leedu Vabariigile 14. novembril 2008 saadetud kirjas, et sellel tuleb asuda seiskohale, et vedureid ei saa maanteemootorsõidukitega samastada ning et seetõttu ei kohaldata vedurite standardsetes kütusepaakides imporditud kütusele määruse nr 918/83 artiklis 112 ja direktiivi 83/181 artiklis 82 ettenähtud tolli- ja käibemaksuvabastust.

24 Rahandusministeerium teatas LG-le 20. novembri 2008. aasta kirjas, et käibemaksuseaduses ettenähtud impordikäibemaksuvabastust veduritele ei kohaldata. LG lõpetas seejärel oma vedurite kütusepaakide tankimise Venemaa territooriumil. Nimetatud ministeerium

teatas 27. novembri 2009. aasta kirjas LG-le, et ministeeriumi talitused esitavad vedurite standardsetes kütusepaakides imporditud kütuselt tasumisele kuuluvate maksude sissenõudmiseks maksuotsuse.

25 Vilniaus teritorin? muitin? viis seejärel läbi maksukontrolli ajavahemiku 1. jaanuar 2005 kuni 30. aprill 2010 osas seoses vedurite standardsetes kütusepaakides Euroopa Liidu tolliterritooriumile imporditud kütusega ning teatas 16. detsembri 2010. aasta otsusega nr OVM320138M LG-le, et tuleb maksta aktsiisi, impordikäibemaksu ning maksmata aktsiisi ja impordikäibemaksu tõttu viivist ja trahvi, kokku 28 860 895 Leedu litti.

26 LG esitas 6. jaanuaril 2011 selle otsuse peale rahandusministeeriumi haldusalas tegutsevale tolliametile vaide. Kuna tolliamet seaduses ettenähtud aja jooksul otsust ei teinud, esitas LG 3. märtsil 2011 eelotsusetaotluse esitanud kohtule kaebuse kõnealuse otsuse tühistamiseks.

27 See kohus märgib, et määruse nr 918/83 jaotis, kus asuvad asjakohased sätted, viitab vaid „Maamootorsõidukitele” ning et vedurid kuuluvad sellesse kategooriasse. Ta kahtleb, kas oleks kohane ja õiguslikult põhjendatud kohaldada erinevatele maasõidukite kategooriatele erinevat maksustamiskorda. Tema hinnangul tuleks kaaluda, kas erinevat lähenemisviisi raudtee- ja maanteemootorsõidukite maksustamisel saab üldse mingi objektiivse kriteeriumiga põhjendada, kuna kõik muud asjaolud – nii sõiduki otstarve (käesoleval juhul kommertssõiduk), kütuse riiki importimise viis (standardsetes kütusepaakides) ja selle kasutamine (sõiduki edasiliikumiseks) – on samad.

28 Neil asjaoludel otsustas Mokestini? gin?? komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausyb?s (Leedu Vabariigi Valitsuse juures tegutsev maksuvaidluste komisjon, kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas määruse nr 918/83 artikli 112 lõike 1 punktis a ja määruse nr 1186/2009 artikli 107 lõike 1 punktis a sätestatud imporditollimaksuvabastusi tuleb tõlgendada nii, et need kuuluvad kohaldamisele mootorsõidukitele, mis on vedurid?

2. Kas direktiivi 83/181[...] artikli 82 lõike 1 punktis a ja direktiivi 2009/132[...] artikli 84 lõike 1 punktis a sätestatud käibemaksuvabastusi tuleb tõlgendada nii, et need kuuluvad kohaldamisele mootorsõidukitele, mis on vedurid?

3. Kui vastus teisele küsimusele on jaatav, siis kas niisuguseid õigusnorme, nagu on kehtestatud direktiivi 83/181[...] artikli 82 lõike 1 punktis a ja direktiivi 2009/132[...] artikli 84 lõike 1 punktis a, tuleb tõlgendada nii, et need keelavad liikmesriigil piirata kütuse impordikäibemaksust vabastamise juhte, sätestades sellise maksuvabastuse kohaldamise üksnes kütusele, mis imporditakse Euroopa Liidu tolliterritooriumile maanteemootorsõidukite standardsetes kütusepaakides ja mis on vajalik nende sõidukite tööks?”

Eelotsuse küsimused

29 Kahe esimese küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, tahab eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 918/83 artikli 112 lõike 1 punkti a, määruse nr 1186/2009 artikli 107 lõike 1 punkti a, direktiivi 83/181 artikli 82 lõike 1 punkti a ja direktiivi 2009/132 artikli 84 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et neid kohaldatakse ka veduritele.

30 Tuleb meenutada, et nende sätete kohaselt on liidu territooriumile saabuvate „kommerts mootorsõidukite” standardsetes kütusepaakides olevat kütust lubatud importida tolli- ja käibemaksuvabalt.

31 Mõiste „kommerts mootorsõiduk” on määratletud määruse nr 918/83 artikli 112 lõike 2 punktis a, määruse nr 1186/2009 artikli 107 lõike 2, punktis a, direktiiv 83/181 artikli 82 lõike 2 punktis a ja direktiivi 2009/132 artikli 84 lõike 2 punktis a kui „mis tahes maanteemootorsõiduk”, mis vastab konkreetsetele tingimustele, mis võivad põhimõtteliselt olla täidetud nii vedurite kui ka muude maasõidukite puhul.

32 Nagu käesoleva kohtuotsuse punktides 6, 8, 12 ja 14 tõdetud, on eri keeleversioonide vahel erinevusi. Bulgaaria, hispaania, tšehhi, saksa, eesti, kreeka, inglise, prantsuse, itaalia, läti, leedu, ungari, malta, poola, portugali, slovaki, sloveeni ja soome keeleversioonides kõnealune sõiduk määratletud „maanteemootorsõidukina”, taani ja hollandi keelses versioonis sellist määratlust aga ei ole. Viimati nimetatud keeleversioonid viitavad vaid mõistele „mootorsõiduk”.

33 Rumeenia ja rootsi keeleversioonis on käsitletavates määrustes ja direktiivides selles osas erinevus. Kui rumeenia keeleversioonis viitab määrustes nr 918/83 ja nr 1186/2009 toodud definitsioon mõistele „maanteemootorsõiduk”, siis direktiivides 83/181 ja 2009/132 toodud definitsioon viitab mõistele „mootorsõiduk”. Rootsi keeleversioonis vastupidi viitab määrustes nr 918/83 ja nr 1186/2009 toodud definitsioon mõistele „mootorsõiduk” ja direktiivides 83/181 ja 2009/132 toodud definitsioon viitab mõistele „maanteemootorsõiduk”.

34 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt tuleb liidu õigusakti eri keeleversioone tõlgendada ühetaoliselt ning nendevahelise lahknevuse korral lähtuda tõlgendamisel käsitletavat sätet sisaldava regulatsiooni eesmärgist ja üldisest ülesehitusest (vt eelkõige 29. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-341/01: Plato Plastik Robert Frank, EKL 2004, lk I-4883, punkt 64 ja seal viidatud kohtupraktika).

35 Sellega seoses tuleb meenutada, et käibemaksu valdkonnas väljakujunenud kohtupraktika kohaselt, mis kehtib ka tollimaksu suhtes, tuleb maksuvabastuste määratlemiseks kasutatud termineid tõlgendada kitsalt, kuna need maksuvabastused on erandid üldpõhimõttest, mille kohaselt maksustatakse käibemaksuga iga teenus, mille maksukohustuslane on tasu eest osutanud (vt selle kohta 10. märtsi 2011. aasta otsus kohtuasjas C-540/09: Skandinaviska Enskilda Banken, EKL 2011, lk I-1509, punkt 20).

36 Itaalia valitsus ja komisjon märkisid käsitletavate sätete eesmärgi kohta kohtuistungil, et nendes sätetes ettenähtud imporditollimaksuvabastuse ja käibemaksuvabastuse eesmärk on esiteks lihtsustada isikutel liidu välispiiri ületamist ja teiseks vähendada tolli- ja maksukontrolli, mille pädevad asutused peavad läbi viima. Kõigi liidu territooriumile iga päev sisenevate maanteesõidukite kütusepaakide sisu regulaarne kontrollimine oleks peaaegu võimatu ning igal juhul oleks see kulude ja reisijatele põhjustatavate ebamugavuste osas määramatu ulatusega, võrreldes imporditollimaksu ja käibemaksu suurusega, mis sellega võidaks koguda.

37 Samas ei ole ühtegi tõendit, mis võimaldaks asuda seisukohale, et nimetatud sätetel oleks muu eesmärk kui see, mis on esitatud käesoleva kohtuotsuse punktis 36. Vastupidi, seda eesmärki kinnitab ka liikmesriikidele määruse nr 918/83 artiklis 113, määruse nr 1186/2009 artiklis 108, direktiivi 83/181 artiklis 83 ja direktiivi 2009/132 artiklis 85 antud pädevus piirata põhikohtuasjas käsitletavate sätete kohaldamist kommerts mootorsõiduki standardses paagis oleva kütuse suhtes kuni 200 liitrini ühe sõiduki ja ühe teekonna kohta.

38 Mis aga puutub põhikohtuasjas käsitletavatesse veduritesse, siis selgub Euroopa Kohtule

esitatud toimikust, et ühelt poolt võib nende kütusepaak mahutada kuni 7000 liitrit. Teiselt poolt oli LG valduses Leedu valitsuse sõnul 2008. aastal ainult 136 diiselmootoriga vedurit ja vaid osa nendest ületas regulaarselt Leedu Vabariigi ja Vene Föderatsiooni vahelist piiri. Vedurite kütusepaakide regulaarne kontrollimine ei näi põhjustavat neid ebamugavusi, millele sai viidatud käesoleva kohtuotsuse punktis 36 seoses maantee sõidukitega ning mida liidu seadusandja soovis kõnealuseid sätteid vastu võttes ilmselgelt ära hoida.

39 Sellest järeldub, et nendes sätetes ettenähtud imporditollimaksu ja käibemaksuvabastuse kohaldamine veduritele ei vasta sellele eesmärgile, mille liidu seadusandja nimetatud sätteid vastu võttes seadis.

40 Loomulikult tuleb liidu teisese õiguse norme tõlgendada, niivõrd kui võimalik, kooskõlas aluslepingute sätetega ja liidu õiguse üldpõhimõtetega (vt eelkõige 21. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-314/89: Rauh, EKL 1991, lk I-1647, punkt 17, ja 1. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-1/02: Borgmann, EKL 2004, lk I-3219, punkt 30).

41 LG märgib, et käsitletavate sätete tõlgendamine nii, et raudteevedu ei saaks maanteeveoga samu eelised, oleks võrdse kohtlemise põhimõttega vastuolus.

42 LG sõnul on raudteevedu maanteeveoga otseses konkurentsisis ning ei ole ühtegi objektiivset kriteeriumi, mis õigustaks maksustamisel eri maatranspordiliikide vahel vahetegemist. LG rõhutab sellega seoses, et võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumine võib maksustamisel aset leida muud tüüpi diskrimineerimise teel, mis mõjutab ettevõtjaid, kes ei ole otseselt konkurendid, kuid on sellegipoolest muudes aspektides võrreldavas olukorras (10. aprilli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-309/06: Marks & Spencer, EKL 2008, lk I-2283, punkt 49).

43 LG on seisukohal, et nii kaubaveo kui ka reisijateveo osas on maanteetransport raudteetranspordi alternatiiv. Lisaks on need transpordiliigid sarnased vähemalt osas, mis puudutab võrgustikku, veetava kauba liiki, toimimismeetodeid, mis põhinevad enamasti sisepõlemismootoriga sõidukite kasutamisel, mis liiguvad võrreldava kiirusega.

44 On oluline meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt nõuab võrdse kohtlemise põhimõtte, et võrreldavaid olukordi ei käsitletaks erinevalt ja erinevaid olukordi ei käsitletaks ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui selline kohtlemine on objektiivselt põhjendatud (10. jaanuar 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA, EKL 2006, lk I-403, punkt 95).

45 Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb veel, et võrdse kohtlemise põhimõttega, mis on käibemaksu valdkonnas väljendatud neutraalse maksustamise põhimõttena, on vastuolus sarnaste ja seega omavahel konkureerivate kaubatarnete või teenuste erinev kohtlemine käibemaksuga maksustamisel (vt eelkõige 10. novembri 2011. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-259/10 ja C-260/10: Rank Group, EKL 2011, lk I-10947, punkt 32 ja seal viidatud kohtupraktika).

46 Siiski sedastas Euroopa Kohus eespool viidatud kohtuotsuse IATA ja ELFAA punktis 96, et erinevad transpordiliigid ei ole enamasti omavahel vahetatavad ja nendes transpordivaldkondades tegutsevate ettevõtjate seisund ei ole seega võrreldav.

47 Nagu lisaks tuleneb käesoleva kohtuotsuse punktidest 36–38, ei ole vedurid, arvestades liidu seadusandja eesmärki käsitletavate sätete vastuvõtmisel, maantee sõidukitega võrreldavas olukorras.

48 Sellest järeldub, et võrdse kohtlemise põhimõtte ei kohusta tõlgendama käsitletavaid sätteid nii, et neid kohaldatakse ka veduritele.

49 Eeltoodud kaalutlustest tulenevalt tuleb esimesele ja teisele küsimusele vastata nii, et määruse nr 918/83 artikli 112 lõike 1 punkti a, määruse nr 1186/2009 artikli 107 lõike 1 punkti a, direktiivi 83/181 artikli 82 lõike 1 punkti a ja direktiivi 2009/132 artikli 84 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et neid ei kohaldata veduritele.

50 Võttes arvesse esimesele ja teisele küsimusele antud vastust, ei ole kolmandale küsimusele vaja vastata.

Kohtukulud

51 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

Nõukogu 28. märtsi 1983. aasta määruse (EMÜ) nr 918/83 (millega kehtestatakse ühenduse tollimaksuvabastuse süsteem, nõukogu 3. mai 1988. aasta määrusega (EMÜ) nr 1315/88 muudetud redaktsioonis) artikli 112 lõike 1 punkti a, nõukogu 16. novembri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1186/2009 (millega kehtestatakse ühenduse tollimaksuvabastuse süsteem) artikli 107 lõike 1 punkti a, nõukogu 28. märtsi 1983. aasta direktiivi 83/181/EMÜ (direktiivi 77/388/EMÜ artikli 14 lõike 1 punkti d rakendusala määratluse kohta seoses teatavate kaupade käibemaksuvabastusega nende lõplikul importimisel; nõukogu 13. juuni 1988. aasta direktiiviga 88/331/EMÜ muudetud redaktsioonis) artikli 84 lõike 1 punkti a ja nõukogu 19. oktoobri 2009. aasta direktiivi 2009/132/EÜ (direktiivi 2006/112/EÜ artikli 143 punktide b ja c rakendusala määratluse kohta seoses teatavate kaupade käibemaksuvabastusega nende lõplikul importimisel) artikli 84 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et neid ei kohaldata veduritele.

Allkirjad

* Kohtumenetluse keel: leedu.