

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 19 de julio de 2012 (*)

«Franquicia de derechos de aduana y exención del IVA sobre las importaciones de bienes — Combustible contenido en los depósitos normales de los vehículos terrestres de motor — Concepto de “vehículo de carretera de motor” — Locomotoras — Transporte por carretera y transporte ferroviario — Principio de igualdad de trato — Principio de neutralidad»

En el asunto C-250/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Mokestinis ginamas komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (Lituania), mediante resolución de 17 de mayo de 2011, recibida en el Tribunal de Justicia el 20 de mayo de 2011, en el procedimiento entre

Lietuvos geležinkeliai AB

y

Vilniaus teritorinis muitinis,

Muitinis departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. J.-C. Bonichot, Presidente de Sala, y la Sra. A. Prechal, el Sr. K. Schiemann (Ponente), la Sra. C. Toader y el Sr. E. Jarašius, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretaria: Sra. C. Strömholm, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 26 de abril de 2012;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Lietuvos geležinkeliai AB, por los Sres. J. Sakalauskas y K. Švirinas, advokatai;
- en nombre de la Vilniaus teritorinis muitinis, por la Sra. L. Markevičienė, en calidad de agente;
- en nombre del Muitinis departamentas prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, por el Sr. A. Šipavičius, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno lituano, por el Sr. D. Kriaušinis y la Sra. D. Stepanienė, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno griego, por la Sra. G. Papadaki y el Sr. I. Bakopoulos, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. A. Steiblyt? y C. Soulay, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación:

– del artículo 112, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 918/83 del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativo al establecimiento de un régimen comunitario de franquicias aduaneras (DO L 105, p. 1; EE 02/09, p. 276), en su versión modificada por el Reglamento (CEE) nº 1315/88 del Consejo, de 3 de mayo de 1988 (DO L 123, p. 2) (en lo sucesivo, «Reglamento nº 918/83»);

– del artículo 107, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) nº 1186/2009 del Consejo, de 16 de noviembre de 2009, relativo al establecimiento de un régimen comunitario de franquicias aduaneras (DO L 324, p. 23);

– del artículo 82, apartado 1, letra a), de la Directiva 83/181/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, que delimita el ámbito de aplicación de la letra d) del apartado 1 del artículo 14 de la Directiva 77/388/CEE en lo referente a la exención del impuesto sobre el valor añadido de algunas importaciones definitivas de bienes (DO L 105, p. 38; EE 09/01, p. 135), en su versión modificada por la Directiva 88/331/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1988 (DO L 151, p. 79) (en lo sucesivo, «Directiva 83/181»), y

– del artículo 84, apartado 1, letra a), de la Directiva 2009/132/CE del Consejo, de 19 de octubre de 2009, que delimita el ámbito de aplicación del artículo 143, letras b) y c), de la Directiva 2006/112/CE en lo referente a la exención del impuesto sobre el valor añadido de algunas importaciones definitivas de bienes (DO L 292, p. 5).

2 Dicha petición fue presentada en el marco de un litigio entre Lietuvos geležinkeliai AB (sociedad anónima lituana de ferrocarriles; en lo sucesivo «LG») y la Vilniaus teritorin? muitin? (Oficina Aduanera de Vilnius) en relación con los impuestos especiales adicionales y el impuesto sobre el valor añadido (en lo sucesivo, «IVA»), y con una multa que dicha Oficina reclama a LG.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 El artículo 112 del Reglamento nº 918/83 forma parte de su título XXVII, «Carburantes y lubricantes a bordo de vehículos terrestres a motor y en los contenedores para usos especiales».

4 El artículo 112, apartado 1, letra a), de dicho Reglamento establece que será admitido con franquicia de derechos de importación el carburante contenido en los depósitos normales de los vehículos automóviles de turismo, de los vehículos automóviles comerciales y de los motociclos que entren en el territorio aduanero de la Comunidad.

5 Con arreglo al artículo 112, apartado 2, letra a), del citado Reglamento, el concepto de «vehículo automóvil comercial» se define del modo siguiente:

«todo vehículo de carretera, de motor (incluidos los tractores con o sin remolque), que, de acuerdo con su tipo de construcción y su equipo, sea apto y se destine para el transporte con o sin remuneración:

- de más de nueve personas, comprendido el conductor,
- de mercancías,

así como cualquier vehículo de carretera para uso especial distinto del transporte propiamente dicho».

6 La definición que aparece en las versiones búlgara, española, checa, alemana, estonia, griega, inglesa, francesa, italiana, letona, lituana, húngara, maltesa, polaca, portuguesa, rumana, eslovaca, eslovena y finesa del artículo 112, apartado 2, letra a), del mismo Reglamento, califica el vehículo en cuestión de vehículo «de carretera», mientras que en las versiones danesa, neerlandesa y sueca no figura dicha calificación.

7 El artículo 113 del Reglamento nº 918/83 autoriza a los Estados miembros a limitar a 200 litros por vehículo y por viaje la aplicación de la franquicia de derechos de importación respecto al carburante contenido en los depósitos normales de los vehículos automóviles comerciales.

8 El Reglamento nº 1186/2009 derogó el Reglamento nº 918/83 con efectos a partir del 1 de enero de 2010. No obstante, sus artículos 107, apartados 1, letra a), y 2, letra a), y 108 reprodujeron las disposiciones de los artículos 112, apartados 1, letra a), y 2, letra a), y 113 del Reglamento nº 918/83 en términos idénticos o, en algunas versiones lingüísticas, en términos sustancialmente idénticos.

9 El artículo 82 de la Directiva 83/181 forma parte del capítulo VI de ésta, que lleva por título «Carburantes y lubricantes a bordo de vehículos terrestres a motor y en los contenedores para usos especiales».

10 El artículo 82, apartado 1, letra a), de dicha Directiva establece, en términos esencialmente idénticos a los del artículo 112, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 918/83, que el carburante contenido en los depósitos normales, en particular de los vehículos automóviles comerciales, será admitido con exención del IVA a la importación.

11 El artículo 82, apartado 2, letra a), de la Directiva 83/181 contiene una definición del concepto de «vehículo automóvil comercial» que, con excepción de las versiones rumana y sueca, en todas las versiones lingüísticas es idéntica o sustancialmente idéntica a la que figura en el artículo 112, apartado 2, letra a), del Reglamento nº 918/83.

12 La definición que aparece en las versiones búlgara, española, checa, alemana, estonia, griega, inglesa, francesa, italiana, letona, lituana, húngara, maltesa, polaca, portuguesa, rumana, eslovaca, eslovena, finesa y sueca del artículo 82, apartado 2, letra a), de la Directiva 83/181, califica el vehículo en cuestión de vehículo «de carretera», mientras que en las versiones danesa, neerlandesa y rumana no figura dicha calificación.

13 El artículo 83 de la Directiva 83/181 autoriza a los Estados miembros a limitar a 200 litros por vehículo y por viaje la aplicación de la exención del IVA respecto al carburante contenido en los depósitos normales de los vehículos automóviles comerciales.

14 La Directiva 2009/132 derogó la Directiva 83/181 con efectos a partir del 30 de noviembre de 2009. No obstante, el artículo 84, apartados 1, letra a), y 2, letra a), de la Directiva 2009/132 reprodujo las disposiciones del artículo 82, apartados 1, letra a), y 2, letra a), de la Directiva 83/181 en términos idénticos o, en algunas versiones lingüísticas, sustancialmente idénticos. Por otra parte, el artículo 85 de la Directiva 2009/132 contiene disposiciones esencialmente idénticas a las del artículo 83 de la Directiva 83/181.

Derecho lituano

15 El artículo 40 de la Ley de la República de Lituania nº IX-751 relativa al impuesto sobre el valor añadido (Lietuvos Respublikos prid?tin?s vert?s mokes?io ?statymas nº IX-751, Žin., 2002, nº 35-1271, 2002, nº 40, 2002, nº 46, 2002, nº 48), en su versión modificada (Žin., 2004, nº 17-505) (en lo sucesivo, «Ley del IVA»), que lleva por título «Casos particulares en los que los productos importados no están sujetos al IVA a la importación», establece en su apartado 1, número 21, que se admitirán con exención de IVA a la importación «los carburantes y lubricantes a bordo de los vehículos automóviles, necesarios para el funcionamiento de dichos vehículos».

16 El número 18.1 del Decreto del Gobierno nº 438, relativo a la exención del impuesto sobre el valor añadido de los productos importados (d?l importuojam? preki? neapmokestinimo prid?tin?s vert?s mokes?iu, Žin., 2004, nº 58-2048), de 16 de abril de 2004, establece que la exención del IVA a la importación prevista en el artículo 40, apartado 1, número 21, de la Ley del IVA se aplica al carburante contenido:

«en vehículos de carretera comerciales de motor destinados al transporte de personas o mercancías, incluidos los tractores o los vehículos tractores, en sus depósitos fijos de carburante, mencionados en la documentación técnica del fabricante (incluidas las bombonas de gas que formen parte de la instalación de gas del vehículo), a partir de los cuales dicho carburante se introduce directamente en los sistemas fijos de suministro de carburante del vehículo o se utiliza en los sistemas de refrigeración u otros sistemas.»

17 El artículo 41 de la Ley de la República de Lituania nº IX-1987, relativa a los impuestos especiales (Lietuvos Respublikos akciz? ?statymas, Žin., 2004, nº 26-802; en lo sucesivo, «Ley de impuestos especiales»), que lleva por título «Casos particulares en los que se exime a los productos energéticos de los impuestos especiales», establece, en su apartado 1, número 8, una exención al impuesto especial respecto de:

«los productos energéticos, importados en la República de Lituania en vehículos, en sus depósitos fijos de carburante y de lubricante para motores mencionados en la documentación técnica del fabricante, a partir de los cuales los citados carburante y lubricante para motor se introducen directamente en los sistemas fijos de suministro de carburante o de lubricación de los carburantes del motor del vehículo».

18 El artículo 41, apartado 2, de la Ley de impuestos especiales establece que el Gobierno o un organismo habilitado por éste definirán el régimen de exención y las limitaciones previstas en el apartado 1 de dicho artículo.

19 El número 12 de las Normas de aplicación de las exenciones previstas en el artículo 41, apartado 1, números 3 a 8, de la Ley de impuestos especiales, aprobadas mediante Decreto del

Gobierno nº 821, de 4 de junio de 2002 (Žin., 2002, nº 56-2264), establece que los impuestos especiales no se aplicarán a los productos energéticos importados en Lituania «si están presentes en vehículos de carretera comerciales de motor destinados al transporte de personas o mercancías, incluidos los tractores y los vehículos tractores, en sus depósitos de carburante fijos mencionados en la documentación técnica del fabricante (incluidas las bombonas de gas que formen parte de la instalación de gas del vehículo), a partir de los cuales dichos productos energéticos se introducen directamente en los sistemas fijos de suministro de carburante del vehículo o se utilizan en los sistemas de refrigeración u otros sistemas, siempre que dichos productos energéticos se utilicen en el mismo vehículo en el que han sido importados».

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

20 Durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2005 y el 30 de abril de 2010, LG compró con regularidad gasóleo para abastecer sus locomotoras en las estaciones ferroviarias de Nesterov y de Sovetsk, en el territorio del enclave de Kaliningrado (Rusia). Dicho carburante fue introducido en los depósitos normales de las locomotoras y posteriormente importado en el territorio aduanero de la Unión Europea en los mencionados depósitos, sin ser objeto de declaración en aduana.

21 Las autoridades lituanas habían comunicado a LG que disfrutaba de una exención a la importación respecto del carburante importado en los depósitos de las locomotoras a partir de un país tercero. En efecto, el Muitin?s departamentas prie Lietuvos Respublikos finans? ministerijis (Departamento de aduanas del Ministerio de Hacienda de la República de Lituania) había señalado, en un escrito de 26 de febrero de 2002, que no era necesario declarar por separado el carburante presente en los depósitos de las locomotoras que cruzan la frontera de la República de Lituania, dado que dicho carburante no estaba sujeto ni a derechos especiales ni al IVA a la importación.

22 Por otra parte, el 8 de junio de 2007, LG solicitó a la Valstybin? mokes?i? inspekcija prie Lietuvos Respublikos finans? ministerijis (Dirección Nacional Tributaria del Ministerio de Hacienda de la República de Lituania) que aclarara si, en virtud de la Ley del IVA, las locomotoras se asimilaban a los vehículos de motor de carretera. En su respuesta de 27 de junio de 2007, dicha autoridad confirmó que las locomotoras se asimilaban a los citados vehículos.

23 En un escrito de 14 de noviembre de 2008, dirigido a la República de Lituania, la Comisión Europea señaló que consideraba que las locomotoras no pueden asimilarse a los vehículos de carretera de motor y que, en consecuencia, las franquicias y exenciones establecidas en los artículos 112 del Reglamento nº 918/83 y 82 de la Directiva 83/181 no se aplicaban al carburante importado contenido en los depósitos normales de las locomotoras.

24 Mediante escrito de 20 de noviembre de 2008, el Ministerio de Hacienda informó a LG de que las exenciones de IVA a la importación establecidas por la Ley del IVA no se aplicaban a las locomotoras. En consecuencia, LG dejó de llenar los depósitos de carburante de sus locomotoras en territorio ruso. Mediante escrito de 27 de noviembre de 2009, el citado Ministerio informó a LG de que sus servicios procederían a recaudar los impuestos adeudados por el carburante transportado en los depósitos normales de las locomotoras.

25 A continuación, la Vilniaus teritorin? muitin? efectuó una inspección fiscal correspondiente al período comprendido entre el 1 de enero de 2005 y el 30 de abril de 2010, sobre los carburantes importados en territorio aduanero de la Unión en los depósitos normales de las locomotoras, y el 16 de diciembre de 2010, mediante la decisión nº OVM320138M, notificó a LG una rectificación por un importe de 28.860.895 LTL en concepto de derechos especiales, de IVA a la importación, de intereses de demora y de multa por impago de los derechos especiales y del

IVA a la importación.

26 El 6 de enero de 2011, LG interpuso una reclamación contra dicha decisión ante el Departamento de Aduanas del Ministerio de Hacienda. Al no haberse pronunciado el citado departamento dentro de los plazos que señala la normativa aplicable, el 3 de marzo de 2011 LG interpuso ante el órgano jurisdiccional remitente un recurso en el que solicitaba la anulación de la mencionada decisión.

27 Dicho órgano jurisdiccional señala que el título del Reglamento nº 918/83 que contiene las disposiciones pertinentes se refiere simplemente a los «vehículos de motor terrestres» y que las locomotoras están comprendidas en dicha categoría. El órgano jurisdiccional citado alberga dudas acerca de que sea apropiado y jurídicamente fundado aplicar un régimen distinto a las diferentes categorías de vehículos terrestres. En su opinión, procede examinar si puede justificarse un trato fiscal distinto para locomotoras y para vehículos de carretera sobre la base de criterios objetivos, dado que el resto de los factores en juego —a saber el objeto del vehículo (en el presente caso, comercial), la importación de los carburantes (en depósitos normales) y el modo de utilización de dichos carburantes (para la circulación de los vehículos)— son idénticos.

28 En esas circunstancias, la Mokestinis komisija prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės (Comisión de contenciosos tributarios del Gobierno de la República de Lituania) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe entenderse que la franquicia de los derechos de importación establecida en los artículos 112, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 918/83, y 107, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 1186/2009, se aplica a las locomotoras, que son vehículos de motor?

2) ¿Debe entenderse que la exención del IVA establecida en los artículos 82, apartado 1, letra a), de la Directiva 83/181[...], y 84, apartado 1, letra a), de la Directiva 2009/132[...] se aplica a las locomotoras, que son vehículos de motor?

3) En caso de respuesta afirmativa a la segunda cuestión, ¿debe interpretarse dicha normativa, como establecen los artículos 82, apartado 1, letra a), de la Directiva 83/181[...] y 84, apartado 1, letra a), de la Directiva 2009/132[...] en el sentido de que prohíbe a los Estados miembros restringir los supuestos de exención del IVA a la importación correspondiente al carburante, disponiendo que dicha exención se aplique exclusivamente al carburante importado en el territorio de la Unión Europea en los depósitos normales de los vehículos automóviles que sea necesario para el funcionamiento de dichos vehículos?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

29 Mediante sus cuestiones primera y segunda, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si los artículos 112, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 918/83, 107, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 1186/2009, 82, apartado 1, letra a), de la Directiva 83/181 y 84, apartado 1, letra a), de la Directiva 2009/132, deben interpretarse en el sentido de que se aplican a las locomotoras.

30 Procede recordar que, en virtud de las mencionadas disposiciones, se admite en franquicia de derechos de importación y con exención del IVA a la importación, en particular, el carburante contenido en los depósitos normales de los «vehículos automóviles comerciales» que entren en el territorio de la Unión.

31 El concepto de «vehículo automóvil comercial» se define en los artículos 112, apartado 2,

letra a), del Reglamento nº 918/83, 107, apartado 2, letra a), del Reglamento nº 1186/2009, 82, apartado 2, letra a), de la Directiva 83/181, y 84, apartado 2, letra a), de la Directiva 2009/132, como «todo vehículo de carretera, de motor» que cumple determinados requisitos particulares que pueden reunir, en principio, tanto las locomotoras como otros vehículos terrestres.

32 A este respecto, como se ha señalado en los apartados 6, 8, 12 y 14 de la presente sentencia, existen discrepancias entre las distintas versiones lingüísticas de las disposiciones de que se trata. En las versiones búlgara, española, checa, alemana, estonia, griega, inglesa, francesa, italiana, letona, lituana, húngara, maltesa, polaca, portuguesa, eslovaca, eslovena y finesa, el vehículo en cuestión está calificado expresamente de «vehículo de carretera de motor», mientras que en las versiones en lengua danesa y neerlandesa no figura esa calificación. Estas últimas versiones lingüísticas se refieren simplemente al concepto de «vehículo de motor».

33 En las versiones rumana y sueca existe una diferencia sobre este punto entre el tenor de los Reglamentos y el de las Directivas en cuestión. En la versión rumana, mientras que la definición que aparece en los Reglamentos nos 918/83 y 1186/2009 se refiere al concepto de «vehículo de carretera de motor», la que figura en las Directivas 83/181 y 2009/132 se refiere al concepto de «vehículo de motor». En la versión sueca, por el contrario, la definición que figura en los Reglamentos nos 918/83 y 1186/2009 se refiere al concepto de «vehículo de motor», y la que aparece en las Directivas 83/181 y 2009/132 se refiere al concepto de «vehículo de carretera de motor».

34 Según jurisprudencia reiterada, las distintas versiones lingüísticas de una norma de la Unión deben ser objeto de una interpretación uniforme, por lo cual, en caso de discrepancia entre las citadas versiones, dicha disposición debe ser interpretada en función de la sistemática general y de la finalidad de la normativa de la que forma parte (véase, en particular, la sentencia de 29 de abril de 2004, Plato Plastik Robert Frank, C-341/01, Rec. p. I-4883, apartado 64 y jurisprudencia citada).

35 A este respecto, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia en materia de IVA, aplicable también en el ámbito de los derechos de aduana, los términos empleados para designar las exenciones son de interpretación estricta, dado que tales exenciones constituyen excepciones al principio general de que el IVA se percibe por cada entrega de bienes y cada prestación de servicios efectuada a título oneroso por un sujeto pasivo (véase, en ese sentido, la sentencia de 10 de marzo de 2011, Skandinaviska Enskilda Banken, C-540/09, Rec. p. I-1509, apartado 20).

36 Respecto de la finalidad de las disposiciones de que se trata, el Gobierno lituano y la Comisión alegaron en la vista que la franquicia de derechos de importación y la exención de IVA que establecen dichas disposiciones persiguen un objetivo consistente, por un lado, en facilitar a los particulares el cruce de las fronteras exteriores de la Unión y, por otro lado, en simplificar los controles aduaneros y fiscales que deben aplicar las autoridades competentes. Comprobar sistemáticamente el contenido de los depósitos de la totalidad de los vehículos de carretera que entran cada día en el territorio de la Unión resulta una tarea casi imposible y, en todo caso, desmesurada en términos de costes y de inconvenientes para los viajeros, habida cuenta de los importes de derechos de importación y de IVA que podría generar.

37 Pues bien, no existe ningún indicio que permita considerar que las citadas disposiciones tengan un objetivo distinto del enunciado en el apartado 36 de la presente sentencia. Al contrario, dicho objetivo se ve confirmado por la facultad de limitar la aplicación de las disposiciones controvertidas en el litigio principal a 200 litros de carburante por vehículo y por viaje, reconocida a los Estados miembros en los artículos 113 del Reglamento nº 918/83, 108 del Reglamento nº 1186/2009, 83 de la Directiva 83/181 y 85 de la Directiva 2009/132.

38 Por el contrario, por lo que atañe al tipo de locomotoras controvertidas en el litigio principal, de los autos remitidos al Tribunal de Justicia se desprende, por un lado, que la capacidad de sus depósitos puede alcanzar 7.000 litros. Por otro lado, según el Gobierno lituano, LG sólo dispuso de 136 locomotoras equipadas con motor diesel durante el año 2008 y únicamente una parte de éstas cruzaron con regularidad la frontera que separa la República de Lituania de la Federación Rusa. Pues bien, no parece que comprobar sistemáticamente los depósitos de las locomotoras presente los mismos inconvenientes que los enunciados en el apartado 36 de la presente sentencia respecto de los vehículos de carretera, inconvenientes que el legislador de la Unión quiso manifiestamente evitar adoptando las disposiciones de que se trata.

39 De ello se desprende que aplicar a las locomotoras la franquicia de derechos de importación y la exención de IVA previstas por esas disposiciones no responde al objetivo que perseguía el legislador de la Unión al adoptarlas.

40 Ciertamente, una norma de Derecho derivado de la Unión exige una interpretación, deberá interpretarse, siempre que sea posible, de la manera que mejor se adecue a las disposiciones de los Tratados y a los principios generales del Derecho de la Unión (véanse, en particular, las sentencias de 21 de marzo de 1991, Rauh, C-314/89, Rec. p. I-1647, apartado 17, y de 1 de abril de 2004, Borgmann, C-1/02, Rec. p. I-3219, apartado 30).

41 LG alega que resulta contrario al principio de igualdad de trato interpretar dichas disposiciones en el sentido de que no se aplican las mismas ventajas al tráfico ferroviario que al tráfico por carretera.

42 Según LG, el transporte ferroviario se encuentra en una situación de competencia directa con el transporte por carretera, y no existe ningún criterio objetivo que justifique una distinción en materia impositiva entre las distintas categorías de vehículos terrestres. En ese contexto, LG subraya que la vulneración del principio de igualdad de trato puede caracterizarse, en materia fiscal, por otros tipos de discriminaciones que afecten a operadores económicos que no son forzosamente competidores, pero que se encuentran, no obstante, en una situación comparable en otros aspectos (sentencia de 10 de abril de 2008, Marks & Spencer, C-309/06, Rec. p. I-2283, apartado 49).

43 LG mantiene que el transporte por carretera constituye una alternativa al transporte ferroviario tanto para el transporte de mercancías como para el transporte de personas. Por otra parte, esos modos de transporte son similares, al menos por lo que respecta al trazado de las redes, los tipos de mercancías transportados y las modalidades de funcionamiento, basándose en la mayor parte de los casos en la utilización de vehículos de motor de combustión interna que se desplazan a velocidades comparables.

44 Procede recordar, a este respecto, que, según reiterada jurisprudencia, el principio de igualdad de trato exige que no se traten de manera diferente situaciones que son comparables y que situaciones diferentes no sean tratadas de manera idéntica, salvo que este trato esté justificado objetivamente (sentencia de 10 de enero de 2006, IATA y ELFAA, C-344/04, Rec. p. I-403, apartado 95).

45 Además, según una jurisprudencia reiterada, el principio de igualdad de trato, que en materia de IVA se traduce por el principio de neutralidad fiscal, se opone, en concreto, a que mercancías o servicios similares, que compiten por tanto entre sí, sean tratados de forma distinta desde el punto de vista del IVA (véase, en particular, la sentencia de 10 de noviembre de 2011, Rank Group, C-259/10 y C-260/10, Rec. p. I-10947, apartado 32 y jurisprudencia citada).

46 No obstante, el Tribunal de Justicia determinó en el apartado 96 de la sentencia IATA y ELFAA, antes citada, que los distintos medios de transporte no son, en general, intercambiables y que, en consecuencia, la situación de las empresas que intervienen en el sector de actividad de cada uno de esos medios de transporte no es comparable.

47 Además, como se desprende de los apartados 36 a 38 de la presente sentencia, habida cuenta del objetivo perseguido por el legislador de la Unión al adoptar dichas disposiciones, la situación en la que se encuentran las locomotoras y aquella en la que se hallan los vehículos de carretera no son comparables.

48 De ello se desprende que el principio de igualdad de trato no obliga a interpretar las disposiciones en cuestión en el sentido de que se aplican también a las locomotoras.

49 Del conjunto de las consideraciones anteriores se desprende que procede responder a las cuestiones primera y segunda que los artículos 112, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 918/83, 107, apartado 1, letra a), del Reglamento nº 1186/2009, 82, apartado 1, letra a), de la Directiva 83/181, y 84, apartado 1, letra a), de la Directiva 2009/132 deben interpretarse en el sentido de que no se aplican a las locomotoras.

50 A la vista de la respuesta dada a las cuestiones primera y segunda, no procede responder a la tercera cuestión.

Costas

51 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Cuarta) declara:

El artículo 112, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 918/83 del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativo al establecimiento de un régimen comunitario de franquicias aduaneras, en su versión modificada por el Reglamento (CEE) nº 1315/88 del Consejo, de 3 de mayo de 1988, el artículo 107, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) nº 1186/2009 del Consejo, de 16 de noviembre de 2009, relativo al establecimiento de un régimen comunitario de franquicias aduaneras, el artículo 82, apartado 1, letra a), de la Directiva 83/181/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, que delimita el ámbito de aplicación de la letra d) del apartado 1 del artículo 14 de la Directiva 77/388/CEE en lo referente a la exención del impuesto sobre el valor añadido de algunas importaciones definitivas de bienes, y el artículo 84, apartado 1, letra a), de la Directiva 2009/132/CE del Consejo, de 19 de octubre de 2009, que delimita el ámbito de aplicación del artículo 143, letras b) y c), de la Directiva 2006/112/CE en lo referente a la exención del impuesto sobre el valor añadido de algunas importaciones definitivas de bienes, deben interpretarse en el sentido de que no se aplican a las locomotoras.

Firmas

* Lengua de procedimiento: lituano.