Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (desátého senátu)

16. listopadu 2023*

„Řízení o předběžné otázce – Zdanění energetických produktů a elektřiny – Směrnice 2003/96/ES – Článek 7 odst. 2 a 3 – Rozdílné sazby daně v závislosti na tom, zda je plynový olej používán k obchodním účelům nebo k neobchodním účelům – Pojem ‚plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům‘ – Plynový olej používaný pro pravidelnou přepravu cestujících – Vnitrostátní právní úprava, která stanoví vrácení spotřební daně s výjimkou plynového oleje spotřebovaného při jízdách uskutečněných za účelem údržby a doplňování pohonných hmot vozidel určených k přepravě cestujících“

Ve věci C-391/22,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Pécsi Törvényszék (Obvodní soud v Pécsi, Maďarsko) ze dne 7. června 2022, došlým Soudnímu dvoru dne 14. června 2022, v řízení

Tüke Busz Közösségi Közlekedési Zrt.

proti

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebviteli Igazgatósága

SOUDNÍ DVŮR (desátý senát),

ve složení: M. Ilešič (zpravodaj) vykonávající funkci předsedy senátu, I. Jarukaitis a D. Gratsias, soudci,

generální advokát: J. Richard de la Tour,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

– za maďarskou vládu: M. Z. Fehér a R. Kissné Berta, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi: A. Armenia a A. Tokár, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: maďarština.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny (Úř. věst. 2003, L 283, s. 51; Zvl. vyd. 09/01, s. 405).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Tüke Busz közösségi Közlekedési Zrt. (dále jen „Tüke Busz“) a Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatósága (odvolací ředitelství Státního daňového a celního úřadu, Maďarsko) (dále jen „odvolací ředitelství“) ve věci rozhodnutí, kterým posledně uvedený úřad odmítá přiznat společnosti Tüke Busz vrácení částky spotřební daně z plynového oleje spotřebovaného při jízdách uskutečněných za účelem opravy, údržby a doplňování pohonných hmot vozidel, které tato společnost používá pro účely své činnosti spočívající v přepravě cestujících.

Právní rámec

Unijní právo

Směrnice 2003/96

3 Body 3 až 6, 12, 19 a 20 odůvodnění směrnice 2003/96 uvádějí:

„(3) Řádné fungování vnitřního trhu a dosažení cílů ostatních politik Společenství vyžaduje stanovit na úrovni Společenství minimální úrovně zdanění pro většinu energetických produktů, včetně elektřiny, zemního plynu a uhlí.

(4) Závažné rozdíly mezi vnitrostátními úrovněmi zdanění energie, které uplatňují členské státy, by mohly být škodlivé pro řádné fungování vnitřního trhu.

(5) Prostřednictvím stanovení vhodných minimálních úrovní zdanění ve Společenství se mohou snížit stávající rozdíly mezi vnitrostátními úrovněmi zdanění.

(6) V souladu s článkem [11 SFEU], musejí být požadavky na ochranu životního prostředí zahrnuty do vymezení a provádění ostatních politik Společenství.

[…]

(12) Ceny energetických produktů jsou základními prvky politik Společenství v oblastech energetiky, dopravy a životního prostředí.

[…]

(19) Zdanění motorové nafty, kterou používají dopravci, zejména dopravci vykonávající svou činnost uvnitř Společenství, vyžaduje možnost zvláštního zacházení, a to včetně opatření umožňujících zavedení systému poplatků za užívání pozemních komunikací, aby se omezilo narušení hospodářské soutěže, jemuž mohou být hospodářské subjekty vystaveni.

(20) Členské státy mohou být nuceny rozlišovat mezi plynovým olejem používaným k obchodním účelům a k neobchodním účelům. Členské státy mohou využít tuto možnost ke snížení rozdílu mezi zdaněním plynového oleje používaného jako pohonná hmota k neobchodním účelům a zdaněním benzínu.“

4 Článek 1 této směrnice stanoví:

„Členské státy zdaní energetické produkty a elektřinu v souladu s touto směrnicí.“

5 Článek 4 uvedené směrnice stanoví:

„1. Úrovně zdanění, které členské státy uplatňují na energetické produkty a elektřinu podle článku 2, nesmí být nižší než minimální úrovně zdanění předepsané touto směrnicí.

2. Pro účely této směrnice se ‚úrovní zdanění‘ rozumí celková výše všech nepřímých daní (s výjimkou [daně z přidané hodnoty (DPH)]), která se vypočítává přímo nebo nepřímo z množství energetických produktů a elektřiny v době jejich propuštění pro domácí spotřebu.“

6 Článek 5 téže směrnice stanoví:

„Členské státy mohou pod finanční kontrolou uplatňovat rozlišené sazby, pokud tyto sazby nejsou nižší než minimální úrovně zdanění předepsané touto směrnicí a pokud jsou slučitelné s právními předpisy Společenství, a to v následujících případech [uvedených v tomto článku.]“

7 Článek 7 směrnice 2003/96 zní:

„1. Od 1. ledna 2004 a od 1. ledna 2010 se minimální úrovně zdanění platné pro pohonné hmoty stanoví podle tabulky A v příloze 1.

Nejpozději do 1. ledna 2012 Rada [Evropské unie] na základě zprávy a návrhu [Evropské k]omise a po konzultaci s Evropským parlamentem jednomyslně rozhodne o minimálních úrovních zdanění uplatňovaných na plynový olej pro další období počínající 1. lednem 2013.

2. Členské státy mohou rozlišovat mezi plynovým olejem používaným jako pohonná hmota k obchodním a neobchodním účelům, pokud jsou dodrženy minimální úrovně zdanění stanovené Společenstvím a sazba pro plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům neklesne pod vnitrostátní úroveň zdanění platnou k 1. lednu 2003, a to bez ohledu na jakékoli výjimky stanovené pro toto použití v této směrnici.

3. ‚Plynovým olejem používaným jako pohonná hmota k obchodním účelům‘ se rozumí plynový olej používaný jako pohonná hmota k těmto účelům:

a) přeprava zboží na vlastní nebo cizí účet motorovými vozidly nebo jízdními soupravami, které jsou určeny výlučně k přepravě zboží po silnicích a jejichž maximální přípustná hmotnost činí nejméně 7,5 tuny;

b) pravidelná nebo příležitostná přeprava cestujících motorovým vozidlem kategorie M2 nebo kategorie M3 ve smyslu směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel [(Úř. věst. 1970, L 42, s. 1; Zvl. vyd. 13/01, s. 44)].

4. Bez ohledu na odstavec 2 mohou členské státy, které zavedou systém poplatků za užívání silnic motorovými vozidly nebo jízdními soupravami určenými výhradně k silniční nákladní přepravě, uplatnit na plynový olej používaný těmito vozidly sníženou daňovou sazbu, která je nižší než vnitrostátní úroveň zdanění platná k 1. lednu 2003, pokud celkové daňové zatížení zůstane přibližně stejné, pokud jsou dodrženy minimální úrovně stanovené Společenstvím a pokud vnitrostátní úroveň zdanění platná k 1. lednu 2003 pro plynový olej používaný jako pohonná hmota je alespoň dvakrát vyšší než minimální úroveň zdanění platná k 1. lednu 2004.“

Směrnice 2007/46/ES

8 Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. 2007, L 263, s. 1), byla zrušena a nahrazena směrnice 70/156.

9 Směrnice 2007/46, ve znění nařízení Komise (EU) č. 678/2011 ze dne 14. července 2011, kterým se nahrazuje příloha II a mění přílohy IV, IX a XI směrnice 2007/46 (Úř. věst. 2011, L 185, s. 30), obsahuje přílohu II, nadepsanou „Obecné definice, kritéria pro kategorizaci vozidel, typů vozidel a druhů karoserií“, jejíž část A bod 1 upřesňuje, že kategorii M_2 vozidel odpovídají „[v]ozidla kategorie M [motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel], s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun[; vozidla náležející do kategorie M_2] mohou mít kromě míst k sezení i prostor pro stojící cestující“. Kategorii M_3 vozidel odpovídají „[v]ozidla kategorie M [motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel], s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 tun[; vozidla náležející do kategorie M_3] mohou mít [kromě míst k sezení i] prostor pro stojící cestující“.

Nařízení (ES) č. 1370/2007

10 Článek 2 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. 2007, L 315, s. 1) zní následovně:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) ‚veřejnou přepravou cestujících‘ služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě“.

Maďarské právo

Zákon o spotřebních daních z roku 2003

11 Ustanovení § 7 bodu 51 a jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának különös szabályairól szóló 2003. évi CXXVII. törvény (zákon č. CXXVII z roku 2003 o spotřebních daních a zvláštních pravidlech uvádění výrobků podléhajících spotřební dani na trh), ve znění az adó- és járuléktörvények, a számviteli törvény és a könyvvizsgálói kamarai törvény, valamint az európai közösségi jogharmonizációs kötelezettségek teljesítését célzó adó- és vámjogi tárgyú törvények módosításáról szóló 2010. évi CXXIII. törvény (zákon č. CXXIII z roku 2010, kterým se mění zákony o daních a poplatcích, zákon o účetnictví, zákon o Komoře auditorů, jakož i zákony v oblasti daní a cel za účelem splnění harmonizačních povinností uložených Evropským společenstvím) stanoví, že pro účely tohoto zákona se rozumí:

„plynovým olejem používaným k obchodním účelům: plynový olej spadající pod § 52 odst. 1 písm. d) používaný k následujícím účelům:

a) přeprava zboží na vlastní nebo cizí účet motorovými vozidly nebo jízdními soupravami (tahačem), které jsou určeny výlučně k přepravě zboží po silnicích a jejichž maximální přípustná hmotnost činí nejméně 7,5 tuny; nebo

b) pravidelná nebo příležitostná přeprava cestujících motorovým vozidlem kategorie M2 nebo kategorie M3 ve smyslu a közúti járművek Műszaki megvizsgálásáról szóló miniszteri rendelet (ministerská vyhláška o technické kontrole silničních vozidel).“

Zákon o spotřebních daních z roku 2016

12 Ustanovení § 3 odst. 2 bodu 21 a jövedéki adóról szóló 2016. évi LXVIII. törvény (zákon č. LXVIII z roku 2016 o spotřebních daních, dále jen „zákon o spotřebních daních z roku 2016“) stanoví, že pokud jde o zdanění energetických produktů, pro účely tohoto zákona se rozumí:

„plynovým olejem používaným k obchodním účelům plynový olej používaný k následujícím účelům:

a) přeprava zboží na vlastní nebo cizí účet motorovými vozidly nebo jízdními soupravami (tahačem), které jsou určeny výlučně k přepravě zboží po silnicích a jejichž maximální přípustná hmotnost činí nejméně 7,5 tuny; nebo

b) pravidelná nebo příležitostná přeprava cestujících motorovým vozidlem kategorie M2 nebo kategorie M3 ve smyslu ministerské vyhlášky o technické kontrole silničních vozidel.“

13 Ustanovení § 113 odst. 3 a 5 uvedeného zákona znějí:

„3. Každá osoba provozující městskou a meziměstskou přepravu autobusy a autokary kategorie M2 a kategorie M3, jak jsou definovány v ministerské vyhlášce o technické kontrole silničních vozidel, má nárok na vrácení daně ze zemního plynu používaného pro tuto činnost.

[…]

5. Držitel, nebo v případě pronajatého vozidla nájemce vozidla, definovaného v ustanovení § 3 odst. 2 bodě 21, má nárok na vrácení daně z plynového oleje používaného k obchodním účelům, pokud:

a) byl zakoupen prostřednictvím palivové karty na čerpací stanici, nebo

b) byl zakoupen v maďarské provozovně za použití elektronického měřicího zařízení z palivové nádrže speciálně určené pro skladování pohonných hmot a vybavené zařízením pro automatické plnění pohonných hmot,

ve výši 3,5 [maďarských forintů (HUF)] za litr, pokud se použije sazba daně uvedená v § 110 odst. 1 písm. c), ca), a ve výši 13,5 [HUF] za litr, pokud se použije sazba daně uvedená v § 110 odst. 1 písm. c), cb).“

14 Podle ustanovení § 149 odst. 1 zákona o spotřebních daních z roku 2016 nabyl tento zákon účinnosti dne 1. listopadu 2016. Podle ustanovení § 149 odstavce 3 však ustanovení § 3 a § 113 tohoto zákona nabyla účinnosti dne 1. července 2017.

Zákon o službách v přepravě cestujících

15 Ustanovení § 2 bodu 29 a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (zákon č. XLI o službách v přepravě cestujících z roku 2012) definuje pojem „veřejná přeprava cestujících“ jako služby v přepravě cestujících ve smyslu ustanovení čl. 2 písm. a) nařízení č. 1370/2007, které jsou poskytovány na základě smlouvy o veřejných službách.

16 Ustanovení § 2 bodu 30 tohoto zákona definuje pojem „služby v přepravě cestujících“ jako přepravu cestujících poskytovanou pomocí některého z vozidel definovaných uvedeným zákonem, na základě smlouvy a za protiplnění, jakož i související doplňkové služby.

Spor v původním řízení a předběžná otázka

17 Tüke Busz je podnik se sídlem v Maďarsku, který provozuje autobusovou přepravu cestujících na základě smlouvy o veřejných službách.

18 V průběhu roku 2017 požádala tato společnost o vrácení spotřební daně z plynového oleje, který použila v rámci této činnosti.

19 Poté, co odvolací ředitelství zjistilo, že společnost Tüke Busz uplatnila svůj nárok na vrácení spotřební daně, která se týkala nejen plynového oleje spotřebovaného při výkonu uvedené přepravní činnosti v pravém slova smyslu, ale rovněž plynového oleje spotřebovaného při jízdách uskutečněných za účelem údržby a doplňování pohonných hmot do dotyčných vozidel, vydalo rozhodnutí, kterým bylo určeno, že vrácení spotřební daně z plynového oleje používaného pro tyto jízdy je v rozporu s právem, a v důsledku toho zvýšilo uvedenou daň z palivových energetických produktů, kterou společnost Tüke Busz dlužila za období od ledna do prosince roku 2017.

20 Odvolací ředitelství před Pécsi Törvényszék (Obvodní soud v Pécsi, Maďarsko), který je předkládajícím soudem, tvrdí, že za doplňkové služby lze pokládat pouze plnění související s hlavním závazkem. Pokud jde o přepravu cestujících, jednalo by se o služby za úplatu poskytované dopravcem cestujícím, jako je zejména přeprava zavazadel, jízdních kol nebo zvířat.

21 Naproti tomu vzhledem k tomu, že cestující nejsou příjemci služeb opravy nebo údržby dotčených vozidel, nemohou tyto služby spadat pod pojem „doplňková služba“.

22 Odvolací ředitelství z toho vyvozuje, že spotřební daň z plynového oleje spotřebovaná při jízdách uskutečněných za účelem opravy nebo údržby vozidel určených pro přepravu cestujících nemůže být vrácena, jelikož se nejedná o doplňkové služby související s přepravou cestujících.

23 Společnost Tüke Busz zejména tvrdí, že pokud jde o autobusy na zemní plyn, ustanovení § 113 odst. 3 zákona o spotřebních daních z roku 2016 umožňuje vrácení této daně v případě plynu použitého pro tuto „činnost“, a nikoli pouze pro přepravu cestujících v úzkém slova smyslu, takže je podle názoru uvedené společnosti neodůvodněné, aby se vrácení spotřební daně z plynového oleje řídilo jiným pravidlem.

24 Za těchto podmínek se Pécsi Törvényszék (Obvodní soud v Pécsi) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Jsou rozhodnutí vydané v projednávané věci [odvolacím ředitelstvím] a praxe uplatňovaná tímto orgánem, podle nichž ‚do rámce pravidelné přepravy cestujících nespadají ani najeté kilometry nezbytné k údržbě dopravních prostředků používaných pro tyto účely, ani najeté kilometry nezbytné pro doplňování pohonných hmot‘, slučitelné s ustanoveními směrnice [2003/96]?“

K předběžné otázce

K přípustnosti

25 Komise formálně nenamítá nepřípustnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, ale tvrdí, že některé aspekty skutkového a právního kontextu sporu v původním řízení, jak byl popsán předkládajícím soudem, jsou nepřesné. Předkládací rozhodnutí konkrétně neuvádí právní základ, o který se společnost Tüke Busz opírala při uplatnění nároku na vrácení spotřební daně z plynového oleje spotřebovaného autobusy, které provozuje, ani částku spotřební daně, o jejíž vrácení tato společnost žádá.

26 Je třeba rovněž konstatovat, že předkládající soud neuvádí důvody, které jej vedly k pochybnostem o výkladu směrnice 2003/96, ani vztah, který spatřuje mezi touto směrnicí a ustanoveními zákona č. XLI o službách v přepravě cestujících z roku 2012.

27 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora je postup zavedený článkem 267 SFEU nástrojem spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy, díky němuž Soudní dvůr poskytuje vnitrostátním soudům výklad práva Unie, jenž je pro ně nezbytný k vyřešení sporů, které mají tyto soudy rozhodnout (rozsudek ze dne 1. října 2020, Elme Messer Metalurgs, C-743/18, EU:C:2020:767, bod 40 a citovaná judikatura).

28 Rovněž podle ustálené judikatury, která se nyní odráží v článku 94 jednacího řádu Soudního dvora, nezbytnost dospět k takovému výkladu unijního práva, který bude užitečný pro vnitrostátní soud, vyžaduje, aby tento soud vymezil skutkový a právní rámec, do něhož spadají jím položené otázky, nebo alespoň vysvětlil skutkové předpoklady, na nichž jsou tyto otázky založeny. Předkládací rozhodnutí musí kromě toho uvádět přesné důvody, které vedly vnitrostátní soud k tomu, že má pochybnosti o výkladu unijního práva, a usoudil, že je nezbytné položit Soudnímu dvoru předběžnou otázku (rozsudek ze dne 1. října 2020, Elme Messer Metalurgs, C-743/18, EU:C:2020:767, bod 41 a citovaná judikatura).

29 Vzhledem k duchu spolupráce, kterým se řídí vztahy mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem v rámci řízení o předběžné otázce, nemá však nedostatek některých zjištění vnitrostátního soudu nutně za následek nepřípustnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, pokud je Soudní dvůr navzdory těmto nedostatkům na základě skutečností, které vyplývají ze spisu, toho názoru, že může předkládajícímu soudu poskytnout užitečnou odpověď (rozsudek ze dne 1. října 2020, Elme Messer Metalurgs, C-743/18, EU:C:2020:767, bod 42 a citovaná judikatura).

30 I kdyby v projednávaném případě bylo jistě užitečné, aby předkládající soud blíže vymezil skutkový a právní rámec, do něhož je jeho předběžná otázka zasazena, jakož i důvody, které jej vedly k pochybnostem o výkladu směrnice 2003/96, nic to nemění na tom, že s ohledem na povahu a působnost ustanovení unijního práva, jehož výklad je požadován, tato nepřesnost nebrání dostatečnému porozumění kontextu, v němž tato otázka vyvstala.

31 Podle informací předkládajícího soudu společnost Tüke Busz před tímto soudem totiž v podstatě tvrdila, že ustanovení § 113 odst. 3 zákona o spotřebních daních z roku 2016 musí být vykládáno v tom smyslu, že stanoví právo na vrácení takové daně z plynového oleje používaného pro jízdy uskutečněné za účelem opravy, údržby nebo doplňování pohonných hmot vozidel určených pro tento typ přepravy. Výsledek sporu v původním řízení tedy závisí zejména na tom, zda čl. 7 odst. 2 směrnice 2003/96 brání ustanovení práva členského státu nebo praxi jeho daňových orgánů, které stanoví takové právo na vrácení daně. Tak by tomu bylo, pokud by takto používaný plynový olej mohl spadat pod pojem „plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům“ ve smyslu odstavce 3 článku 7. V této souvislosti bez ohledu na výše uvedené nepřesnosti umožňují informace poskytnuté předkládajícím soudem, týkající se skutkového a právního rámce, posoudit rozsah této otázky a poskytnout uvedenému soudu odpověď užitečnou pro vyřešení sporu posuzovaného v původním řízení.

32 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je proto přípustná.

K věci samé

33 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 7 odst. 3 písm. b) směrnice 2003/96 vykládán v tom smyslu, že plynový olej spotřebovaný při jízdách uskutečněných za účelem opravy, údržby nebo doplňování pohonných hmot vozidel určených k přepravě cestujících spadá pod pojem „plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům“ ve smyslu tohoto ustanovení.

34 Úvodem je třeba připomenout, že pro určení oblasti působnosti ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i kontext, do kterého je zasazeno, a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí. Historie vzniku ustanovení unijního práva může rovněž poskytnout informace relevantní pro jeho výklad.

35 Pokud jde zaprvé o znění čl. 7 odst. 3 písm. b) směrnice 2003/96, je třeba poznamenat, že ze slovního spojení „používaný jako pohonná hmota k […] účelům […] pravidelná nebo příležitostná přeprava cestujících motorovým vozidlem kategorie M2 nebo kategorie M3“ ve spojení s částí A bodem 1 přílohy II směrnice 2007/46 ve znění nařízení č. 678/2011, která nahradila směrnici 70/156, vyplývá, že k tomu, aby se na plynový olej vztahovalo toto ustanovení, musí být nejen používán vozidlem, které bylo konstruováno a vyrobeno pro dopravu osob, ale navíc musí být pro účely dopravy osob používáno.

36 Ve smyslu uvedeného ustanovení tedy pojem „plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům“ splňuje dvojí kritérium, které je založeno jak na kategorii, do níž dotčené motorové vozidlo patří, tak na účelu, pro který je plynový olej používán (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 30. ledna 2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, bod 20).

37 Z toho vyplývá, že pod tento pojem spadá plynový olej spotřebovaný motorovým vozidlem kategorie M2 nebo kategorie M3 při jízdách, které přímo slouží k poskytování služby přepravy cestujících (obdobně viz rozsudek ze dne 13. července 2017, Vakarų Baltijos laivų statykla, C-151/16, EU:C:2017:537, bod 29). To platí zejména v případě jízdy uskutečněné mezi autobusovým depem a prvním nástupištěm pro cestující, jakož i pro jízdu zpět do depa po vystoupení cestujících.

38 Naproti tomu jízdy uskutečněné výlučně za účelem opravy, údržby nebo doplňování pohonných hmot dotyčných vozidel, nemohou být vzhledem k tomu, že jsou v zásadě uskutečňovány „prázdné“ a nejsou určeny ani k nastoupení cestujících, považovány za „přepravu cestujících“, jelikož neslouží přímo k poskytování služby přepravy cestujících (obdobně viz rozsudek ze dne 13. července 2017, Vakarų Baltijos laivų statykla, C-151/16, EU:C:2017:537, body 30, 35 a 36).

39 Tento výklad je zadruhé podpořen kontextem čl. 7 odst. 3 písm. b) směrnice 2003/96.

40 V tomto ohledu je třeba uvést, že odstavec 1 tohoto článku 7 stanoví, že pohonné hmoty podléhají minimální úrovni zdanění. Jak totiž vyplývá z bodu 3 odůvodnění a z článku 4 této směrnice, jejím cílem není úplná harmonizace sazeb spotřební daně z energetických produktů a elektřiny, ale pouze stanovení minimálních úrovní zdanění.

41 Článek 7 odst. 2 směrnice 2003/96 tak stanoví, že možnost poskytnutá členským státům stanovit rozdílné úrovně zdanění v závislosti na tom, zda je plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním anebo k neobchodním účelům, podléhá podmínce, že jsou dodrženy minimální úrovně zdanění stanovené touto směrnicí. Kromě toho toto ustanovení brání členským státům, aby stanovily sazbu daně z plynového oleje používaného k obchodním účelům na nižší úrovni než vnitrostátní sazba daně, která platila k 1. lednu 2003. Tyto skutečnosti naznačují, že vstup uvedené směrnice v platnost neměl vést ke snížení úrovně zdanění plynového oleje používaného k obchodním účelům.

42 Za těchto podmínek nelze pojem „plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům“ vykládat extenzivně.

43 Toto konstatování je potvrzeno čl. 7 odst. 4 směrnice 2003/96, který odchylně od ustanovení odstavce 2 tohoto článku 7 umožňuje členským státům, aby za určitých okolností uplatňovaly na plynový olej používaný motorovými vozidly nebo jízdními soupravami určenými výhradně k silniční nákladní přepravě sníženou sazbu, která může být nižší než vnitrostátní úroveň zdanění, která platila k 1. lednu 2003. Široký výklad pojmu „plynový olej používaný jako pohonná

hmota k obchodním účelům“ by totiž měl za následek rozšíření působnosti této výjimky, což by bylo v rozporu se zásadou, podle které musí být takové odchylné ustanovení, jako je čl. 7 odst. 4 směrnice 2003/96, vykládáno restriktivně.

44 Zatřetí je doslovný výklad čl. 7 odst. 3 písm. b) směrnice 2003/96 uvedený v bodech 37 a 38 tohoto rozsudku potvrzen cíli sledovanými touto směrnicí. Z bodů 6, 12 a 20 odůvodnění této směrnice zejména vyplývá, že jejím cílem je především zavést požadavky na ochranu životního prostředí, a to konkrétně podporou snižování rozdílu mezi zdaněním plynového oleje používaného jako pohonná hmota k neobchodním účelům a zdaněním benzínu. Ve světle bodů 3 až 5 a 19 odůvodnění uvedené směrnice je jejím cílem rovněž umožnit sbližování vnitrostátních úrovní zdanění plynového oleje, zejména s cílem zabránit narušování hospodářské soutěže, a tím podpořit řádné fungování vnitřního trhu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 30. ledna 2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, body 30 a 32, jakož i citovaná judikatura).

45 Restriktivní výklad pojmu „plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům“ přitom umožňuje přispět jak k plnění sledovaného cíle politiky životního prostředí, jelikož omezuje možnosti využití snížené sazby, a tím podporuje snížení celkové spotřeby pohonných hmot, tak k naplňování cíle podpory řádného fungování vnitřního trhu tím, že zajišťuje větší sbližování úrovní zdanění plynového oleje.

46 A začtvrté, doslovný, kontextuální a teleologický výklad čl. 7 odst. 3 písm. b) směrnice 2003/96 je podpořen přípravnými pracemi na této směrnici, z nichž vyplývá vůle unijního normotvůrce vymezit přísný rámec pro možnost stanovit rozdílné sazby zdanění téhož produktu.

47 Zatímco čl. 5 odst. 1 návrhu směrnice Rady, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů (Úř. věst. 1997, C 139, s. 14), podle kterého „[č]lenské státy mohou uplatňovat daňové sazby rozlišené podle účelu použití nebo jakosti produktu, pokud tyto sazby dosahují minimální úrovně zdanění předepsané touto směrnicí a jsou v souladu s právem Společenství“, poskytoval členským státům relativně široký prostor pro uvážení při stanovení sazeb daně z energetických produktů, byl tento prostor v průběhu legislativního postupu značně omezen. Článek 5 směrnice 2003/96 totiž umožňuje členským státům stanovit – za podmínky dodržení minimálních úrovní zdanění stanovených touto směrnicí, jakož i dodržení unijních právních předpisů – rozlišené sazby zdanění pouze v případech taxativně vyjmenovaných v tomto článku.

48 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že čl. 7 odst. 3 písm. b) směrnice 2003/96 musí být vykládán v tom smyslu, že plynový olej spotřebovaný při jízdách uskutečněných za účelem opravy, údržby nebo doplňování pohonných hmot vozidel určených k přepravě cestujících nespadá pod pojem „plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům“ ve smyslu tohoto ustanovení.

K nákladům řízení

49 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (desátý senát) rozhodl takto:

Článek 7 odst. 3 písm. b) směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, musí být vykládán v tom smyslu, že plynový olej spotřebovaný při jízdách uskutečněných za účelem opravy, údržby nebo doplňování pohonných hmot vozidel určených k přepravě cestujících nespadá pod pojem „plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům“ ve smyslu tohoto ustanovení.

Podpisy