



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

30. januar 2020*

»Præjudiciel forelæggelse – beskatning af energiprodukter og elektricitet – direktiv 2003/96/EF – artikel 7, stk. 2 og 3 – begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer« – national lovgivning, der fastsætter en nedsat punktafgiftssats for erhvervsmæssig brug af dieselolie, som anvendes til regelmæssig passagerbefordring og ikke til lejlighedsvis kørsel med passagerer – ligebehandlingsprincippet«

I sag C-513/18,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Commissione tributaria provinciale di Palermo (retten i første instans i skatte- og afgiftsretlige sager i provinsen Palermo, Italien) ved afgørelse af 13. juli 2018, indgået til Domstolen den 3. august 2018, i sagen

Autoservizi Giordano società cooperativa

mod

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo,

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, A. Arabadjiev, og dommerne P.G. Xuereb (refererende dommer), T. von Danwitz, C. Vajda og A. Kumin,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato M. Santoro,
- Europa-Kommissionen ved A. Armenia og F. Tomat, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 12. september 2019,

* Processprog: italiensk

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 7, stk. 2 og 3, i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT 2003, L 283, s. 51).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Autoservizi Giordano società cooperativa og Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo (told- og monopolmyndighed – kontoret i Palermo, Italien, herefter »told- og monopolmyndigheden«) vedrørende sidstnævntes afslag på at indrømme Autoservizi Giordano en nedsat punktafgiftssats for erhvervsmæssig brug af dieselolie for tredje kvartal af 2017.

Retsforskrifter

EU-retten

- 3 2.-7., 9., 11, 12. og 24. betragtning til direktiv 2003/96 har følgende ordlyd:
 - »(2) Mang[]en på EF-bestemmelser om minimumsbeskatning af elektricitet og andre energiprodukter end mineralolier kan være til skade for et velfungerende indre marked.
 - (3) Et velfungerende indre marked og gennemførelsen af formålene med EF's øvrige politikker kræver, at der fastsættes minimumsafgiftssatser på EF-plan for de fleste energiprodukter, herunder elektricitet, naturgas og kul.
 - (4) Betydelige forskelle mellem medlemsstaternes energiafgiftssatser vil kunne vise sig at modarbejde et velfungerende indre marked.
 - (5) Fastsættelse af passende EF-minimumsafgiftssatser for beskatning kan gøre det muligt at formindske de nuværende forskelle mellem de nationale afgiftssatser.
 - (6) I henhold til [EF-]traktatens artikel 6 skal miljøbeskyttelseskrav integreres i udformningen og gennemførelsen af Fællesskabets politikker på andre områder.
 - (7) Som signatar af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer har Fællesskabet ratificeret Kyoto-protokollen. Beskatning af energiprodukter og, når det er relevant, elektricitet er et af de mulige instrumenter til at nå Kyoto-protokollens mål.
- [...]
- (9) Medlemsstaterne bør have den nødvendige fleksibilitet til at udarbejde og iværksætte politikker, der er tilpasset deres nationale situation.
- [...]
- (11) Afgiftsordninger, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af disse EF-bestemmelser for beskatning af energiprodukter og elektricitet, henhører under de enkelte medlemsstater. Medlemsstaterne kan i den forbindelse vælge ikke at øge den samlede afgiftsbyrde, hvis de

vurderer, at gennemførelsen af et sådant princip om afgiftsneutralitet kan bidrage til omstrukturering og modernisering af deres afgiftssystemer ved at tilskynde til adfærd, der fremmer øget miljøbeskyttelse og større anvendelse af arbejdskraft.

(12) Energipriser er vigtige elementer i EF's energi-, transport- og miljøpolitik.

[...]

(24) Medlemsstaterne bør have mulighed for at indrømme visse andre fritagelser eller at anvende lavere afgiftssatser, når det ikke er til skade for et velfungerende indre marked eller medfører konkurrenceforvridning.«

4 Artikel 4 i direktiv 2003/96 fastsætter:

»1. De afgiftssatser, medlemsstaterne fastsætter for energiprodukter og elektricitet, der omhandles i artikel 2, må ikke være lavere end de minimumssatser for beskatning, der er fastsat i dette direktiv.

2. I dette direktiv er »afgiftssats« den samlede byrde, der pålægges i form af alle indirekte afgifter (undtagen moms), der beregnes direkte eller indirekte af mængden af energiprodukter eller elektricitet ved overgangen til forbrug.«

5 Direktivets artikel 7 er sålydende

»1. Fra den 1. januar 2004 og fra den 1. januar 2010 er minimumsafgiftssatserne for motorbrændstoffer som fastsat i bilag I tabel A.

Senest den 1. januar 2012 skal Rådet med enstemmighed efter høring af Europa-Parlamentet og på grundlag af en rapport og et forslag fra Kommissionen træffe afgørelse om minimumsafgiftssatserne for dieselolie for en yderligere periode fra den 1. januar 2013.

2. Medlemsstaterne kan indføre differentierede afgiftssatser for erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer, forudsat at EF-minimumsafgiftssatserne overholdes, og at afgiftssatsen for dieselolie anvendt i motorkøretøjer ikke kommer under den afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003, uanset eventuelle undtagelser for denne brug, der måtte være fastsat i dette direktiv.

3. Ved »erhvervmæssig brug af dieselolie« anvendt i motorkøretøjer forstås dieselolie anvendt i motorkøretøjer i følgende øjemed:

a) godstransport mod leje eller vederlag eller for egen regning i lastbiler eller vogntog, der udelukkende er beregnet på godstransport ad vej, og som har en tilladt totalvægt på 7,5 tons eller derover

b) passagerbefordring, hvad enten der er tale om regelmæssig eller lejlighedsvis kørsel, i motorkøretøjer i kategori M2 eller M3, som defineret i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil [(EFT 1970 I, s. 82)].

4. Uanset stk. 2 kan medlemsstater, som indfører infrastrukturafgifter for lastbiler eller vogntog, der udelukkende er beregnet på godstransport ad vej, anvende en reduceret afgiftssats for dieselolie, anvendt af sådanne motorkøretøjer, som er lavere end den afgiftssats, der var gældende i medlemsstaten pr. 1. januar 2003, forudsat at den samlede afgiftsbyrde stort set forbliver på samme

niveau, at EF-minimumsafgiftssatserne i øvrigt overholdes, og at den nationale afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003 for dieselolie anvendt som brændstof, er mindst dobbelt så hø[j] som den minimumsafgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2004.«

Italiensk ret

- 6 Artikel 6 i decreto legislativo n. 26 – Attuazione della direttiva 2003/96/CE che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (lovdekret nr. 26 om gennemførelse af direktiv 2003/96) af 2. februar 2007 (almindeligt tillæg til GURI nr. 68 af 22.3.2007, s. 5) fastsætter punktafgiftssatsen for dieselolie, der anvendes som motorbrændstof.
- 7 Artikel 24b i decreto legislativo n. 504 – Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative (lovdekret nr. 504 om bekendtgørelse af lovbestemmelser om afgifter af fremstilling og forbrug samt om strafferetlige og administrative sanktioner på området) af 26. oktober 1995 (almindeligt tillæg til GURI nr. 279 af 29.11.1995, s. 5, herefter »lovdekret nr. 504/1995«), indført ved decreto-legge n. 193 – Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili (lovdekret nr. 193 om skattemæssige hasteforanstaltninger til finansiering af umiddelbare behov) af 22. oktober 2016, som ændret ved ophøjelse til lov nr. 225 af 1. december 2016 (almindeligt tillæg til GURI nr. 282 af 2.12.2016), med overskriften »Dieselolie til erhvervsmæssigt forbrug« bestemmer:

»1. Af dieselolie til erhvervsmæssigt forbrug, der anvendes som brændstof, skal der svares punktafgift med den sats, der gælder for brugen ifølge nr. 4a i tabel A, som er opført som bilag til denne bekendtgørelse.

2. Ved »dieselolie til erhvervsmæssigt forbrug, der anvendes som brændstof«, forstås dieselolie anvendt i køretøjer med undtagelse af køretøjer i kategori Euro 2 eller lavere, som anvendes af ejeren eller af andre, som på anden måde har eksklusiv råderet, til følgende formål:

- a) godstransport med køretøjer med en samlet totalvægt på 7,5 t eller derover, som udføres af [...]
- b) personbefordring, som udføres af:
 - 1) offentlige myndigheder eller lokale offentlige virksomheder, som udfører transportaktiviteter i henhold til [decreto legislativo n. 422 – Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 (lovdekret nr. 422 om overførsel til regioner og lokale myndigheder af funktioner og beføjelser på området for lokal offentlig transport i henhold til artikel 4, stk. 4, i lov nr. 59 af 15.3.1997) af 19.11.1997 (GURI nr. 287 af 10.12.1997, s. 4)] og tilhørende regionale gennemførelseslove
 - 2) virksomheder, som udfører interregionale transporttjenesteydelser i statens regi i henhold til [decreto legislativo n. 285 – Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale (lovdekret nr. 285 om omlægning af de interregionale offentlige vejtransportydelser, som henhører under statens kompetence) af 21.11.2005 (almindeligt tillæg til GURI nr. 6 af 9.1.2006, s. 12)]
 - 3) virksomheder, som udfører transporttjenesteydelser i regionalt og lokalt regi i henhold til lovdekret nr. 422 af 19. november 1997
 - 4) virksomheder, som udfører almindelige transporttjenesteydelser på Fællesskabets område i henhold til [Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT 2009, L 300, s. 88)].

3. Ved dieselolie til erhvervmæssigt forbrug forstås også dieselolie, som anvendes til personbefordring udført af offentlige myndigheder eller virksomheder, som udfører offentlig personbefordring med svævebane.

4. Refusion af omkostningen som følge af den øgede punktafgift på dieselolie til erhvervmæssigt forbrug beregnes i et omfang svarende til forskellen mellem punktafgiftssatsen for dieselolie anvendt som brændstof som fastsat i bilag I og punktafgiftssatsen i henhold til stk. 1 i denne artikel. For at opnå denne refusion indgiver de i stk. 2 og 3 angivne aktører særskilt angivelse til told- og monopolmyndighedens kompetente kontor senest måneden efter udløbet af det kalenderkvartal, hvor anvendelsen af dieselolie til erhvervmæssigt forbrug er sket.

[...]«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 8 Autoservizi Giordano udøver virksomhed i form af passagerbefordring gennem udlejning af bus med chauffør.
- 9 Selskabet anmodede told- og monopolmyndigheden om for tredje kvartal i 2017 at blive indrømmet den – i artikel 24b i lovdekret nr. 504/1995 fastsatte – nedsatte punktafgiftssats for dieselolie til erhvervmæssigt brug, der anvendes som brændstof.
- 10 Told- og monopolmyndigheden gav afslag på den nævnte anmodning med den begrundelse, at virksomhed med passagerbefordring gennem udlejning af bus med chauffør, såsom den af Autoservizi Giordano udøvede virksomhed, ikke var omfattet af nogen af de kategorier af transportvirksomhed, som i medfør af artikel 24b i lovdekret nr. 504/1995 er omfattet af en nedsat punktafgiftssats for dieselolie til erhvervmæssigt brug, der anvendes som brændstof.
- 11 Autoservizi Giordano har anfægtet dette afslag ved Commissione tributaria provinciale di Palermo (retten i første instans i skatte- og afgiftsretlige sager i provinsen Palermo, Italien).
- 12 Til støtte for sit søgsmål har Autoservizi Giordano gjort gældende, at retten til en nedsat punktafgiftssats følger af den direkte anvendelse af artikel 7 i direktiv 2003/96, og at den begrænsning, som er indeholdt i artikel 24b i lovdekret nr. 504/1995, følger er vilkårlig og retsstridig.
- 13 I denne henseende har den forelæggende ret anført, at alle medlemsstater i medfør af artikel 7 i direktiv 2003/96 er tillagt en skønsbeføjelse for så vidt angår muligheden for at sondre mellem erhvervmæssig og ikke-erhvervmæssig brug af dieselolie. Den har imidlertid anført, at den nævnte artikel ikke synes at tillægge medlemmerne den samme skønsmargin, når de beslutter at fastsætte en nedsat punktafgiftssats for kategorien af dieselolie til erhvervmæssig brug anvendt i motorkøretøjer, idet denne kategori skal være i overensstemmelse med den definition af »erhvervmæssig brug af dieselolie«, som er fastsat i den nævnte artikel.
- 14 Den forelæggende ret er endvidere af den opfattelse, at artikel 24b i lovdekret nr. 504/1995, idet bestemmelsen kun indrømmer retten til en nedsat punktafgiftssats for dieselolie til erhvervmæssigt brug, der anvendes som brændstof, til bestemte aktiviteter og ikke til andre, såsom virksomhed med udlejning af bus med chauffør på området for privat personbefordring, begrænser rækkevidden af artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96, som henviser til »passagerbefordring, hvad enten der er tale om regelmæssig eller lejlighedsvis kørsel«.

- 15 Endelig ønsker den forelæggende ret oplyst, om artikel 7 i direktiv 2003/96 kan påberåbes direkte af privatpersoner over for de italienske myndigheder med henblik på at blive indrømmet ret til en nedsat punktafgiftssats og refusion af uretmæssigt indbetalte punktafgifter. Den nævnte ret har ligeledes anført, at italiensk ret, såfremt dette er tilfældet, vanskeligt vil kunne anses for at være forenelig med denne bestemmelse.
- 16 I denne henseende anmoder den forelæggende ret Domstolen om at afgøre, om den skønsbeføjelse, som medlemsstaterne er tillagt ved artikel 7, stk. 2, i direktiv 2003/96, indebærer, at samme artikels stk. 3, hvorefter begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie« også omfatter dieselolie anvendt til »lejlighedsvis personbefordring«, ikke er tilstrækkeligt klart, præcist og ubetinget.
- 17 Det er på denne baggrund, at Commissione tributaria provinciale di Palermo (retten i første instans i skatte- og afgiftsretlige sager i provinsen Palermo) har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Skal artikel 7 i direktiv [2003/96] fortolkes således, at artiklens anvendelsesområde omfatter alle virksomheder og aktører, offentlige eller private, der udfører personbefordring med bus, herunder også udlejning af bus med chauffør, og således at artiklen er til hinder for en national gennemførelsesbestemmelse for så vidt angår den del, ifølge hvilken aktører, som udfører udlejning af bus med chauffør, ikke er omfattet af kategorien af aktører, som anvender dieselolie til erhvervsmæssigt forbrug?
- 2) Medfører medlemsstaternes skønsmargin ifølge ovennævnte artikel 7, stk. 2, i direktiv [2003/96, i medfør af hvilken medlemsstaterne kan indføre differentierede afgiftssatser for erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer, forudsat at EF-minimumsafgiftssatserne overholdes, og at afgiftssatsen for dieselolie anvendt i motorkøretøjer ikke kommer under den afgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2003 [...], at [artikel 7, stk. 3, litra b)], hvorefter erhvervsmæssig brug af dieselolie også omfatter dieselolie anvendt til »lejlighedsvis personbefordring«, ikke umiddelbart og ubetinget finder anvendelse?
- 3) Er indholdet i artikel 7 i direktiv [2003/96] tilstrækkeligt præcist og ubetinget til at kunne påberåbes direkte af en enkelt aktør over for myndighederne i den pågældende medlemsstat?»

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

- 18 Indledningsvis skal det bemærkes, at det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at sagsøgeren i hovedsagen er en privat virksomhed og ikke en offentlig virksomhed. Derfor, og uanset affattelsen af det første spørgsmål, skal det inden for rammerne af nærværende sag afgøres, om artikel 7, stk. 2 og 3, i direktiv 2003/96 for det første skal fortolkes således, at bestemmelseernes anvendelsesområde omfatter en privat virksomhed, der driver passagerbefordring gennem udlejning af bus med chauffør, og om disse bestemmelser for det andet er til hinder for en national lovgivning, som fastsætter en nedsat punktafgiftssats for dieselolie til erhvervsmæssig brug, der anvendes i motorkøretøjer til regelmæssig passagerbefordring, uden dog at indrømme en sådan sats for dieselolie, der anvendes til lejlighedsvis passagerbefordring.
- 19 Hvad angår den første del af det første spørgsmål skal det bemærkes, at det nævnte direktivs artikel 7, stk. 2, fastsætter, at medlemsstaterne for så vidt angår afgiftsniveauet kan indføre differentierede satser for erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer, forudsat at EF-minimumsafgiftssatserne overholdes, og at afgiftssatsen for dieselolie til erhvervsmæssig brug ikke kommer under en bestemt national afgiftssats. Hvad angår direktivets artikel 7, stk. 3, præciserer denne

bestemmelse, hvad der skal forstås ved »erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer«, og bestemmelsen tager bl.a. i litra b) sigte på den dieselolie, som anvendes til passagerbefordring, hvad enten der er tale om regelmæssig eller lejlighedsvis kørsel, i motorkøretøjer i kategori M2 eller M3 som defineret i direktiv 70/156.

- 20 Således som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 21 i forslaget til afgørelse, fremgår det af artikel 7, stk. 3, i direktiv 2003/96, at EU-lovgiver ikke har defineret begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer« ved at henvise til den offentlige eller private karakter af de aktører, der anvender dieselolien, men til de øjemed, i hvilke dieselolien anvendes, nemlig godstransport og passagerbefordring ved hjælp af visse motorkøretøjer.
- 21 Følgelig skal den nævnte bestemmelse forstås således, at dens anvendelsesområde omfatter en privat virksomhed, der driver passagerbefordring gennem udlejning af bus med chauffør, forudsat at de af virksomheden udlejede køretøjer henhører under kategori M2 eller M3 som defineret i direktiv 70/156.
- 22 Hvad angår det første spørgsmåls anden del skal det indledningsvis bemærkes, at rækkevidden af en EU-retlig bestemmelse både skal vurderes ud fra dens ordlyd, dens opbygning og dens formål (dom af 19.4.2018, CMR, C-645/16, EU:C:2018:262, præmis 22 og den deri nævnte retspraksis).
- 23 Hvad angår ordlyden af artikel 7, stk. 2 og 3, i direktiv 2003/96 skal det bemærkes, at artiklens stk. 2 under visse betingelser giver medlemsstaterne tilladelse til at indføre differentierede afgiftssatser for erhvervsmæssig og ikke-erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer, og at det i artiklens stk. 3, litra b), præciseres, at begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer« omfatter dieselolie, som anvendes i motorkøretøjer til »passagerbefordring, hvad enten der er tale om regelmæssig eller lejlighedsvis kørsel«.
- 24 Det skal bemærkes, at ordene »regelmæssig« og »lejlighedsvis« – som er indeholdt i det i artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96 fastsatte udtryk »passagerbefordring, hvad enten der er tale om regelmæssig eller lejlighedsvis kørsel« – er forbundet med bindeordet »eller«. I denne henseende er det korrekt, at bindeordet »eller« ud fra et lingvistisk synspunkt kan have såvel betydningen enten-eller som både-og (jf. i denne retning dom af 12.7.2005, Kommissionen mod Frankrig, C-304/02, EU:C:2005:444, præmis 83, og af 14.5.2019, M m.fl. (tilbagekaldelse af flygtningestatus), C-391/16, C-77/17 og C-78/17, EU:C:2019:403, præmis 102).
- 25 Når dette er sagt, forholder det sig således – som den italienske regering i det væsentlige har gjort gældende – at såfremt EU-lovgiver havde haft til hensigt, at den nedsatte afgiftssats for dieselolie til erhvervsmæssig brug skulle finde anvendelse på enhver virksomhed med passagerbefordring uden sondring mellem regelmæssig og lejlighedsvis befordring, havde denne i artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96 blot anvendt udtrykket »passagerbefordring«. Anvendelsen af udtrykket »passagerbefordring, hvad enten der er tale om regelmæssig eller lejlighedsvis kørsel«, synes derfor at føre til, at regelmæssig passagerbefordring og lejlighedsvis passagerbefordring, som er forbundet med bindeordet »eller«, ikke nødvendigvis begge skal pålægges den nedsatte punktafgiftssats samtidig, men ligeledes kan være pålagt denne enkeltvis.
- 26 Hvad angår opbygningen af direktiv 2003/96 fremgår det af tredje betragtning til direktivet og af dets artikel 4, at der ikke ved direktivet er foretaget en fuldstændig harmonisering af punktafgiftssatserne for energiprodukter og elektricitet, men at direktivet alene fastsætter harmoniserede minimumsafgiftssatser. Desuden bemærkes, således som generaladvokaten har anført i punkt 30 og 31 i forslaget til afgørelse, at ud over direktivets artikel 7, stk. 2, giver direktivets artikel 5, 14-17 og 19 medlemsstaterne mulighed for at indføre differentierede afgiftssatser samt afgiftsfrigørelser eller -lempelser for punktafgifter. Disse bestemmelser vidner om, at EU-lovgiver har indrømmet medlemsstaterne en vis skønsmargin på punktafgiftsområdet.

- 27 Opbygningen af direktiv 2003/96 taler derfor for en fortolkning af det nævnte direktivs artikel 7, stk. 3, litra b), i den retning, at anvendelsen af den nedsatte punktafgiftssats ikke nødvendigvis skal omfatte både regelmæssig og lejlighedsvis passagerbefordring, men ligeledes kan begrænses til én af disse former for passagerbefordring.
- 28 Hvad angår de med direktiv 2003/96 forfulgte formål skal det for det første bemærkes, at det fremgår af 9. og 11. betragtning til dette direktiv, at det har til formål at give medlemsstaterne en vis skønsmargen til at udarbejde og iværksætte politikker, der er tilpasset deres nationale situation, og at afgiftsordninger, der indføres i forbindelse med gennemførelsen af nævnte direktiv, henhører under de enkelte medlemsstater (dom af 18.1.2017, IRCCS – Fondazione Santa Lucia, C-189/15, EU:C:2017:17, præmis 50).
- 29 Således som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 41 i forslaget til afgørelse, gør den omstændighed, at medlemsstaterne indrømmes en mulighed for at fastsætte en nedsat punktafgiftssats for dieselolie, der anvendes til regelmæssig passagerbefordring, men ikke til dieselolie, der anvendes til lejlighedsvis passagerbefordring, det muligt for dem at iværksætte politikker, der er tilpasset deres særlige nationale kontekst, navnlig inden for transport og områdernes tilgængelighed.
- 30 For det andet bemærkes, at direktiv 2003/96 ved at fastsætte en harmoniseret beskatningsordning for energiprodukter og elektricitet har til formål, således som det fremgår af 2.-5. og 24. betragtning hertil, at fremme et velfungerende indre marked i energisektoren, idet navnlig konkurrenceforvridning skal undgås (dom af 7.3.2018, Cristal Union, C-31/17, EU:C:2018:168, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis). Det følger særligt af tredje betragtning til det nævnte direktiv, at det er med henblik på et velfungerende indre marked, at der ved direktivet er blevet fastsat EF-minimumsafgiftssatser.
- 31 Så længe EF-minimumsafgiftssatserne er overholdt, er dette formål ikke til hinder for, at artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96 fortolkes således, at medlemsstaterne kan begrænse anvendelsen af den nedsatte punktafgiftssats til den regelmæssige passagerbefordring alene.
- 32 For det tredje bemærkes, at direktiv 2003/96, som det fremgår af 6., 7., 11. og 12. betragtning hertil, også har til formål at fremme miljøpolitiske hensyn (dom af 7.3.2018, Cristal Union, C-31/17, EU:C:2018:168, præmis 34 og den deri nævnte retspraksis).
- 33 Således som den italienske regering har anført, taler disse formål for, at artikel 7, stk. 2 og 3, i direktiv 2003/96 fortolkes således, at bestemmelserne ikke er til hinder for, at den nationale lovgiver fastsætter en nedsat punktafgiftssats for dieselolie til erhvervmæssig brug, der anvendes i motorkøretøjer til regelmæssig passagerbefordring, uden samtidig at fastsætte en sådan sats for lejlighedsvis passagerbefordring. For så vidt som en nedsat punktafgiftssats for dieselolie til erhvervmæssig brug, der anvendes i motorkøretøjer, reducerer de omkostninger, som er knyttet til dieselolieforbruget, vil den omstændighed, at antallet af de personer, der drager nytte af en sådan fordel, nedbringes, således kunne udgøre et incitament til at begrænse dette forbrug til de former for passagerbefordring, der ikke er omfattet heraf, og derfor bidrage til de miljøpolitiske mål, som direktivet fremmer.
- 34 Hvad angår det første spørgsmåls andet del skal det følgelig fastslås, at henset såvel til ordlyden af artikel 7, stk. 2 og 3, i direktiv 2003/96 som til opbygningen af og formålene med det nævnte direktiv, skal den sidstnævnte bestemmelse fortolkes således, at den ikke er til hinder for en national lovgivning, som fastsætter en nedsat punktafgiftssats for dieselolie til erhvervmæssig brug, der anvendes i motorkøretøjer til regelmæssig passagerbefordring, uden dog at indrømme en sådan sats for dieselolie, der anvendes til lejlighedsvis passagerbefordring.

- 35 Således som Kommissionen i det væsentlige har anført i sit skriftlige indlæg, skal medlemsstaterne imidlertid ved udøvelsen af deres beføjelse til at gennemføre artikel 7, stk. 2 og 3, i direktiv 2003/96 overholde de generelle retsprincipper, der er en del af Unionens retsorden, herunder bl.a. ligebehandlingsprincippet (jf. analogt dom af 2.6.2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, præmis 59, og af 9.11.2017, AZ, C-499/16, EU:C:2017:846, præmis 29 og 30).
- 36 Den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning skal således, for at være i overensstemmelse med EU-retten, overholde ligebehandlingsprincippet, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve. Domstolen kan ikke desto mindre forsyne denne ret med relevant vejledning med henblik på at afgøre den tvist, der er indbragt for den (jf. analogt dom af 21.11.2018, Fontana, C-648/16, EU:C:2018:932, præmis 37 og 38).
- 37 Det fremgår af fast retspraksis, at ligebehandlingsprincippet kræver, at ensartede forhold ikke behandles forskelligt, og at forskellige forhold ikke behandles ensartet, medmindre en sådan behandling er objektivt begrundet (dom af 3.12.2019, Den Tjekkiske Republik mod Parlamentet og Rådet, C-482/17, EU:C:2019:1035, præmis 164 og den deri nævnte retspraksis).
- 38 Dette princip er til hinder for, at sammenlignelige varer eller tjenesteydelser, som konkurrerer indbyrdes, behandles punktafgiftsmæssigt forskelligt (jf. analogt dom af 27.6.2019, Belgisch Syndicaat van Chiropraxie m.fl., C-597/17, EU:C:2019:544, præmis 47 og den deri nævnte retspraksis).
- 39 Ved afgørelsen af, om varer eller tjenesteydelser er sammenlignelige, skal der fortrinsvis tages hensyn til den gennemsnitlige forbrugers synspunkt. Varer eller tjenesteydelser er sammenlignelige, hvis de har ensartede egenskaber og tjener samme behov ud fra et forbrugersynspunkt som følge af et kriterium om sammenlignelig anvendelse, og når de tilstedeværende forskelle ikke på væsentlig måde påvirker gennemsnitsforbrugers afgørelse om at anvende den ene eller anden af disse varer eller ydelser (dom af 27.6.2019, Belgisch Syndicaat van Chiropraxie m.fl., C-597/17, EU:C:2019:544, præmis 48 og den deri nævnte retspraksis).
- 40 I det foreliggende tilfælde sikrer tjenesteydelser i form af regelmæssig passagerbefordring pr. definition befordring af rejsende efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor de rejsendes på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder, mens tjenesteydelser i form af lejlighedsvis passagerbefordring opfylder punktvis behov. Desuden varetager de erhvervsdrivende, der leverer tjenesteydelser i form af regelmæssig passagerbefordring, almindeligvis offentlige serviceopgaver.
- 41 For så vidt som tjenesteydelser i form af regelmæssig passagerbefordring og tjenesteydelser i form af lejlighedsvis passagerbefordring ikke synes at opfylde de samme behov, synes den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning således ikke at være i strid med ligebehandlingsprincippet, hvilket det imidlertid tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.
- 42 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 7, stk. 2 og 3, i direktiv 2003/96 skal fortolkes således, at bestemmelsernes anvendelsesområde for det første omfatter en privat virksomhed, der driver passagerbefordring gennem udlejning af bus med chauffør, forudsat at de af virksomheden udlejede køretøjer henhører under kategori M2 eller M3 som defineret i direktiv 70/156, og at disse bestemmelser for det andet ikke er til hinder for en national lovgivning, som fastsætter en nedsat punktafgiftssats for dieselolie til erhvervs-mæssig brug, der anvendes i motorkøretøjer til regelmæssig passagerbefordring, uden dog at indrømme en sådan sats for dieselolie, der anvendes til lejlighedsvis passagerbefordring, forudsat at denne lovgivning iagttager ligebehandlingsprincippet, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.

Det andet og det tredje spørgsmål

- 43 Med det andet og det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 7, stk. 2 og 3, i direktiv 2003/96 kan påberåbes direkte af en borger over for de italienske myndigheder.
- 44 Henset til besvarelsen af det første spørgsmål er det uforholdt at besvare disse to spørgsmål.

Sagsomkostninger

- 45 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Anden Afdeling) for ret:

Artikel 7, stk. 2 og 3, i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet skal fortolkes således, at bestemmelsernes anvendelsesområde for det første omfatter en privat virksomhed, der driver passagerbefordring gennem udlejning af bus med chauffør, forudsat at de af virksomheden udlejede køretøjer henhører under kategori M2 eller M3 som defineret i Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil, og at disse bestemmelser for det andet ikke er til hinder for en national lovgivning, som fastsætter en nedsat punktafgiftssats for dieselolie til erhvervsmæssig brug, der anvendes i motorkøretøjer til regelmæssig passagerbefordring, uden dog at indrømme en sådan sats for dieselolie, der anvendes til lejlighedsvis passagerbefordring, forudsat at denne lovgivning iagttager ligestillingsprincippet, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.

Underskrifter