



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tiende Afdeling)

16. november 2023*

»Præjudiciel forelæggelse – beskatning af energiprodukter og elektricitet – direktiv 2003/96/EF – artikel 7, stk. 2 og 3 – afgiftssatser, der er differentierede i forhold til, om dieselolien bruges erhvervsmæssigt eller privat – begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer« – dieselolie anvendt til regelmæssig passagerbefordring – national lovgivning, der fastsætter tilbagebetaling af punktafgifter, som dog ikke gælder for dieselolie, der anvendes i forbindelse med ture foretaget med henblik på vedligeholdelse af og påfyldning af brændstof på motorkøretøjer til passagerbefordring«

I sag C-391/22,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Pécsi Törvényszék (retten i første instans i Pécs, Ungarn) ved afgørelse af 7. juni 2022, indgået til Domstolen den 14. juni 2022, i sagen

Tüke Busz Közösségi Közlekedési Zrt.

mod

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatósága,

har

DOMSTOLEN (Tiende Afdeling),

sammensat af dommerne M. Ilešič (refererende dommer), som fungerende afdelingsformand, I. Jarukaitis og D. Gratsias,

generaladvokat: J. Richard de la Tour,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- den ungarske regering ved M.Z. Fehér og R. Kissné Berta, som befuldmægtigede,
- Europa-Kommissionen ved A. Armenia og A. Tokár, som befuldmægtigede,

* Processprog: ungarsk.

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af 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 Tüke Busz Közösségi Közlekedési Zrt. (herefter »Tüke Busz«) og Nemzeti Adó- és Vámhivatal Fellebbviteli Igazgatósága (direktoratet for klager ved den nationale told-, skatte- og afgiftsmyndighed, Ungarn) (herefter »klagedirektoratet«) vedrørende sidstnævntes afslag på at indrømme Tüke Busz tilbagebetaling af punktafgifter på den dieselolie, der anvendes i forbindelse med ture foretaget med henblik på reparation og vedligeholdelse af samt påfyldning af brændstof på de motorkøretøjer, som dette selskab anvender i forbindelse med sin passagerbefordringsvirksomhed.

Retsforskrifter

EU-retten

Direktiv 2003/96

- 3 3.-6., 12, 19. og 20. betragtning til direktiv 2003/96 har følgende ordlyd:
 - »(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) Fastsettelse af passende EF-minimumsafgiftssatser for beskatning kan gøre det muligt at formindske de nuværende forskelle mellem de nationale afgiftssatser.
 - (6) I henhold til [...] artikel [11 TEUF] skal miljøbeskyttelseskrav integreres i udformningen og gennemførelsen af Fællesskabets politikker på andre områder.
- [...]
- (12) Energipriser er vigtige elementer i EF's energi-, transport- og miljøpolitik.
- [...]

- (19) Beskatningen af dieselolie, der anvendes af transportvirksomheder, især sådanne, som udfører transport mellem medlemsstaterne, kræver mulighed for særbehandling, herunder foranstaltninger, der tager hensyn til indførelsen af vejbenyttelsesafgifter for at begrænse den konkurrenceforvridning, virksomhederne eventuelt står over for.
- (20) Medlemsstaterne kan have behov for at differentiere mellem dieselolie til erhvervmæssigt forbrug og privat forbrug. Medlemsstaterne kan udnytte denne mulighed til at reducere forskellen mellem beskatning af privatforbruget af dieselolie anvendt som brændstof i motorkøretøjer og benzin.«

4 Direktivets artikel 1 er affattet på følgende måde:

»Medlemsstaterne beskatter energiprodukter og elektricitet i overensstemmelse med dette direktiv.«

5 Det nævnte direktivs artikel 4 bestemmer:

»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 [merværdiafgift (moms)]), der beregnes direkte eller indirekte af mængden af energiprodukter eller elektricitet ved overgangen til forbrug.«

6 Direktivets artikel 5 fastsætter:

»Medlemsstaterne kan i [de i nærværende artikel opregnede] tilfælde, under afgiftsmyndighedernes kontrol, anvende differentierede afgiftssatser, når blot de overholder de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i dette direktiv, og er forenelige med EU-retten[.]«

7 Artikel 7 i direktiv 2003/96 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 [for Den Europæiske Union] med enstemmighed efter høring af Europa-Parlamentet og på grundlag af en rapport og et forslag fra [Europa-]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 »erhvervsmæssig 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 høj[...] som den minimumsafgiftssats, der var gældende pr. 1. januar 2004.«

Direktiv 2007/46/EF

- 8 Direktiv 70/156 blev ophævet ved og erstattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»rammedirektiv«) (EUT 2007, L 263, s. 1).
- 9 Direktiv 2007/46, som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 678/2011 af 14. juli 2011 om erstatning af bilag II og ændring af bilag IV, IX og XI til direktiv 2007/46 (EUT 2011, L 185, s. 30), indeholder bilag II, der har overskriften »Generelle definitioner, kriterier for klassificering, køretøjstyper og karrosserityper«, og hvis del A, punkt 1, præciserer, at køretøjer i klasse M2 svarer til »[motork]øretøjer [konstrueret først og fremmest til befording af personer og disses bagage] med mere end otte siddepladser ud over førerens siddeplads og med en totalmasse på ikke over 5 tons[; k]øretøjer i klasse M2 kan ud over siddepladserne have plads afsat til stående passagerer«. Køretøjer i klasse M3 svarer til »[motork]øretøjer [konstrueret først og fremmest til befording af personer og disses bagage] med mere end otte siddepladser ud over førerens siddeplads og med en totalmasse på over 5 tons[; i k]øretøjer i klasse M3 kan der være afsat plads til stående passagerer«.

Forordning (EF) nr. 1370/2007

- 10 Artikel 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT 2007, L 315, s. 1) har følgende ordlyd:

»I denne forordning forstås ved:

- a) »offentlig personbefordring«: ydelser i forbindelse med personbefordring af almen økonomisk interesse, der tilbydes offentligheden på et ikke-diskriminerende og kontinuerligt grundlag«.

Ungarsk ret

Lov af 2003 om punktafgifter

- 11 § 7, nr. 51, i a jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának különös szabályairól szóló 2003. évi CXXVII. törvény (lov nr. CXXVII af 2003 om punktafgifter og om særlige regler for distribution af punktafgiftspligtige varer), som ændret ved 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 (lov nr. CXXIII af 2010 om ændring af lovene på området for skatter, afgifter og gebyrer, af regnskabsloven, af loven om revisionskammeret samt af lovene på skatte-, afgifts- og toldområdet med henblik på at opfylde den af Det Europæiske Fællesskab pålagte pligt til harmonisering), bestemmer følgende med henblik på denne lovs anvendelse:

»dieselolie til erhvervsmæssigt forbrug: dieselolie, der er omfattet af § 52, stk. 1, litra d), og som anvendes til følgende formål:

- a) godstransport for andres eller for egen regning med et motorkøretøj eller sammenkoblede køretøjer (sættevogntog), der udelukkende er beregnet til godstransport ad vej, og som har en tilladt totalvægt på 7,5 tons eller derover, eller
- b) regelmæssig eller lejlighedsvis passagerbefordring med et motorkøretøj af kategori M2 eller M3 som defineret i a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló miniszteri rendelet [(ministeriel bekendtgørelse om teknisk kontrol med motorkøretøjer)].«

Lov af 2016 om punktafgifter

- 12 § 3, stk. 2, nr. 21, i a jövedéki adóról szóló 2016. évi LXVIII. törvény (lov nr. LXVIII af 2016 om punktafgifter, herefter »lov af 2016 om punktafgifter«) fastsætter følgende for så vidt angår beskatning af energiprodukter i henhold til denne lov:

»dieselolie til erhvervsmæssigt forbrug: dieselolie, der anvendes til følgende formål:

- a) godstransport for andres eller for egen regning med et motorkøretøj eller sammenkoblede køretøjer (sættevogntog), der udelukkende er beregnet til godstransport ad vej, og som har en tilladt totalvægt på 7,5 tons eller derover, eller
 - b) regelmæssig eller lejlighedsvis passagerbefordring med et motorkøretøj af kategori M2 eller M3 som defineret i ministeriel bekendtgørelse om teknisk kontrol med motorkøretøjer.«
- 13 Den nævnte lovs § 113, stk. 3 og 5, er sålydende:

»3. Personer, der i by- og fjerntrafik anvender busser eller rutebiler af kategori M2 og M3, som defineret i ministeriel bekendtgørelse om teknisk kontrol med motorkøretøjer, har ret til tilbagebetaling af afgiften på den naturgas, der anvendes til denne aktivitet.

[...]

5. Indehaveren eller, såfremt der er tale om et udlejningskøretøj, brugeren af det motorkøretøj, som er omhandlet i § 3, stk. 2, nr. 21, har ret til tilbagebetaling af dieselolie til erhvervsmæssigt forbrug, der

- a) er købt med et brændstøfkort på en tankstation, eller
- b) som er købt i en ungarsk virksomhed ved hjælp af en elektronisk måleanordning fra en brændstoftank, der er specielt designet til opbevaring af brændstof og udstyret med en automatisk brændstofpåfyldningsanordning,

på 3,5 [ungarske forint (HUF)] pr. liter, såfremt afgiftssatsen i § 110, stk. 1, litra c), nr. ca), finder anvendelse, og på 13,5 [HUF] pr. liter i tilfælde af anvendelse af afgiftssatsen i § 110, stk. 1, litra c), nr. cb).«

- 14 I henhold til § 149, stk. 1, i lov af 2016 om punktafgifter trådte denne lov i kraft den 1. november 2016. I medfør af nævnte paragrafs stk. 3 trådte lovens §§ 3 og 113 imidlertid i kraft den 1. juli 2017.

Lov om passagerbefordringstjenester

- 15 I § 2, nr. 29, i a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (lov nr. XLI af 2012 om passagerbefordringstjenester) defineres offentlig passagerbefordring som en passagerbefordringstjeneste som omhandlet i artikel 2, litra a), i forordning nr. 1370/2007, der udføres i henhold til en offentlig tjenesteydelseskontrakt.

- 16 I henhold til den nævnte lovs § 2, nr. 30, er passagerbefordringstjeneste defineret som transport af passagerer med et køretøj, der er præciseret i denne lov, på grundlag af en kontrakt og mod betaling, samt hertil knyttede accessoriske tjenesteydelser.

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 17 Tüke Busz er et selskab, der har hjemsted i Ungarn, og som udfører virksomhed i form af buspassagerbefordring på grundlag af en offentlig tjenesteydelseskontrakt.
- 18 I 2017 ansøgte selskabet om tilbagebetaling af punktafgifter på den dieselolie, som det havde anvendt inden for rammerne af den nævnte virksomhed.
- 19 Efter at have konstateret, at Tüke Busz ikke blot havde påberåbt sig sin ret til tilbagebetaling af punktafgifter på den dieselolie, der var blevet anvendt med henblik på udøvelsen af selve befordringsvirksomheden, men ligeledes på den dieselolie, som var blevet anvendt under ture i forbindelse med vedligeholdelsen af og påfyldningen af brændstof på de pågældende køretøjer, vedtog klagedirektoratet en afgørelse, hvorved det blev fastslået, at tilbagebetalingen af punktafgifterne på den til disse ture anvendte dieselolie var ulovlig, og forhøjede som følge heraf de punktafgifter på brændbare energiprodukter, som Tüke Busz skyldte for januar 2017 til december 2017.
- 20 Klagedirektoratet har for Pécsi Törvényszék (retten i første instans i Pécs, Ungarn), som er den forelæggende ret, gjort gældende, at kun de ydelser, der er knyttet til en hovedforpligtelse, kan kvalificeres som accessoriske ydelser. Hvad angår passagerbefordring er dette tilfældet for tjenesteydelser, som transportvirksomheden leverer til de rejsende mod vederlag, såsom bl.a. transport af bagage, cykler eller dyr.
- 21 Eftersom de rejsende ikke er modtagerne af de tjenesteydelser, der består i reparation eller vedligeholdelse af de pågældende køretøjer, kan disse ydelser derimod ikke være omfattet af begrebet »accessorisk tjenesteydelse«.
- 22 Klagedirektoratet har heraf udledt, at punktafgifterne på den dieselolie, der anvendes under ture foretaget med henblik på reparation eller vedligeholdelse af de køretøjer, som er beregnet til passagerbefordring, ikke kan tilbagebetales, eftersom der ikke er tale om accessoriske tjenesteydelser, som er knyttet til passagerbefordringsydelsen.
- 23 Tüke Busz har bl.a. gjort gældende, at for så vidt angår naturgasdrevne busser tillader § 113, stk. 3, i lov af 2016 om punktafgifter tilbagebetaling af sådanne afgifter på den gas, der anvendes til »aktiviteten«, og ikke kun til passagerbefordring i snæver forstand, således at det er uberettiget, at en anden regel regulerer tilbagebetaling af punktafgifter på dieselolie.
- 24 På denne baggrund har Pécsi Törvényszék (retten i første instans i Pécs) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Er den afgørelse, som [klagedirektoratet] har truffet i den foreliggende sag, og den praksis, som denne myndighed følger, hvorefter »hverken det kørte kilometerantal, der er nødvendigt for vedligeholdelse af køretøjer til regelmæssig personbefordring, eller det, der er nødvendigt for at tanke brændstof, er omfattet af begrebet regelmæssig personbefordring«, forenelig[e] med bestemmelserne i [direktiv 2003/96]?«

Om det præjudicielle spørgsmål

Formaliteten

- 25 Uden formelt at fremsætte en påstand om afvisning af anmodningen om præjudiciel afgørelse har Kommissionen gjort gældende, at visse forhold i den faktiske og retlige sammenhæng i tvisten i hovedsagen, som beskrevet af den forelæggende ret, savner præcisering. Navnlig indeholder forelæggelsesafgørelsen ikke nogen angivelse af det retsgrundlag, som Tüke Busz støtter sig på med henblik på at påberåbe sig retten til tilbagebetaling af punktafgifter på den diesellole, der er blevet anvendt i selskabets busser, eller den sats for tilbagebetaling af punktafgifter, som selskabet har anmodet om.
- 26 Det skal ligeledes fastslås, at den forelæggende ret hverken har redegjort for grundene til, at den ønsker oplysninger om fortolkningen af direktiv 2003/96, eller for den forbindelse, som den har etableret mellem dette direktiv og bestemmelserne i lov nr. XLI af 2012 om passagerbefordringstjenester.
- 27 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at i henhold til Domstolens faste praksis er den ved artikel 267 TEUF indførte procedure et middel til samarbejde mellem Domstolen og de nationale retter, som giver Domstolen mulighed for at forsyne de nationale retter med de elementer vedrørende fortolkningen af EU-retten, som er nødvendige for, at de kan afgøre den for dem verserende tvist (dom af 1.10.2016, Elme Messer Metalurgs, C-743/18, EU:C:2020:767, præmis 40 og den deri nævnte retspraksis).
- 28 Det følger ligeledes af fast retspraksis, som nu afspejles i artikel 94 i Domstolens procesreglement, at det for at opnå en fortolkning af EU-retten, som den nationale retsinstans kan bruge, er påkrævet, at denne giver en beskrivelse af de faktiske omstændigheder og regler, som de forelagte spørgsmål hænger sammen med, eller i al fald forklarer de faktiske forhold, der er baggrunden for disse spørgsmål. Forelæggelsesafgørelsen skal endvidere angive de nøjagtige grunde til, at den nationale retsinstans har rejst spørgsmål om fortolkningen af EU-retten og har fundet det nødvendigt at forelægge Domstolen et præjudicielt spørgsmål (dom af 1.10.2016, Elme Messer Metalurgs, C-743/18, EU:C:2020:767, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis).
- 29 Som følge af den samarbejdsånd, der består i forholdet mellem de nationale retter og Domstolen inden for rammerne af den præjudicielle procedure, fører manglende forudgående konstateringer fra den forelæggende rets side imidlertid ikke nødvendigvis til, at anmodningen om præjudiciel afgørelse skal afvises fra realitetsbehandling, såfremt Domstolen på trods af disse mangler, henset til de oplysninger, der fremgår af sagsakterne, finder, at den er i stand til at give den forelæggende ret et nyttigt svar (dom af 1.10.2016, Elme Messer Metalurgs, C-743/18, EU:C:2020:767, præmis 42 og den deri nævnte retspraksis).
- 30 Selv om det i det foreliggende tilfælde ganske givet ville have været hensigtsmæssigt, at den forelæggende ret havde redegjort mere detaljeret for den faktiske og den retlige ramme, som det præjudicielle spørgsmål indgår i, samt for de grunde, der har ført den til at anmode om oplysninger vedrørende fortolkningen af direktiv 2003/96, forholder det sig ikke desto mindre således, at denne manglende præcisering, henset til arten og rækkevidden af den EU-retlige bestemmelse, som ønskes fortolket, ikke er til hinder for en tilstrækkelig forståelse af den sammenhæng, hvori dette spørgsmål indgår.

- 31 Ifølge oplysningerne fra den forelæggende ret har Tüke Busz nemlig for denne ret i det væsentlige gjort gældende, at § 113, stk. 3, i lov af 2016 om punktafgifter skal fortolkes således, at bestemmelsen fastsætter tilbagebetaling af sådanne afgifter på den dieselolie, der anvendes til kørsel i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse af eller påfyldning af brændstof på de køretøjer, som anvendes til denne form for transport. Udfaldet af tvisten i hovedsagen afhænger således bl.a. af spørgsmålet om, hvorvidt artikel 7, stk. 2, i direktiv 2003/96 er til hinder for en bestemmelse i en medlemsstats lovgivning eller en praksis hos denne medlemsstats skatte- og afgiftsmyndigheder, der fastsætter en sådan tilbagebetaling. Dette vil være tilfældet, hvis den således anvendte dieselolie ikke kan være omfattet af begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie [...] anvendt i motorkøretøjer« som omhandlet i stk. 3 i nævnte artikel 7. Til trods for den ovennævnte manglende præcisering gør de oplysninger, som den forelæggende ret har fremlagt vedrørende den faktiske og retlige ramme, det i denne henseende muligt at vurdere rækkevidden af dette spørgsmål og at give den nævnte ret et hensigtsmæssigt svar med henblik på at afgøre tvisten i hovedsagen.
- 32 Anmodningen om præjudiciel afgørelse kan følgelig antages til realitetsbehandling.

Realiteten

- 33 Den forelæggende ret ønsker med sit spørgsmål nærmere bestemt oplyst, om artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96 skal fortolkes således, at den dieselolie, der anvendes i forbindelse med ture foretaget med henblik på reparation eller vedligeholdelse af eller påfyldning af brændstof på motorkøretøjer til passagerbefordring, er omfattet af begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie [...] anvendt i motorkøretøjer« i denne bestemmelses forstand.
- 34 Indledningsvis skal det bemærkes, at der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot skal tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af. En EU-retlig bestemmelses tilblivelseshistorie kan ligeledes give relevante elementer med henblik på dens fortolkning.
- 35 Hvad for det første angår ordlyden af artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96 skal det bemærkes, at det fremgår af ordene »anvendt i motorkøretøjer [med henblik på] passagerbefordring, hvad enten der er tale om regelmæssig eller lejlighedsvis kørsel, i motorkøretøjer i kategori M2 eller M3«, sammenholdt med del A, punkt 1, i bilag II til direktiv 2007/46, som ændret ved forordning nr. 678/2011, og som erstattede direktiv 70/156, at dieselolie for at være omfattet af den nævnte bestemmelse ikke blot skal anvendes i et motorkøretøj, der er konstrueret til befordring af passagerer, men også skal anvendes med henblik på passagerbefordring.
- 36 I den nævnte bestemmelses forstand opfylder begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie [...] anvendt i motorkøretøjer« således et dobbelt kriterium, der er støttet på dels den kategori, som det pågældende køretøj er omfattet af, dels de øjemed, i hvilke dieselolien anvendes (jf. i denne retning dom af 30.1.2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, præmis 20).
- 37 Det følger heraf, at det nævnte begreb omfatter dieselolie, der bliver anvendt i et motorkøretøj i kategori M2 eller M3 under ture, som tjener direkte til levering af en passagerbefordringstjeneste (jf. analogt dom af 13.7.2017, Vakarų Baltijos laivų statykla, C-151/16, EU:C:2017:537, præmis 29). Dette er bl.a. tilfældet for så vidt angår den strækning, der tilbagelægges mellem busdepotet og det første stoppested, hvor passagererne stiger på, samt returstrækningen til depotet, efter at passagererne er stået af.

- 38 De ture, der udelukkende foretages med henblik på reparation eller vedligeholdelse af eller påfyldning af brændstof på de pågældende motorkøretøjer, kan derimod, for så vidt som de principielt gennemføres »uden last«, og for så vidt som de heller ikke er beregnet til at tage passagerer med, ikke kvalificeres som »passagerbefordring«, eftersom de ikke direkte tjener til levering af en passagerbefordringstjeneste (jf. analogt dom af 13.7.2017, Vakarų Baltijos laivų statykla, C-151/16, EU:C:2017:537, præmis 30, 35 og 36).
- 39 For det andet bekræftes denne fortolkning af den sammenhæng, hvori artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96 indgår.
- 40 I denne henseende skal det bemærkes, at stk. 1 i nævnte artikel 7 fastsætter, at motorbrændstof er underlagt minimumsafgiftssatser. Således som det fremgår af tredje betragtning til og artikel 4 i det nævnte direktiv, er formålet med direktivet nemlig ikke at foretage en fuldstændig harmonisering af punktafgiftssatserne for energiprodukter og elektricitet, men alene at fastsætte minimumsafgiftssatser.
- 41 Artikel 7, stk. 2, i direktiv 2003/96 bestemmer således, at medlemsstaternes mulighed for at fastsætte forskellige afgiftssatser alt efter, om den dieselolie, der anvendes i motorkøretøjer, er til erhvervsmæssig eller ikke-erhvervsmæssig brug, er underlagt overholdelse af de minimumsafgiftssatser, som er fastsat i dette direktiv. Denne bestemmelse er desuden til hinder for, at medlemsstaterne fastsætter afgiftssatsen for dieselolie til erhvervsmæssig brug under den nationale sats, der var gældende pr. 1. januar 2003. Disse forhold viser, at det nævnte direktivs ikrafttræden ikke skulle medføre en nedsættelse af afgiftssatsen for dieselolie til erhvervsmæssig brug.
- 42 Under disse omstændigheder kan begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer« ikke fortolkes udvidende.
- 43 Denne konstatering bekræftes af artikel 7, stk. 4, i direktiv 2003/96, der – som en undtagelse fra bestemmelserne i stk. 2 i nævnte artikel 7 – under visse omstændigheder og for så vidt angår dieselolie anvendt i lastbiler eller vogntog, der udelukkende er beregnet på godstransport ad vej, tillader medlemsstaterne at anvende en reduceret afgiftssats, som er lavere end den afgiftssats, der var gældende i medlemsstaten pr. 1. januar 2003. En bred fortolkning af begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer« ville nemlig medføre en tilsvarende udvidelse af denne undtagelses rækkevidde, hvilket ville være i strid med princippet om, at en undtagelsesbestemmelse – såsom artikel 7, stk. 4, i direktiv 2003/96 – skal fortolkes strengt.
- 44 For det tredje bekræftes den ordlydsfortolkning af artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96, der er anlagt i denne doms præmis 37 og 38, af de med direktivet forfulgte formål. Særligt fremgår det af 6., 12. og 20. betragtning til det nævnte direktiv, at direktivet bl.a. har til formål at gennemføre miljøbeskyttelseskrav, navnlig ved at fremme en reducere af forskellen mellem beskatning af privatforbruget af dieselolie anvendt som brændstof i motorkøretøjer og benzin. I lyset af tredje til femte samt nittende betragtning til det nævnte direktiv har direktivet ligeledes til formål at muliggøre en tilnærmelse af de nationale afgiftssatser for dieselolie med henblik på bl.a. at undgå konkurrenceforvridning og således at fremme et velfungerende indre marked (jf. i denne retning dom af 30.1.2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, præmis 30 og 32 og den deri nævnte retspraksis).

- 45 En indskrænkende fortolkning af begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie anvendt i motorkøretøjer« gør det muligt at bidrage til virkeliggørelsen af såvel dette forfulgte miljøpolitiske formål, eftersom den begrænser mulighederne for at være omfattet af en reduceret sats og således tilskynder til en reduktion af det samlede brændstofforbrug, som formålet om at fremme et velfungerende indre marked ved at sikre en større tilnærmelse af afgiftssatserne for dieselolie.
- 46 For det fjerde og sidste understøttes ordlyds-, sammenhængs- og formålsfortolkningen af artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96 af forarbejderne til dette direktiv, hvoraf det fremgår, at EU-lovgiver ønskede at opstille strenge rammer for muligheden for at fastsætte differentierede afgiftssatser for det samme produkt.
- 47 Mens artikel 5, stk. 1, i forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter (EFT 1997, C 139, s. 14), hvoraf det fremgår, at »[m]edlemsstaterne kan anvende differentierede satser i forhold til produktets kvalitet eller anvendelse, hvis de svarer til de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i dette direktiv, og er forenelige med EF-retten«, indrømmede medlemsstaterne en relativt vid skønsmargen ved fastsættelsen af afgiftssatserne for energiprodukter, blev denne margen betydeligt reduceret under lovgivningsproceduren. Artikel 5 i direktiv 2003/96 giver nemlig kun i de tilfælde, som er udtømmende opregnet i denne artikel, medlemsstaterne mulighed for at fastsætte differentierede afgiftssatser under overholdelse af de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i dette direktiv, og under overholdelse af EU-retten.
- 48 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 7, stk. 3, litra b), i direktiv 2003/96 skal fortolkes således, at den dieselolie, der anvendes i forbindelse med ture foretaget med henblik på reparation eller vedligeholdelse af eller påfyldning af brændstof på motorkøretøjer til passagerbefordring, ikke er omfattet af begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie [...] anvendt i motorkøretøjer« i denne bestemmelses forstand.

Sagsomkostninger

- 49 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 (Tiende Afdeling) for ret:

Artikel 7, stk. 3, litra b), 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 den dieselolie, der anvendes i forbindelse med ture foretaget med henblik på reparation eller vedligeholdelse af eller påfyldning af brændstof på motorkøretøjer til passagerbefordring, ikke er omfattet af begrebet »erhvervsmæssig brug af dieselolie [...] anvendt i motorkøretøjer« i denne bestemmelses forstand.

Underskrifter