



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

30 päivänä tammikuuta 2020*

Ennakkoratkaisupyyntö – Energiatuotteiden ja sähkön verotus – Direktiivi 2003/96/EY – 7 artiklan 2 ja 3 kohta – Ammattitarkoitukseen moottoripolttoaineena käytettävän dieselpolttoöljyn käsite – Kansallinen säännöstö, jossa säädetään alennetun valmisteverokannan soveltamisesta ammattitarkoitukseen käytettävään dieselpolttoöljyyn säännöllisessä matkustajien kuljetuksessa mutta ei satunnaisessa matkustajien kuljetuksessa – Yhdenvertaisen kohtelun periaate

Asiassa C-513/18,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Commissione tributaria provinciale di Palermo (Palermon maakunnallinen verotuomioistuin, Italia) on esittänyt 13.7.2018 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 3.8.2018, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Autoservizi Giordano società cooperativa

vastaan

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Arabadjiev sekä tuomarit P. G. Xuereb (esittelevä tuomari), T. von Danwitz, C. Vajda ja A. Kumin,

julkisasiamies: M. Szpunar,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan M. Santoro, avvocato dello Stato,
- Euroopan komissio, asiamiehinään A. Armenia ja F. Tomat,

kuultuaan julkisasiamiehen 12.9.2019 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: italia

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehityksen uudistamisesta 27.10.2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY (EUVL 2003, L 283, s. 51) 7 artiklan 2 ja 3 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Autoservizi Giordano società cooperativa ja Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo (tulli- ja monopolivirasto – Palermon toimipaikka, Italia, jäljempänä tulli- ja monopolivirasto) ja jossa on kyse siitä, ettei viimeksi mainittu ole suostunut soveltamaan Autoservizi Giordanon ammattitarkoitukseen moottoripolttoaineena käytettävän dieselpolttoöljyn alennettua valmisteverokantaa vuoden 2017 kolmannen vuosineljänneksen osalta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

- 3 Direktiivin 2003/96 johdanto-osan 2–7, 9, 11, 12, ja 24 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
 - ”(2) Sellaisten yhteisön säännösten puuttuminen, joiden mukaisesti sähköön ja muihin energiatuotteisiin kuin kivennäisöljyihin sovelletaan vähimmäisverokantaa, voi haitata sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa.
 - (3) Sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja yhteisön muiden politiikkojen tavoitteiden toteutuminen edellyttävät, että useimpien energiatuotteiden osalta, sähkö, maakaasu ja hiili mukaan luettuina, vahvistetaan verotuksen vähimmäistasot yhteisön tasolla.
 - (4) Merkittävät erot jäsenvaltioiden energiaverotuksen osalta soveltamien kansallisten verotasojen välillä voivat osoittautua haitallisiksi sisämarkkinoiden moitteettomalle toiminnalle.
 - (5) Kansallisissa verotasoissa nykyisin esiintyviä eroja voidaan tasoittaa vahvistamalla asianmukaiset yhteisön vähimmäisverotasot.
 - (6) [EY:n] perustamissopimuksen 6 artiklan mukaan ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset on sisällytettävä yhteisön muiden politiikkojen määrittelyyn ja toteuttamiseen.
 - (7) Yhteisö on ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puiteyleissopimuksen osapuolena ratifioinut Kioton pöytäkirjan. Energiatuotteiden ja aiheellisissa tapauksissa sähkön verotus on yksi keino saavuttaa Kioton pöytäkirjan tavoitteet.
-
- (9) Jäsenvaltioille on jätettävä tarvittava joustovara niiden kansallisiin olosuhteisiin mukautetun politiikan määrittelemistä ja täytäntöönpanoa varten.
-
- (11) Energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehityksen täytäntöönpanon yhteydessä tehtävät verojärjestelyt ovat kunkin jäsenvaltion päätettävissä. Jäsenvaltiot voivat tältä osin päättää, etteivät ne korota yleistä kokonaisverotaakkaa[, j]os ne katsovat, että tällaisen verotuksen

neutraalisuusperiaatteen toteuttaminen voisi johtaa niiden verotusjärjestelmien uudistamiseen ja muuttamiseen rohkaisemalla sellaista toimintaa, joka edistää ympäristönsuojelua ja lisääntyvää työvoiman käyttämistä.

- (12) Energiatuotteiden hinnat ovat yhteisön energia-, liikenne- ja ympäristöpolitiikan keskeisiä osatekijöitä.

--

- (24) Jäsenvaltioiden on syytä antaa soveltaa eräitä muita vapautuksia tai alhaisempia verotasoja, kun se ei haittaa sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa eikä saa aikaan kilpailun vääristymiä.”

- 4 Direktiivin 2003/96 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Verotasot, joita jäsenvaltioiden on sovellettava 2 artiklassa tarkoitettuihin energiatuotteisiin ja sähköön, eivät saa olla tässä direktiivissä säädettyjä vähimmäisverotasoja alempia.

2. Tässä direktiivissä ’verotasolla’ tarkoitetaan kaikkia kannettuja välillisiä veroja (arvonlisäveroa lukuun ottamatta), jotka lasketaan suoraan tai välillisesti energiatuotteiden tai sähkön määrästä kulutukseen luovutuksen ajankohtana.”

- 5 Kyseisen direktiivin 7 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Moottoripolttoaineisiin sovellettavat vähimmäisverotasot vahvistetaan 1 päivästä tammikuuta 2004 ja 1 päivästä tammikuuta 2010 liitteessä I olevan taulukon A mukaisesti.

Viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2012 neuvosto päättää yksimielisesti Euroopan parlamenttia kuultuaan komission kertomuksen ja ehdotuksen perusteella dieselöljyyn sovellettavista vähimmäisverotasosta 1 päivänä tammikuuta 2013 alkavalle uudelle kaudelle.

2. Jäsenvaltiot voivat tehdä eron ammattitarkoitukseen ja muuhun kuin ammattitarkoitukseen [moottoripolttoaineena] käytettävän dieselpolttoaineen välillä edellyttäen, että yhteisön vähimmäistasoja noudatetaan ja että ammattitarkoitukseen [moottoripolttoaineena] käytettävän dieselpolttoöljyn verokanta ei laske 1 päivänä tammikuuta 2003 voimassa olevan kansallisen verotason alle poiketen siitä, mitä tässä direktiivissä säädetään tätä käyttötarkoitusta koskevista poikkeuksista.

3. ’Ammattitarkoitukseen [moottoripolttoaineena] käytettävällä dieselpolttoöljyllä’ tarkoitetaan seuraaviin tarkoituksiin käytettävää dieselöljyä:

a) tavaroiden kuljetus joko toisen henkilön tai omaan lukuun yksinomaan maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettulla moottoriajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu paino kuormattuna on vähintään 7,5 tonnia;

b) säännöllinen tai satunnainen matkustajien kuljetus moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY [(EYVL 1970, L 42, s. 1)] määritelmän mukaisella M2- tai M3-luokkaan kuuluvalla moottoriajoneuvolla.

4. Poiketen siitä, mitä 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot, jotka ottavat käyttöön yksinomaan maanteiden tavaraliikenteeseen tarkoitettuja moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä koskevan tienkäyttömaksujärjestelmän, voivat soveltaa näissä ajoneuvoissa käytettävään dieselöljyyn alennettua verokantaa, joka on alempi kuin 1 päivänä tammikuuta 2003 voimassa oleva kansallinen verotaso, kunhan kokonaisverorasitus pysyy jotakuinkin samana ja edellyttäen, että yhteisön vähimmäistasoja

noudatetaan ja että 1 päivänä tammikuuta 2003 voimassa oleva [moottoripolttoaineena] käytettävän dieselöljyn verotaso on vähintään kaksi kertaa niin korkea kuin 1 päivänä tammikuuta 2004 sovellettava vähimmäisverotaso.”

Italian oikeus

- 6 Dieselpolttoöljyn valmisteverokanta vahvistetaan energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annetun direktiivin 2003/96/EY täytäntöönpanosta 2.2.2007 annetun asetuksen nro 26 (decreto legislativo n. 26 – Attuazione della direttiva 2003/96/CE che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità; GURI nro 68, supplemento ordinario, 22.3.2007, s. 5) 6 §:ssä.
- 7 Tuotannosta ja kulutuksesta kannettavista veroista ja niihin liittyvistä rikosoikeudellisista ja hallinnollisista seuraamuksista annettujen säännösten koonnoksesta 26.10.1995 annetun asetuksen nro 504 (decreto legislativo n. 504 – Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative; GURI nro 279, supplemento ordinario, 29.11.1995, s. 5; jäljempänä asetus nro 504/1995), inserito dal decreto legge 22 ottobre 2016, n. 193 – Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili, convertito con modificazioni dalla legge 1° dicembre 2016, n. 225 (supplemento ordinario alla GURI n. 282, del 2 dicembre 2016), 24 ter §:ssä, jonka otsikko on ”Ammattitarkoitukseen käytettävä dieselöljy”, säädetään seuraavaa:

”1. Moottoripolttoaineena ammattitarkoitukseen käytettävästä dieselöljystä maksetaan valmisteveroa ja siihen sovelletaan tämän koonnoksen liitteenä olevan taulukon A 4 bis kohdassa tähän käyttöön tarkoitettua verokantaa.

2. Moottoripolttoaineena ammattitarkoitukseen käytettävällä dieselöljyllä tarkoitetaan ajoneuvoissa – lukuun ottamatta euro 2 -luokkaa tai sitä alempia luokkia – käytettävää dieselöljyä, jota käyttää ajoneuvon omistaja tai jota käytetään muilla perusteilla, joilla varmistetaan yksinomaisen käyttö, seuraavissa tarkoituksissa:

- a) tavarankuljetus ajoneuvoilla, joiden enimmäispaino kuormattuna on vähintään 7,5 tonnia, kun sitä harjoittavat: – –;
- b) henkilökuljetus, jota harjoittavat:
 - 1) paikalliset julkisyhteisöt tai julkiset yritykset, jotka harjoittavat [paikallisen julkisen liikennepalvelun tehtävien siirtämisestä alueille ja paikallisyhteisöille 15.3.1997 annetun lain nro 59 4 §:n 4 momentin nojalla 19.11.1997 annetussa asetuksessa nro 422 (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) (GURI nro 287, 10.12.1997, s. 4)] ja asiaa koskevilla alueellisilla täytäntöönpanolaeilla tarkoitettua kuljetustoimintaa,
 - 2) yritykset, jotka tarjoavat [alueiden välisten valtion toimivaltaan kuuluvien maantieliikennepalvelujen uudelleenjärjestelystä 21.11.2005 annetussa asetuksessa nro 285 (decreto legislativo n. 285 – Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale; GURI nro 6, supplemento ordinario, 9.1.2006, s. 12)] tarkoitettuja alueiden välisiä valtion toimivaltaan kuuluvia liikennepalveluja;
 - 3) yritykset, jotka tarjoavat 19.11.1997 annetussa asetuksessa nro 422 tarkoitettuja paikalliseen tai alueelliseen toimivaltaan kuuluvia liikennepalveluja;
 - 4) yritykset, jotka harjoittavat [kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta 21.10.2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 88)] tarkoitettua säännöllistä autoliikennettä yhteisön sisällä.

3. Ammattitarkoitukseen käytettävänä dieselöljynä pidetään myös dieselöljyä, jota käytetään henkilökuljetukseen, jota harjoittavat julkisen palvelun alaan kuuluvaa köysirataliikennettä harjoittavat julkisyhteisöt tai yritykset.

4. Ammattitarkoitukseen käytettävään dieselöljyyn sovellettavasta suuremmasta valmisteverosta aiheutuvan verorasituksen palautus määräytyy liitteessä I tarkoitetun moottoripolttoaineena käytettävän dieselöljyn valmisteverokannan ja tämän pykälän 1 momentissa tarkoitetun valmisteverokannan välistä erotusta vastaavan määrän perusteella. Palautuksen saamiseksi edellä 2 ja 3 momentissa tarkoitettujen oikeussubjektien on esitettävä asianmukainen ilmoitus tulli- ja monopoliviranomaisen alaiselle toimivaltaiselle yksikölle kuukauden kuluessa kunkin sen neljännesvuoden pituisen jakson päättymisestä, jonka aikana ammattitarkoitukseen käytetty dieselöljy on kulutettu.

--”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 8 Autoservizi Giordano harjoittaa matkustajien kuljetustoimintaa antamalla vuokralle linja-autoja kuljettajineen.
- 9 Kyseinen yhtiö pyysi tulli- ja monopolivirastoa soveltamaan vuoden 2017 kolmannen vuosineljänneksen osalta asetuksen nro 504/1995 24 ter §:ssä säädettyä ammattitarkoitukseen moottoripolttoaineena käytettävään dieselpolttoöljyyn sovellettavaa alennettua valmisteverokantaa.
- 10 Tulli- ja monopolivirasto hylkäsi hakemuksen sillä perusteella, että Autoservizi Giordanon harjoittaman kaltainen matkustajien kuljetustoiminta antamalla vuokralle linja-autoja kuljettajineen ei kuulu mihinkään sellaiseen kuljetustoiminnan ryhmään, johon sovelletaan asetuksen nro 504/1995 24 ter §:n nojalla ammattitarkoitukseen moottoripolttoaineena käytettävän dieselpolttoöljyn alennettua valmisteverokantaa.
- 11 Autoservizi Giordano riitautti tämän kieltäytymisen Commissione tributaria provinciale di Palermossa (Palermon maakunnallinen verotuomioistuin, Italia).
- 12 Autoservizi Giordano väittää kanteensa tueksi, että alennetun valmisteveroverokannan soveltaminen johtuu direktiivin 2003/96 7 artiklan välittömästä soveltamisesta ja että näin ollen asetuksen nro 504/1995 24 ter §:ssä säädetty rajoitus on mielivaltainen ja lainvastainen.
- 13 Tältä osin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että direktiivin 2003/96 7 artiklassa jätetään kullekin jäsenvaltiolle harkintavaltaa siltä osin, voidaanko dieselöljyn käyttö ammattitarkoitukseen ja muuhun kuin ammattitarkoitukseen erottaa toisistaan. Se toteaa kuitenkin, että kyseisessä artiklassa ei ilmeisesti anneta jäsenvaltioille samaa harkintavaltaa, kun ne päättävät säätää alennetusta valmisteverokannasta ammattitarkoitukseen moottoripolttoaineena käytettävän dieselpolttoöljyn osalta, koska tämän ryhmän on oltava mainitussa artiklassa säädetyn ammattitarkoitukseen käytettävän dieselöljyn käsitteen määritelmän mukainen.
- 14 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan on lisäksi niin, että kun asetuksen nro 504/1995 24 ter §:ssä säädetään alennetun valmisteverokannan soveltamisesta ammattitarkoitukseen käytettävään dieselpolttoöljyyn vain tiettyjen toimintojen osalta eikä muiden toimintojen osalta, kuten linja-autojen antaminen vuokralle kuljettajineen yksityisen henkilöliikenteen alalla, siinä rajoitetaan direktiivin 2003/96 7 artiklan 3 kohdan b alakohdan, jossa viitataan ”säännölliseen tai satunnaiseen matkustajien kuljetukseen”, soveltamisalaa.

- 15 Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, voivatko yksityiset oikeussubjektit vedota suoraan direktiivin 2003/96 7 artiklaan Italian viranomaisia vastaan valmisteverokannan alennuksen saamiseksi ja perusteettomasti maksettujen valmisteverojen palauttamiseksi. Se korostaa, että jos näin on, Italian oikeutta olisi vaikea pitää tämän säännöksen mukaisena.
- 16 Tältä osin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta määrittämään, merkitseekö direktiivin 2003/96 7 artiklan 2 kohdassa jäsenvaltioille annettu harkintavalta sitä, että saman artiklan 3 kohta, jossa ammattitarkoitukseen käytettävän dieselöljyn käsitteeseen sisällytetään satunnaiseen matkustajien kuljetukseen tarkoitettu dieselöljy, ei ole riittävän selvä, täsmällinen ja ehdoton.
- 17 Tässä tilanteessa Commissione tributaria provinciale di Palermo päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko direktiivin [2003/96] 7 artiklaa tulkittava siten, että sen soveltamisalaan kuuluvat kaikki julkiset tai yksityiset yritykset ja oikeussubjektit, jotka toimivat linja-autoliikenteen alalla, mukaan lukien ne, jotka antavat vuokralle linja-autoja kuljettajineen, ja onko mainittu säännös esteenä [kyseisen] direktiivin kansalliselle täytäntöönpanosäännökselle, siltä osin kuin siinä ei sisällytetä ammattitarkoitukseen dieselöljyä käyttävien oikeussubjektien ryhmään myös niitä, jotka antavat vuokralle linja-autoja kuljettajineen?
- 2) Seuraako jäsenvaltioille myönnetystä harkintavallasta – – direktiivin 2003/96 – – 7 artiklan 2 kohdassa [jonka mukaan] [jäsenvaltiot voivat tehdä eron ammattitarkoitukseen ja muuhun kuin ammattitarkoitukseen käytettävän dieselpolttoaineen välillä edellyttäen, että yhteisön vähimmäistasoja noudatetaan ja että ammattitarkoitukseen käytettävän dieselpolttoöljyn verokanta ei laske 1 päivänä tammikuuta 2003 voimassa olleen kansallisen verotason alle], se, että [7 artiklan 3 kohdan b alakohta], jolla ’satunnaisissa henkilökuljetuksissa’ käytettävä dieselöljy sisällytetään ammattitarkoitukseen käytettävään dieselöljyyn, ei ole ehdoton eikä sillä ole välitöntä oikeusvaikutusta?
- 3) Onko direktiivin [2003/96] 7 artikla sisällöltään yhtäältä tarpeeksi täsmällinen ja toisaalta ehdoton niin, että yksityiset voivat vedota siihen suoraan asianomaisen jäsenvaltion viranomaisiin nähden? ”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

- 18 Aluksi on todettava, että ennakkoratkaisupyyntöstä ilmenee, että pääasian kantaja on yksityinen yritys eikä julkinen yritys. Näin ollen nyt käsiteltävässä asiassa on ensimmäisen kysymyksen muotoilusta huolimatta ratkaistava yhtäältä, onko direktiivin 2003/96 7 artiklan 2 ja 3 kohtaa tulkittava siten, että sen soveltamisalaan kuuluu yksityinen yritys, joka harjoittaa henkilöliikennettä antamalla vuokralle linja-autoja kuljettajineen, ja toisaalta, onko tämä säännös esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään alennetusta valmisteverokannasta ammattitarkoitukseen säännöllisessä matkustajien kuljetuksessa käytettävän dieselpolttoöljyn osalta mutta ei kuitenkaan säädetä tällaisesta verokannasta satunnaisessa matkustajien kuljetuksessa käytettävän dieselpolttoöljyn osalta.
- 19 Ensimmäisen kysymyksen ensimmäisestä osasta on todettava, että kyseisen direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa säädetään, että jäsenvaltiot voivat verotuksen tason osalta tehdä eron ammattitarkoitukseen ja muuhun kuin ammattitarkoitukseen käytettävän dieselpolttoöljyn välillä edellyttäen, että yhteisön vähimmäisverotasoa noudatetaan ja että ammattitarkoitukseen käytettävälle dieselöljylle vahvistettu verokanta ei alita tiettyä kansallisen verotuksen tasoa. Mainitun direktiivin 7 artiklan 3 kohdassa puolestaan täsmennetään, mitä ”ammattitarkoitukseen [moottoripolttoaineena]

- käytettävällä dieselpolttoöljyllä” tarkoitetaan, ja sen b alakohdassa tarkoitetaan muun muassa direktiivissä 70/156 tarkoitettulla M2- tai M3-luokan ajoneuvolla tapahtuvassa säännöllisessä tai satunnaisessa matkustajien kuljetuksessa moottoripolttoaineena käytettävää dieselöljyä.
- 20 Kuten julkisasiamies on olennaisilta osin todennut ratkaisuehdotuksensa 21 kohdassa, direktiivin 2003/96 7 artiklan 3 kohdasta ilmenee, että unionin lainsäätäjä ei ole määritellyt ammattitarkoitukseen käytettävän dieselpolttoöljyn käsitettä viittaamalla dieselöljyä käyttävien toimijoiden julkiseen tai yksityiseen luonteeseen vaan tarkoitukseen, johon dieselöljyä käytetään, eli tavaroiden ja matkustajien kuljettamiseen tietyillä moottoriajoneuvoilla.
- 21 Näin ollen tätä säännöstä on tulkittava siten, että sen soveltamisalaan kuuluu yksityinen yritys, joka harjoittaa matkustajien kuljetustoimintaa antamalla vuokralle linja-autoja kuljettajineen, edellyttäen, että kyseisen yrityksen vuokralle antamat ajoneuvot kuuluvat direktiivissä 70/156 tarkoitettuun luokkaan M2 tai M3.
- 22 Ensimmäisen kysymyksen toisesta osasta on aluksi muistutettava, että unionin oikeussäännön ulottuvuutta määritettäessä on otettava huomioon samanaikaisesti sen sanamuoto, systematiikka ja tavoitteet (tuomio 19.4.2018, CMR, C-645/16, EU:C:2018:262, 22 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 23 Direktiivin 2003/96 7 artiklan 2 ja 3 kohdan sanamuodosta on todettava, että kyseisen artiklan 2 kohdassa annetaan jäsenvaltioille tietyin edellytyksin oikeus tehdä ero ammattitarkoitukseen ja muuhun kuin ammattitarkoitukseen käytettävän dieselpolttoöljyn välillä ja että mainitun artiklan 3 kohdan b alakohdassa täsmennetään, että ammattitarkoitukseen käytettävän dieselpolttoöljyn käsite sisältää dieselöljyn, jota käytetään moottoripolttoaineena ”säännöllisessä tai satunnaisessa matkustajien kuljetuksessa”.
- 24 On korostettava, että direktiivin 2003/96 7 artiklan 3 kohdan b alakohdassa käytetyssä ilmaisussa ”säännöllinen tai satunnainen matkustajien kuljetus” olevat sanat ”säännöllinen” ja ”satunnainen” on yhdistetty rinnastuskonjunktioilla ”tai”. Tältä osin on totta, että rinnastuskonjunktioilla ”tai” voi kielitieteellisestä näkökulmasta katsottuna olla joko vaihtoehtoinen tai kumulatiivinen merkitys (ks. vastaavasti tuomio 12.7.2005, komissio v. Ranska, C-304/02, EU:C:2005:444, 83 kohta ja tuomio 14.5.2019, M ym. (Pakolaisaseman peruuttaminen), C-391/16, C-77/17 ja C-78/17, EU:C:2019:403, 102 kohta).
- 25 Kuten Italian hallitus olennaisilta osin väittää, on kuitenkin niin, että jos unionin lainsäätäjän tarkoituksena olisi ollut, että ammattitarkoitukseen käytettävän dieselöljyn alennettua valmisteverokantaa sovelletaan kaikkeen matkustajien kuljetukseen tekemättä eroa säännöllisen ja satunnaisen kuljetuksen välillä, se olisi käyttänyt direktiivin 2003/96 7 artiklan 3 kohdan b alakohdassa ilmaisua ”matkustajien kuljetus”. Ilmaisun ”säännöllinen tai satunnainen matkustajien kuljetus” käyttö viittaa siis siihen, että säännölliseen matkustajien kuljetukseen ja satunnaiseen matkustajien kuljetukseen, jotka on yhdistetty rinnastuskonjunktioilla ”tai”, ei välttämättä tarvitse soveltaa kumulatiivisesti alennettua valmisteverokantaa vaan sitä voidaan soveltaa myös vaihtoehtoisesti.
- 26 Direktiivin 2003/96 systematiikasta on todettava, että kyseisen direktiivin johdanto-osan kolmannesta perustelukappaleesta ja 4 artiklasta ilmenee, ettei sillä ole täysin yhdenmukaistettu energiatuotteiden ja sähkön valmisteverokantoja, vaan siinä ainoastaan vahvistetaan yhdenmukaistetut verotuksen vähimmäistasot. Lisäksi – kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 30 ja 31 kohdassa – mainitun direktiivin 7 artiklan 2 kohdan lisäksi kyseisen direktiivin 5, 14–17 ja 19 artiklassa säädetään jäsenvaltioiden mahdollisuudesta ottaa käyttöön eriytettyjä verokantoja, verovapautuksia tai valmisteveron alennuksia. Nämä säännökset osoittavat, että unionin lainsäätäjä on jättänyt jäsenvaltioille tiettyä harkintavalttaa valmisteverojen osalta.

- 27 Direktiivin 2003/96 systematiikka puoltaa siis kyseisen direktiivin 7 artiklan 3 kohdan b alakohdan tulkintaa siten, että alennetun valmisteverokannan soveltamisen ei tarvitse välttämättä kattaa sekä säännöllistä että satunnaista matkustajien kuljetusta vaan se voidaan rajoittaa myös toiseen näistä matkustajien kuljetuksen muodoista.
- 28 Direktiivillä 2003/96 tavoitelluista päämääristä on ensinnäkin todettava, että tämän direktiivin johdanto-osan 9 ja 11 perustelukappaleesta käy ilmi, että direktiivillä annetaan jäsenvaltioille tiettyä harkintavalttaa kansallisiin olosuhteisiin mukautetun politiikan määrittämisessä ja täytäntöönpanossa ja että mainitun direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä tehtävät järjestelyt ovat kunkin jäsenvaltion päätettävissä (tuomio 18.1.2017, IRCCS – Fondazione Santa Lucia, C-189/15, EU:C:2017:17, 50 kohta).
- 29 Kuten julkisasiamies on olennaisilta osin todennut ratkaisuehdotuksensa 41 kohdassa, se, että jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus säätää alennetusta valmisteverokannasta säännöllisessä matkustajien kuljetuksessa käytettävälle dieselöljylle mutta ei satunnaisessa matkustajien kuljetuksessa käytettävälle dieselöljylle, mahdollistaa sen, että jäsenvaltiot voivat toteuttaa kansallisiin asiayhteyksiinsä mukautettuja politiikkoja erityisesti liikenteen ja alueiden liikenneyhteyksien osalta.
- 30 Toiseksi on huomattava, että kun direktiivillä 2003/96 säädetään energiatuotteiden ja sähkön yhdenmukaistetusta verotusjärjestelmästä, sillä pyritään direktiivin johdanto-osan 2–5 ja 24 perustelukappaleesta ilmenevän mukaisesti edistämään sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa energia-alalla välttämällä muun muassa kilpailun vääristymistä (tuomio 7.3.2018, Cristal Union, C-31/17, EU:C:2018:168, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Erityisesti kyseisen direktiivin johdanto-osan kolmannelta perustelukappaleesta ilmenee, että direktiivissä on vahvistettu yhteisön vähimmäisverotasot juuri sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi.
- 31 Kunhan yhteisön verotuksen vähimmäistasoja noudatetaan, tämä tavoite ei estä tulkitsemasta direktiivin 2003/96 7 artiklan 3 kohdan b alakohtaa siten, että jäsenvaltiot voivat rajoittaa alennetun valmisteverokannan soveltamisen pelkästään säännölliseen matkustajien kuljetukseen.
- 32 Kolmanneksi direktiivillä 2003/96 pyritään, kuten sen johdanto-osan 6, 7, 11 ja 12 perustelukappaleesta ilmenee, myös edistämään ympäristöpolitiikan tavoitteita (tuomio 7.3.2018, Cristal Union, C-31/17, EU:C:2018:168, 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 33 Kuten Italian hallitus on korostanut, nämä tavoitteet puoltavat direktiivin 2003/96 7 artiklan 2 ja 3 kohdan tulkintaa siten, etteivät ne ole esteenä sille, että kansallinen lainsäätäjä säätää alennetusta valmisteverokannasta säännöllisessä matkustajien kuljetuksessa ammattitarkoitukseen käytettävälle dieselpolttoöljylle säätämättä kuitenkaan tällaisesta verokannasta satunnaisen matkustajien kuljetuksen osalta. Siltä osin kuin ammattitarkoitukseen käytettävään dieselpolttoöljyyn sovellettava alennettu valmisteverokanta alentaa dieselöljyn kulutukseen liittyviä kustannuksia, tällaisen edun saajien määrän vähentäminen voi nimittäin kannustaa rajoittamaan tätä kulutusta sellaisten matkustajien kuljetuksen muotojen osalta, jotka eivät kyseistä etua saa, ja näin ollen se edistää kyseisellä direktiivillä tavoiteltuja ympäristöpoliittisia tavoitteita.
- 34 Ensimmäisen kysymyksen toisesta osasta on näin ollen katsottava, että kun otetaan huomioon sekä direktiivin 2003/96 7 artiklan 2 ja 3 kohdan sanamuoto että mainitun direktiivin systematiikka ja tavoitteet, viimeksi mainittua säännöstä on tulkittava siten, ettei se ole esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään säännöllisessä matkustajien kuljettamistoiminnassa ammattitarkoitukseen käytettävän dieselpolttoöljyn alennetusta valmisteverokannasta mutta ei kuitenkaan säädetä tällaisesta verokannasta sellaisen dieselpolttoöljyn osalta, jota käytetään matkustajien satunnaisessa kuljetustoiminnassa.
- 35 Kuten komissio on kirjallisissa huomautuksissaan olennaisilta osin palauttanut mieleen, kun jäsenvaltiot käyttävät harkintavalttaa, jota niillä on direktiivin 2003/96 7 artiklan 2 ja 3 kohdan täytäntöönpanossa, niiden on kuitenkin noudatettava unionin oikeusjärjestykseen kuuluvia yleisiä

oikeusperiaatteita, joihin kuuluu muun muassa yhdenvertaisen kohtelun periaate (ks. analogisesti tuomio 2.6.2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, 59 kohta ja tuomio 9.11.2017, AZ, C-499/16, EU:C:2017:846, 29 ja 30 kohta).

- 36 Pääasiassa kyseessä olevan kansallisen säännösten yhteensopivuus unionin oikeuden kanssa edellyttää siis yhdenvertaisen kohtelun periaatteen noudattamista, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarkistettava. Unionin tuomioistuin voi kuitenkin antaa kansalliselle tuomioistuimelle kaikki hyödylliset tiedot, jotta tämä voi ratkaista käsiteltäväkseen saatetun asian (ks. analogisesti tuomio 21.11.2018, Fontana, C-648/16, EU:C:2018:932, 37 ja 38 kohta).
- 37 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhdenvertaisen kohtelun periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla eikä erilaisia tilanteita kohdella samalla tavalla, ellei tällaista kohtelua voida objektiivisesti perustella (tuomio 3.12.2019, Tšekki v. parlamentti ja neuvosto, C-482/17, EU:C:2019:1035, 164 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 38 Mainitun periaatteen vastaista on se, että samankaltaisia ja siis keskenään kilpailevia tavaroita tai palveluja kohdellaan valmisteverotuksessa eri tavalla (ks. analogisesti tuomio 27.6.2019, Belgisch Syndicaat van Chiropraxie ym., C-597/17, EU:C:2019:544, 47 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 39 Sen määrittämiseksi, ovatko tavarat tai palvelut keskenään samankaltaisia, on otettava ensisijaisesti huomioon keskivertokuluttajan näkökulma. Tavarat tai palvelut ovat samankaltaisia, jos niillä on toisiaan vastaavia ominaisuuksia ja ne vastaavat kuluttajien samoihin tarpeisiin, kun tätä arvioidaan sen perusteella, missä määrin eri tavaroiden tai eri palvelujen käyttötavat ovat toisiinsa rinnastettavissa, ja jos tavaroiden tai palveluiden väliset eroavaisuudet eivät vaikuta merkittävästi keskivertokuluttajan päätökseen käyttää jompaakumpaa näistä tavaroista tai palveluista (tuomio 27.6.2019, Belgisch Syndicaat van Chiropraxie ym., C-597/17, EU:C:2019:544, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 40 Nyt käsiteltävässä tapauksessa säännölliset matkustajien kuljetuspalvelut palvelevat määritelmänsä mukaan henkilöliikennettä määrätyn väliajoin määrätyllä reitillä, ja matkustajat voidaan ottaa kyytiin ja jättää kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa, kun taas satunnaiset matkustajien kuljetuspalvelut vastaavat satunnaisiin tarpeisiin. Säännöllisiä matkustajien kuljetuspalveluja tarjoavat toimijat ovat lisäksi yleensä vastuussa julkisen palvelun tehtävistä.
- 41 Näin ollen on niin, että koska säännölliset ja satunnaiset matkustajien kuljetuspalvelut eivät näytä tyydyttävän samoja tarpeita, pääasiassa kyseessä olevalla kansallisella lainsäädännöllä ei ilmeisesti loukata yhdenvertaisen kohtelun periaatetta, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on kuitenkin tarkistettava.
- 42 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2003/96 7 artiklan 2 ja 3 kohtaa on tulkittava yhtäältä siten, että niiden soveltamisalaan kuuluu yksityinen yritys, joka harjoittaa matkustajien kuljetustoimintaa antamalla vuokralle linja-autoja kuljettajineen, sillä edellytyksellä, että kyseisen yrityksen vuokralle antamat ajoneuvot kuuluvat direktiivissä 70/156 tarkoitettuun luokkaan M2 tai M3, ja toisaalta siten, etteivät ne ole esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään alennetusta valmisteverokannasta ammattitarkoitukseen säännöllisessä matkustajien kuljetuksessa käytettävän dieselpolttoöljyn osalta mutta ei kuitenkaan säädetä tällaisesta verokannasta satunnaisessa matkustajien kuljetuksessa käytettävän dieselpolttoöljyn osalta, sillä edellytyksellä, että kyseinen lainsäädäntö on yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaista, minkä tarkastaminen on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävä.

Toinen ja kolmas kysymys

- 43 Toisella ja kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, voiko yksityinen oikeussubjekti vedota direktiivin 2003/96 7 artiklan 2 ja 3 kohtaan suoraan Italian viranomaisia vastaan.
- 44 Ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen näihin kahteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

- 45 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27.10.2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY 7 artiklan 2 ja 3 kohtaa on tulkittava yhtäältä siten, että niiden soveltamisalaan kuuluu yksityinen yritys, joka harjoittaa matkustajien kuljetustoimintaa antamalla vuokralle linja-autoja kuljettajineen, sillä edellytyksellä, että kyseisen yrityksen vuokralle antamat ajoneuvot kuuluvat moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6.2.1970 annetussa neuvoston direktiivissä 70/156/ETY tarkoitettuun luokkaan M2 tai M3, ja toisaalta siten, etteivät ne ole esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jossa säädetään alennetusta valmisteverokannasta ammattitarkoitukseen säännöllisessä matkustajien kuljetuksessa käytettävän dieselpolttoöljyn osalta mutta ei kuitenkaan säädetä tällaisesta verokannasta satunnaisessa matkustajien kuljetuksessa käytettävän dieselpolttoöljyn osalta, sillä edellytyksellä, että kyseinen lainsäädäntö on yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaista, minkä tarkastaminen on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävä.

Allekirjoitukset