



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (drugi senat)

z dne 30. januarja 2020*

„Predhodno odločanje – Obdavčitev energentov in električne energije – Direktiva 2003/96/ES – Člen 7(2) in (3) – Pojem ‚plinsko olje [za komercialne namene], ki se uporablja kot pogonsko gorivo‘ – Ureditev države članice, ki določa znižano trošarinsko stopnjo za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo za linijski prevoz potnikov, ne pa tudi za izredni prevoz potnikov – Načelo enakega obravnavanja“

V zadevi C-513/18,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Commissione tributaria provinciale di Palermo (davčno sodišče pokrajine Palermo, Italija) z odločbo z dne 13. julija 2018, ki je na Sodišče prispela 3. avgusta 2018, v postopku

Autoservizi Giordano società cooperativa

proti

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo,

SODIŠČE (drugi senat),

v sestavi A. Arabadžiev, predsednik senata, P. G. Xuereb (poročevalec), T. von Danwitz, C. Vajda in A. Kumin, sodniki,

generalni pravobranilec: M. Szpunar,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj z M. Santorom, avvocato dello Stato,
- za Evropsko komisijo A. Armenia in F. Tomat, agentki,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 12. septembra 2019

izreka naslednjo

* Jezik postopka: italijanščina

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 7(2) in (3) Direktive Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 9, zvezek 1, str. 405).
- 2 Predlog je bil vložen v okviru spora med družbo Autoservizi Giordano società cooperativa in Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo (agencija za carine in monopole, izpostava v Palermu, Italija, v nadaljevanju: agencija za carine in monopole), do katerega je prišlo, ker je slednja družbi Autoservizi Giordano zavrnila uporabo znižane trošarinske stopnje za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, za tretje četrletje leta 2017.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 3 V uvodnih izjavah od 2 do 7, 9, 11, 12 in 24 Direktive 2003/96 je navedeno:
 - „(2) Odsotnost določb Skupnosti, s katerimi se nalaga najnižja stopnja obdavčitve za električno energijo in energente razen mineralnih olj, lahko negativno vpliva na pravilno delovanje notranjega trga.
 - (3) Pravilno delovanje notranjega trga in doseganje ciljev drugih politik Skupnosti zahtevata določitev najnižje ravni obdavčitve na ravni Skupnosti za večino energentov, vključno z električno energijo, zemeljskim plinom in premogom.
 - (4) Precejšnje razlike v nacionalnih ravneh obdavčitve energije, ki jih uporabljajo države članice[,] se lahko izkažejo kot škodljive za nemoteno delovanje notranjega trga.
 - (5) Določitev ustreznih najnižjih ravni obdavčitve na ravni Skupnosti lahko omogoči zmanjšanje obstoječih razlik v nacionalnih ravneh obdavčitve.
 - (6) V skladu s členom 6 Pogodbe [ES], se okoljevarstvene zahteve morajo vključiti v opredelitev in izvajanje drugih politik Skupnosti.
 - (7) Kot podpisnica Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja je Skupnost ratificirala Kjotski protokol. Obdavčitev energentov in, kjer je primerno, električne energije, je eden od instrumentov, ki so na razpolago za doseganje ciljev Kjotskega protokola.
- [...]
- (9) Državam članicam je treba omogočiti potrebno prožnost pri določanju in izvajanju politik, ki so prilagojene okoliščinam v državi.
- [...]
- (11) Davčna ureditev v zvezi z izvajanjem tega pravnega okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije je v pristojnosti vsake posamezne države članice. V tem pogledu se države članice lahko odločijo, da ne bodo povečale skupne davčne obremenitve, če menijo, da bi izvajanje takšnega načela davčne nevtralnosti lahko prispevalo k prestrukturiranju in posodobitvi njihovih davčnih sistemov s spodbujanjem ravnanja, ki prispeva k boljšemu varovanju okolja in večji uporabi delovne sile.

(12) Cene energije so ključni elementi energetske, transportne in okoljske politike Skupnosti.

[...]

(24) Državam članicam je dovoljena uporaba nekaterih izjem ali nižjih ravni obdavčitve v primerih, kadar to ni škodljivo za pravilno delovanje notranjega trga in kadar to nima za posledico izkrivljanje konkurence.“

4 Člen 4 Direktive 2003/96 določa:

„1. Rav[ni] obdavčitve, ki jih države članice določijo za energente in električno energijo, naštete v členu 2, ne smejo biti nižje od najnižjih ravni obdavčitve, določenih s to direktivo.

2. V tej direktivi, izraz ‚raven obdavčitve‘ pomeni skupne dajatve, ki se pobirajo iz naslova vseh posrednih davkov (razen DDV) in ki se ob sprostitvi v porabo neposredno ali posredno izračunavajo za količino energentov in električne energije.“

5 Člen 7 te direktive določa:

„1. S 1. januarjem 2004 in 1. januarjem 2010 se najnižje ravni obdavčitve za pogonska goriva določijo kot je navedeno v Preglednici A Priloge I.

Najpozneje 1. januarja 2012, Svet po posvetovanju z Evropskim parlamentom na podlagi poročila in predloga Komisije soglasno odloči o najnižjih davčnih stopnjah, ki veljajo za plinsko olje za nadaljnje obdobje, ki se začne s 1. januarjem 2013.

2. Države članice lahko razlikujejo med komercialno in nekomercialno uporabo plinskega olja, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, če upoštevajo najnižje ravni Skupnosti in če stopnja za plinsko olje, ki se kot pogonsko gorivo uporablja v komercialne namene ne pade pod nacionalno raven obdavčitve, ki je v veljavi 1. januarja 2003, ne upoštevajoč kakršna koli odstopanja za to uporabo, ki jih določa ta direktiva.

3. ‚Plinsko olje [za komercialne namene], ki se uporablja kot pogonsko gorivo‘, pomeni plinsko olje, ki se uporablja kot pogonsko gorivo za naslednje namene:

(a) prevoz blaga za najem ali plačilo ali za lasten račun z motornimi vozili ali tovornjaki s prikolico, namenjenimi izključno cestnemu prevozu blaga ter z najvišjo dovoljeno bruto skupno težo, ki ni manjša od 7,5 ton;

(b) prevoz potnikov, bodisi linijski bodisi izredni [linijski ali izredni], z motornimi vozili kategorije M2 ali M3, kakor jih določa Direktiva Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o prilagajanju zakonodaje držav članic v zvezi s homologacijo motornih in priklopnih vozil [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 13, zvezek 1, str. 44)].

4. Ne glede na določbe odstavka 2, države članice, ki uvedejo sistem dajatev za uporabo cest za motorna vozila ali tovornjake s prikolico, ki so izključno namenjeni cestnemu prevozu blaga, lahko uporabijo znižano davčno stopnjo za plinsko olje, ki ga uporabljajo navedena vozila, ki je nižja od nacionalne ravni obdavčitve, veljavne 1. januarja 2003, vse dokler skupna davčna obremenitev ostane v splošnem enaka, pod pogojem, da so upoštevane najnižje ravni obdavčitve Skupnosti in da je nacionalna raven obdavčitve za plinsko olje, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, uveljavljena 1. januarja 2003, najmanj dvakrat višja od najnižje ravni obdavčitve, ki je v uporabi 1. januarja 2004.“

Italijansko pravo

- 6 Člen 6 decreto legislativo n. 26 – Attuazione della direttiva 2003/96/CE che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (zakonska uredba št. 26 o prenosu Direktive 2003/96) z dne 2. februarja 2007 (redni dodatek h GURI št. 68 z dne 22. marca 2007, str. 5) določa trošarinsko stopnjo za plinsko olje, ki se uporablja kot pogonsko gorivo.
- 7 Člen 24b decreto legislativo n. 504 – Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative (zakonska uredba št. 504 – enotno besedilo zakonskih določb o dajatvah na proizvodnjo in potrošnjo ter s tem povezanih kazenskih in upravnih sankcijah) z dne 26. oktobra 1995 (redni dodatek h GURI št. 279 z dne 29. novembra 1995, str. 5; v nadaljevanju: zakonska uredba št. 504/1995), ki je bil uveden z decreto-legge n. 193 – Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili (uredba-zakon št. 193 o nujnih določbah na davčnem področju in za financiranje nujnih potreb) z dne 22. oktobra 2016, ki je bila s spremembami pretvorjena v zakon št. 225 z dne 1. decembra 2016 (redni dodatek h GURI št. 282 z dne 2. decembra 2016), naslovljen „Plinsko olje za komercialne namene“, določa:

„(1) Za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, se uporablja trošarina po stopnji, določeni za to uporabo v točki 4a v preglednici A, ki je v prilogi k temu enotnemu besedilu.

(2) ‚Plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo‘, je plinsko olje, ki se uporablja v vozilih, razen vozil iz kategorije euro 2 ali nižje, ki jih uporablja lastnik ali se uporabljajo na podlagi drugega naslova, ki zagotavlja, da so na razpolago izključno za naslednje namene:

(a) prevoz blaga z vozili z največjo skupno maso najmanj 7,5 tone, ki ga izvajajo [...];

(b) prevoz potnikov, ki ga izvajajo:

1. lokalni javni subjekti ali lokalna javna podjetja, ki opravljajo dejavnost prevoza iz [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 (zakonska uredba št. 422 o prenosu funkcij in nalog na področju lokalnega javnega prevoza na dežele in lokalne skupnosti v skladu s členom 4(4) zakona št. 59 z dne 15. marca 1997) z dne 19. novembra 1997 (GURI št. 287 z dne 10. decembra 1997, str. 4)] in ustreznih deželnih izvedbenih zakonodaj;
2. podjetja, ki opravljajo meddeželne prevozne storitve v državni pristojnosti iz [decreto legislativo n. 285 – Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale (zakonska uredba št. 285 o reorganizaciji meddeželnih storitev javnega cestnega prevoza v državni pristojnosti) z dne 21. novembra 2005 (redni dodatek h GURI št. 6 z dne 9. januarja 2006, str. 12)];
3. podjetja, ki opravljajo prevozne storitve v deželni in lokalni pristojnosti iz zakonske uredbe št. 422 z dne 19. novembra 1997;
4. podjetja, ki opravljajo linijske prevozne storitve v okviru Skupnosti iz [Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL 2009, L 300, str. 88)].

(3) Za plinsko olje za komercialne namene se šteje tudi plinsko olje za dejavnost prevoza potnikov, ki jo opravljajo javni subjekti ali podjetja, ki opravljajo javni prevoz oseb z žičniškimi napravami.

(4) Povračilo obremenitve zaradi višje trošarinske stopnje, ki se uporablja za plinsko olje za komercialne namene, je določeno v višini razlike med stopnjo trošarine na plinsko olje, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, iz Priloge I in stopnjo iz odstavka 1 tega člena. Subjekti iz odstavkov 2 in 3 za zgoraj navedeno povračilo predložijo ustrezno izjavo pristojni izpostavi agencije za carine in monopole do konca meseca, ki sledi četrtertletju, v katerem je bilo plinsko olje za komercialne namene porabljeno.

[...]“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

- 8 Družba autoservizi Giordano opravlja dejavnost prevoza potnikov z dajanjem avtobusa z voznikom v najem.
- 9 Ta družba je pri agenciji za carine in monopole vložila zahtevek za uporabo znižane trošarinske stopnje za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, iz člena 24b zakonske uredbe št. 504/1995 v tretjem četrtertletju leta 2017.
- 10 Agencija za carine in monopole je ta zahtevek zavrnila z obrazložitvijo, da dejavnost prevoza potnikov z dajanjem avtobusa z voznikom v najem, ki jo opravlja družba Autoservizi Giordano, ne spada v nobeno kategorijo prevoznih dejavnosti, za katero se uporablja znižana trošarinska stopnja za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, iz člena 24b zakonske uredbe št. 504/1995.
- 11 Družba Autoservizi Giordano je to zavrnitev izpodbijala pred Commissione tributaria provinciale di Palermo (davčno sodišče pokrajine Palermo, Italija).
- 12 Družba Autoservizi Giordano trdi, da ugodnost znižane trošarinske stopnje izhaja iz neposredne uporabe člena 7 Direktive 2003/96 ter da je treba zato omejitev, uvedeno s členom 24b zakonske uredbe št. 504/1995, šteti za samovoljno in nezakonito.
- 13 V zvezi s tem predložitveno sodišče ugotavlja, da člen 7 Direktive 2003/96 vsaki državi članici daje diskrecijsko pravico v zvezi z možnostjo razlikovanja med komercialno in nekomercialno uporabo plinskega olja. Vendar navaja, da se zdi, da ta člen državam članicam ne daje enakega polja proste presoje, kadar se odločijo za uvedbo znižane trošarinske stopnje za kategorijo plinskega olja za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, saj mora biti ta kategorija v skladu z opredelitvijo pojma „plinsko olje [za komercialne namene]“ iz navedenega člena.
- 14 Poleg tega po mnenju predložitvenega sodišča člen 24b zakonske uredbe št. 504/1995 s tem, da znižano trošarinsko stopnjo za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, priznava le za nekatere dejavnosti, ne pa tudi za druge, kot je dejavnost dajanja avtobusa z voznikom v najem v sektorju zasebnega prevoza oseb, omejuje obseg člena 7(3)(b) Direktive 2003/96, ki se nanaša na „prevoz potnikov, [linijski ali izredni]“.
- 15 Predložitveno sodišče se nazadnje sprašuje, ali se lahko zasebni subjekti zoper italijanske organe neposredno sklicujejo na člen 7 Direktive 2003/96, da bi pridobili pravico do znižane trošarinske stopnje in povračilo preveč plačanih trošarin. Poudarja, da bi se v tem primeru težko štelo, da je italijansko pravo združljivo s to določbo.
- 16 V zvezi s tem predložitveno sodišče prosi Sodišče, naj ugotovi, ali diskrecijska pravica, ki je državam članicam priznana s členom 7(2) Direktive 2003/96, pomeni, da odstavek 3 istega člena, ki v okviru pojma „plinsko olje [za komercialne namene]“ uvršča plinsko olje za „izredni prevoz potnikov“, ni dovolj jasna, natančna in brezpogojna.

17 V teh okoliščinah je Commissione tributaria provinciale di Palermo (davčno sodišče pokrajine Palermo, Italija) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali je treba člen 7 Direktive [2003/96] razlagati tako, da na njegovo področje uporabe spadajo vsa podjetja in subjekti, javni ali zasebni, ki poslujejo v sektorju prevoza potnikov z avtobusom, vključno z dajanjem avtobusa z voznikom v najem, in da navedena določba nasprotuje nacionalni zakonodaji o izvajanju [navedene] direktive v delu, v katerem med subjekte, ki uporabljajo plinsko olje, ki se uporablja v komercialne namene, ne vključuje tistih, ki opravljajo dejavnost dajanja avtobusa z voznikom v najem?
2. Ali določba [člena 7(3)(b) Direktive 2003/96], ki v okvir plinskega olja, ki se uporablja v komercialne namene, vključuje tudi plinsko olje, namenjeno ‚izrednemu prevozu potnikov‘, zaradi diskrecijske pravice, priznane državam članicam [...] [v členu] 7(2) [...] Direktive [2003/96][, v skladu s katerim] [d]ržave članice lahko razlikujejo med komercialno in nekomercialno uporabo plinskega olja, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, če upoštevajo najnižje ravni Skupnosti in če stopnja za plinsko olje, ki se kot pogonsko gorivo uporablja v komercialne namene ne pade pod nacionalno raven obdavčitve, ki je v veljavi 1. januarja 2003 [...], nima neposrednega učinka in ni brezpogojna?
3. Ali je člen 7 Direktive [2003/96] z vsebinskega vidika po eni strani dovolj podroben in po drugi dovolj brezpogojen, da se posameznik lahko nanj neposredno sklicuje v sporu z organi države članice?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

- 18 Najprej je treba ugotoviti, da je iz predložitvene odločbe razvidno, da je tožeča stranka v postopku v glavni stvari zasebno podjetje, in ne javno podjetje. Zato, in ne glede na formulacijo prvega vprašanja, je treba v okviru te zadeve ugotoviti, prvič, ali je treba člen 7(2) in (3) Direktive 2003/96 razlagati tako, da na njegovo področje uporabe spada zasebno podjetje, ki opravlja dejavnost prevoza potnikov z dajanjem avtobusa z voznikom v najem, in drugič, ali ta določba nasprotuje nacionalni zakonodaji, ki določa znižano trošarinsko stopnjo za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo za linijski prevoz potnikov, ne določa pa take trošarinske stopnje za tovrstno plinsko olje, ki se uporablja za izredni prevoz potnikov.
- 19 V zvezi s prvim delom prvega vprašanja je treba ugotoviti, da člen 7(2) te direktive določa, da lahko države članice pri stopnji obdavčitve razlikujejo med komercialno in nekomercialno uporabo plinskega olja, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, če upoštevajo najnižje ravni Skupnosti in če stopnja za plinsko olje za komercialne namene ne pade pod neko nacionalno raven obdavčitve. V zvezi s členom 7(3) te direktive je treba ugotoviti, da je v njem pojasnjeno, kaj je treba šteti za „plinsko olje [za komercialne namene], ki se uporablja kot pogonsko gorivo“, in da se, med drugim, v točki (b) nanaša na plinsko olje, ki se kot pogonsko gorivo uporablja za prevoz potnikov, linijski ali izredni, z motornimi vozili kategorije M2 ali M3, kakor jih določa Direktiva 70/156.
- 20 Kot je generalni pravobranilec v bistvu navedel v točki 21 sklepnih predlogov, iz člena 7(3) Direktive 2003/96 izhaja, da se zakonodajalec Unije pri opredelitvi pojma „plinsko olje [za komercialne namene], ki se uporablja kot pogonsko gorivo“, ni skliceval na javno ali zasebno naravo subjektov, ki uporabljajo plinsko olje, temveč na namene, za katere se plinsko olje uporablja, in sicer prevoz blaga in potnikov z določenimi vozili.

- 21 Zato je treba to določbo razlagati tako, da zasebno podjetje, ki dejavnost prevoza potnikov opravlja z dajanjem avtobusa z voznikom v najem, spada na njeno področje uporabe, če vozila, ki jih to podjetje oddaja v najem, spadajo v kategorijo M2 ali M3 v smislu Direktive 70/156.
- 22 V zvezi z drugim delom prvega vprašanja je treba najprej opozoriti, da je treba pri določitvi področja uporabe določbe prava Unije upoštevati hkrati njeno besedilo, njeno sistematiko in njene cilje (sodba z dne 19. aprila 2018, CMR, C-645/16, EU:C:2018:262, točka 22 in navedena sodna praksa).
- 23 Glede besedila člena 7(2) in (3) Direktive 2003/96 je treba ugotoviti, da odstavek 2 tega člena državam članicam dovoljuje, da pod določenimi pogoji razlikujejo med plinskim oljem za komercialno uporabo in plinskim oljem za nekomercialno uporabo, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, in da odstavek 3(b) tega člena določa, da pojem „plinsko olje [za komercialne namene], ki se uporablja kot pogonsko gorivo“, vključuje plinsko olje, ki se uporablja kot pogonsko gorivo za „prevoz potnikov, [linijski ali izredni]“.
- 24 Poudariti je treba, da izraza „linijski“ in „izredni“ iz izraza „prevoz potnikov, [linijski ali izredni]“ iz člena 7(3)(b) Direktive 2003/96 povezuje veznik „ali“. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da sicer veznik „ali“ lahko z jezikovnega stališča izraža alternativnost ali kumulativnost (glej v tem smislu sodbi z dne 12. julija 2005, Komisija/Francija, C-304/02, EU:C:2005:444, točka 83, in z dne 14. maja 2019, M in drugi (preklic statusa begunca), C-391/16, C-77/17 in C-78/17, EU:C:2019:403, točka 102).
- 25 Ob tem pa je treba ugotoviti, kot je v bistvu navedla italijanska vlada, da bi zakonodajalec Unije, če bi želel, da se znižana trošarinska stopnja za plinsko olje za komercialne namene uporablja za vse dejavnosti prevoza potnikov, brez razlikovanja med linijskim in izrednim prevozom, v členu 7(3)(b) Direktive 2003/96 uporabil izraz „prevoz potnikov“. Uporaba izraza „prevoz potnikov, [linijski ali izredni]“ torej kaže na to, da ni nujno, da sta linijski prevoz potnikov in izredni prevoz potnikov, ki sta povezana z veznikom „ali“, vedno kumulativno obdavčena po znižani trošarinski stopnji, ampak sta lahko s tako stopnjo obdavčena tudi alternativno.
- 26 V zvezi s sistematiko Direktive 2003/96 je treba ugotoviti, da iz njene uvodne izjave 3 in njenega člena 4 izhaja, da s to direktivo ni bila izvedena popolna harmonizacija trošarinskih stopenj za energente in električno energijo, temveč se omejuje na določitev harmoniziranih najnižjih ravni obdavčitve. Dalje, kot je generalni pravobranilec navedel v točkah 30 in 31 sklepnih predlogov, poleg člena 7(2) te direktive tudi njeni členi 5, od 14 do 17 in 19 določajo možnost, da države članice uvedejo različne stopnje obdavčitve, oprostitve ali davčna znižanja trošarin. Te določbe pričajo, da je zakonodajalec Unije državam članicam pustil določeno polje proste presoje glede trošarin.
- 27 Sistematika Direktive 2003/96 torej govori v prid razlagi člena 7(3)(b) te direktive v tem smislu, da ni nujno, da se znižana trošarinska stopnja uporabi tako za linijski kot izredni prevoz potnikov, ampak jo je mogoče uporabiti tudi samo za eno od teh oblik prevoza potnikov.
- 28 V zvezi s cilji Direktive 2003/96 je treba ugotoviti, prvič, da je iz uvodnih izjav 9 in 11 te direktive razvidno, da je njen namen zagotoviti državam članicam določeno prožnost pri določanju in izvajanju politik, ki so prilagojene okoliščinam v državi, in da je ureditev v zvezi z izvajanjem navedene direktive v pristojnosti vsake posamezne države članice (sodba z dne 18. januarja 2017, IRCCS – Fondazione Santa Lucia, C-189/15, EU:C:2017:17, točka 50).
- 29 Kot je generalni pravobranilec v bistvu navedel v točki 41 sklepnih predlogov, priznavanje možnosti državam članicam, da določijo znižano trošarinsko stopnjo za plinsko olje, ki se uporablja za linijski prevoz potnikov, ne pa tudi za plinsko olje, ki se uporablja za izredni prevoz potnikov, tem državam omogoča izvajanje politik, prilagojenih njihovim nacionalnim posebnostim, zlasti na področju prevoza in dostopnosti območij.

- 30 Drugič, namen harmonizirane ureditve obdavčitve energentov in električne energije v Direktivi 2003/96 je, kot izhaja iz njenih uvodnih izjav od 2 do 5 in 24, spodbujanje dobrega delovanja notranjega trga v energetskega sektorju, tako da se zlasti preprečijo izkrivljanja konkurence (sodba z dne 7. marca 2018, *Cristal Union*, C-31/17, EU:C:2018:168, točka 29 in navedena sodna praksa). Natančneje, iz uvodne izjave 3 navedene direktive izhaja, da so bile v njej najnižje ravni obdavčitve na ravni Skupnosti določene z namenom zagotovitve pravilnega delovanja notranjega trga.
- 31 Če se upoštevajo najnižje ravni obdavčitve na ravni Skupnosti, pa ta namen ni v nasprotju s tem, da bi se člen 7(3)(b) Direktive 2003/96 razlagal tako, da lahko države članice znižano trošarinsko stopnjo uporabijo le za linijski prevoz potnikov.
- 32 Tretjič, namen Direktive 2003/96 je, kot je razvidno iz njenih uvodnih izjav 6, 7, 11 in 12, tudi spodbujanje uresničevanja ciljev okoljske politike (sodba z dne 7. marca 2018, *Cristal Union*, C-31/17, EU:C:2018:168, točka 34 in navedena sodna praksa).
- 33 Kot je poudarila italijanska vlada, ti cilji govorijo v prid temu, da se člen 7(2) in (3) Direktive 2003/96 razlaga tako, da ne nasprotuje temu, da nacionalni zakonodajalec določi znižano trošarinsko stopnjo za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, za linijski prevoz potnikov, ne da bi tako stopnjo določil za izredni prevoz potnikov. Ker namreč znižana trošarinska stopnja za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, zmanjšuje stroške, povezane s porabo plinskega olja, lahko zmanjšanje števila upravičencev do take prednosti spodbudi omejitev te porabe za oblike prevoza potnikov, ki do nje niso upravičene, in s tem prispeva k ciljem okoljske politike, ki jih spodbuja ta direktiva.
- 34 Zato je treba v zvezi z drugim delom prvega vprašanja ugotoviti, da je treba glede na besedilo člena 7(2) in (3) Direktive 2003/96 ter glede na sistematiko in namen te direktive zadnjenavedeno določbo razlagati tako, da ne nasprotuje nacionalni zakonodaji, ki določa znižano trošarinsko stopnjo za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo v okviru dejavnosti linijskega prevoza potnikov, tudi če take stopnje ne določa za pogonsko gorivo, ki se uporablja za dejavnost izrednega prevoza potnikov.
- 35 Vendar pa morajo države članice pri izvajanju svojih pristojnosti za izvajanje člena 7(2) in (3) Direktive 2003/96 – kot je Komisija v bistvu navedla v svojih pisnih stališčih – upoštevati splošna pravna načela, ki so del pravnega reda Unije, med katerimi je tudi načelo sorazmernosti (glej po analogiji sodbo z dne 2. junija 2016, *Polihim-SS*, C-355/14, EU:C:2016:403, točka 59, in z dne 9. novembra 2017, *AZ*, C-499/16, EU:C:2017:846, točki 29 in 30).
- 36 Skladnost nacionalne ureditve iz postopka v glavni stvari s pravom Unije je tako odvisna od spoštovanja načela enakega obravnavanja, kar mora preveriti predložitveno sodišče. Sodišče pa mu lahko zagotovi vse podatke, ki so koristni za rešitev spora, o katerem odloča (glej po analogiji sodbo z dne 21. novembra 2018, *Fontana*, C-648/16, EU:C:2018:932, točki 37 in 38).
- 37 Načelo enakega obravnavanja v skladu z ustaljeno sodno prakso zahteva, da se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in da se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je taka obravnava objektivno utemeljena (sodba z dne 3. decembra 2019, *Češka republika/Parlament in Svet*, C-482/17, EU:C:2019:1035, točka 164 in navedena sodna praksa).
- 38 To načelo nasprotuje temu, da bi se podobno blago ali podobne storitve, ki si medsebojno konkurirajo, z vidika trošarinske stopnje obravnavali različno (glej po analogiji sodbo z dne 27. junija 2019, *Belgisch Syndicaat van Chiropraxie in drugi*, C-597/17, EU:C:2019:544, točka 47 in navedena sodna praksa).
- 39 Da bi se ugotovilo, ali so si blago ali storitve podobni, je treba predvsem upoštevati stališče povprečnega potrošnika. Blago ali storitve so si podobni, če imajo podobne lastnosti in izpolnjujejo enake potrebe potrošnika glede na merilo primerljivosti njihove uporabe ter če obstoječe razlike ne

vplivajo znatno na odločitev povprečnega potrošnika za eno ali drugo navedeno blago ali storitev (sodba z dne 27. junija 2019, Belgisch Syndicaat van Chiropraxie in drugi, C-597/17, EU:C:2019:544, točka 48 in navedena sodna praksa).

- 40 V obravnavanem primeru linijski prevoz potnikov po definiciji zagotavlja prevoz potnikov v določenih časovnih presledkih na določenih progah, pri čemer potniki vstopajo in izstopajo na vnaprej določenih postajališčih, medtem ko storitve izrednega prevoza potnikov zadovoljujejo enkratne potrebe. Poleg tega imajo izvajalci, ki opravljajo storitve linijskega prevoza potnikov, običajno naloge javne službe.
- 41 Ker se zdi, da storitve linijskega prevoza potnikov in storitve izrednega prevoza potnikov ne zadovoljujejo enakih potreb, je treba ugotoviti, da nacionalna zakonodaja iz postopka v glavni stvari ne krši načela enakega obravnavanja, kar pa mora preveriti predložitveno sodišče.
- 42 Glede na zgoraj navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 7(2) in (3) Direktive 2003/96 razlagati tako, prvič, da na njegovo področje uporabe spada zasebno podjetje, ki opravlja dejavnost prevoza potnikov z dajanjem avtobusa z voznikom v najem, če vozila, ki jih to podjetje oddaja v najem, spadajo v kategorijo M2 ali M3 v smislu Direktive 70/156, in drugič, da ne nasprotuje nacionalni zakonodaji, ki določa znižano trošarinsko stopnjo za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, za linijski prevoz potnikov, ne določa pa take trošarinske stopnje za tovrstno plinsko olje, ki se uporablja za izredni prevoz potnikov, če ta zakonodaja spoštuje načelo enakega obravnavanja, kar mora preveriti predložitveno sodišče.

Drugo in tretje vprašanje

- 43 Predložitveno sodišče z drugim in tretjim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali se posameznik proti italijanskim organom lahko sklicuje neposredno na člen 7(2) in (3) Direktive 2003/96.
- 44 Ob upoštevanju odgovora na prvo vprašanje na ti dve vprašanji ni treba odgovoriti.

Stroški

- 45 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (drugi senat) razsodilo:

Člen 7(2) in (3) Direktive Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije je treba razlagati tako, prvič, da na njegovo področje uporabe spada zasebno podjetje, ki opravlja dejavnost prevoza potnikov z dajanjem avtobusa z voznikom v najem, če vozila, ki jih to podjetje daje v najem, spadajo v kategorijo M2 ali M3 v smislu Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o prilagajanju zakonodaje držav članic v zvezi s homologacijo motornih in priklopnih vozil, in drugič, da ne nasprotuje nacionalni zakonodaji, ki določa znižano trošarinsko stopnjo za plinsko olje za komercialne namene, ki se uporablja kot pogonsko gorivo, za linijski prevoz potnikov, ne določa pa take trošarinske stopnje za tovrstno plinsko olje, ki se uporablja za izredni prevoz potnikov, če ta zakonodaja spoštuje načelo enakega obravnavanja, kar mora preveriti predložitveno sodišče.

Podpisi