



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)

den 30 januari 2020*

”Begäran om förhandsavgörande – Beskattning av energiprodukter och elektricitet – Direktiv 2003/96/EG – Artikel 7.2 och 7.3 – Begreppet ’dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel’ – Nationell lagstiftning enligt vilken en nedsatt punktskattesats ska gälla för dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel vid regelbunden passagerartransport men inte vid tillfällig passagerartransport – Principen om likabehandling”

I mål C-513/18,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Commissione tributaria provinciale di Palermo (skattedomstol på provinsnivå i Palermo, Italien) genom beslut av den 13 juli 2018, som inkom till domstolen den 3 augusti 2018, i målet

Autoservizi Giordano società cooperativa

mot

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo,

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden A. Arabadjiev samt domarna P.G. Xuereb (referent), T. von Danwitz, C. Vajda och A. Kumin,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av M. Santoro, avvocato dello Stato,
- Europeiska kommissionen, genom A. Armenia och F. Tomat, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 12 september 2019 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

* Rättegångsspråk: italienska.

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 7.2 och 7.3 i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 2003, s. 51).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Autoservizi Giordano società cooperativa och Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo (Tull- och monopolmyndigheten – kontoret i Palermo, Italien) (nedan kallad Tull- och monopolmyndigheten) angående denna myndighets beslut att inte låta Autoservizi Giordano omfattas av en nedsatt punktskattesats på dieselbrännolja för yrkesmässig användning som drivmedel vad gäller tredje kvartalet år 2017.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 I skälen 2–7, 9, 11, 12 och 24 i direktiv 2003/96 anges följande:
 - ”(2) Avsaknaden av gemenskapsbestämmelser om minimiskattesatser för elektricitet och andra energiprodukter än mineraloljor kan inverka negativt på den inre marknadens funktion.
 - (3) För att den inre marknaden skall fungera väl och för att målen i andra delar av gemenskapens politik skall uppnås krävs det att minimiskattenivåer fastställs på gemenskapsnivå för de flesta energiprodukter, inklusive elektricitet, naturgas och kol.
 - (4) Stora skillnader mellan medlemsstaternas energiskattenivåer skulle kunna visa sig motverka en väl fungerande inre marknad.
 - (5) Fastställandet av lämpliga minimiskattenivåer för gemenskapen kan göra det möjligt att minska nuvarande skillnader i de nationella skattenivåerna.
 - (6) Enligt artikel 6 i [EG-]fördraget skall miljöskyddskraven integreras i utformningen och genomförandet av gemenskapens övriga politik.
 - (7) I egenskap av part i Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar har gemenskapen ratificerat Kyotoprotokollet. Beskattningen av energiprodukter, och, när detta är tillämpligt, elektricitet, är ett av de instrument som är tillgängliga för att målen för Kyotoprotokollet skall kunna uppnås.

...

 - (9) Medlemsstaterna bör ges den flexibilitet som är nödvändig för att en politik anpassad till deras nationella förhållanden skall kunna utformas och genomföras.

...

 - (11) Det är medlemsstaternas angelägenhet att besluta om skattesystem som inrättas i samband med genomförandet av denna gemenskapsram för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Medlemsstaterna kan i detta avseende besluta att inte öka den samlade skattebördan om de anser att genomförandet av en sådan princip om skatteneutralitet skulle kunna bidra till omstrukturering och modernisering av deras skattesystem genom att uppmuntra beteenden som främjar ett bättre miljöskydd och ökad användning av arbetskraft.

(12) Priserna på energiprodukter är avgörande faktorer i gemenskapens energi-, transport- och miljöpolitik.

...

(24) Medlemsstaterna bör få tillstånd att tillämpa vissa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar där detta inte motverkar en väl fungerande inre marknad och inte ger upphov till snedvridning av konkurrensen.”

4 I artikel 4 i direktiv 2003/96 föreskrivs följande:

”1. De skattenivåer som medlemsstaterna skall tillämpa på de energiprodukter och den elektricitet som anges i artikel 2 får inte underskrida de minimiskattenivåer som föreskrivs i detta direktiv.

2. I detta direktiv avses med skattenivå det samlade belopp som påförts i form av alla indirekta skatter (med undantag av mervärdesskatt) som beräknats direkt eller indirekt på kvantiteten av energiprodukter och elektricitet när de frisläppts för förbrukning.”

5 I artikel 7 i detta direktiv föreskrivs följande:

”1. Från och med den 1 januari 2004 och från och med den 1 januari 2010 skall minimiskattenivåerna för motorbränsle enligt tabell A i bilaga I tillämpas.

Senast den 1 januari 2012 skall rådet genom enhälligt beslut efter samråd med Europaparlamentet och på grundval av en rapport och ett förslag från kommissionen besluta om minimiskattenivåer för dieselbrännolja för ytterligare en period från och med den 1 januari 2013.

2. Medlemsstaterna får differentiera mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbrännolja som drivmedel, under förutsättning att gemenskapens miniminivåer iaktas och att skattesatsen för dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel inte är lägre än den gällande nationella skattenivån den 1 januari 2003, utan hinder av de eventuella undantag beträffande denna användning som fastställs i detta direktiv.

3. Med dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel avses dieselbrännolja som används som drivmedel för följande ändamål:

- a) Godstransport som för annans eller egen räkning utförs av motorfordon eller fordonskombinationer som är avsedda uteslutande för godstransport på väg och vars totala tillåtna bruttovikt är minst 7,5 ton.
- b) Passagerartransport, regelbunden eller tillfällig, som utförs av motorfordon av kategori M2 eller kategori M3, i enlighet med rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon [(EGT L 42, 1970, s. 1; svensk specialutgåva, område 13, volym 1, s. 174)].

4. Trots vad som anges i punkt 2 får medlemsstater som inför ett system med vägavgifter för användare av motorfordon eller fordonskombinationer avsedda uteslutande för vägtransport av varor tillämpa en skattenedsättning på dieselbrännolja som används av sådana fordon, och denna skattesats får vara lägre än den gällande nationella skattenivån den 1 januari 2003, förutsatt att det totala skattetrycket i stort förblir på samma nivå och under förutsättning att gemenskapens miniminivåer iaktas och att den nationella skattenivån som gäller den 1 januari 2003 för dieselbrännolja som används som drivmedel är åtminstone dubbelt så hög som den minimiskattenivån som tillämpas den 1 januari 2004.”

Italiensk rätt

- 6 I artikel 6 i decreto legislativo n. 26 – Attuazione della direttiva 2003/96/CE che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (lagstiftningsdekret nr 26 om införlivande av direktiv 2003/96), av den 2 februari 2007 (ordinarie tillägg till GURI nr 68 av den 22 mars 2007, s. 5), fastställs punktskattesatsen på dieselbrännolja som används som drivmedel.
- 7 I artikel 24-ter i decreto legislativo n. 504 – Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative (lagstiftningsdekret nr 504 om konsoliderade lagbestämmelser om skatter på produktion och konsumtion samt om straffrättsliga och administrativa sanktioner på området), av den 26 oktober 1995 (ordinarie tillägg till GURI nr 279 av den 29 november 1995, s. 5) (nedan kallat lagstiftningsdekret nr 504/1995), infört genom decreto-legge n. 193 – Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili (lagdekret nr 193 om skyndsamma bestämmelser på skatteområdet och för finansiering av omedelbara behov), av den 22 oktober 2016, med ändringar omvandlat till lag genom lag nr 225 av den 1 december 2016 (ordinarie tillägg till GURI nr 282 av den 2 december 2016) föreskrivs följande under rubriken "Yrkesmässig användning av dieselbrännolja":

"1. Dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel punktbeskattas med den skattesats som föreskrivs för sådan användning i nr 4-bis i tabell A som återfinns som bilaga till förevarande konsoliderade version.

2. Med dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel avses dieselbrännolja som används i fordon, förutom fordon i kategori Euro 2 eller lägre, vilka används av ägaren eller av annan som på annat sätt exklusivt disponerar över dem för följande ändamål:

- a) godstransport med fordon vars maximala totalvikt är minst 7,5 ton som utförs av ...,
- b) persontransport som bedrivs av
 - 1) offentliga organ eller lokala offentligägda företag som bedriver transport enligt [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 (lagstiftningsdekret nr 422 om överföring av uppdrag och uppgifter till regioner och lokala myndigheter i fråga om lokal offentlig transport i enlighet med artikel 4.4 i lag nr 59 av den 15 mars 1997), av den 19 november 1997 (GURI nr 287 av den 10 december 1997, s. 4), och relaterade regionala genomförandebestämmelser,
 - 2) företag som tillhandahåller interregionala transporttjänster i statlig regi i enlighet med [decreto legislativo n. 285 – Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale (lagstiftningsdekret nr 285 om omorganisering av interregionala offentliga transporttjänster på väg i statlig regi), av den 21 november 2005 (ordinarie tillägg till GURI nr 6 av den 9 januari 2006, s. 12)],
 - 3) företag som tillhandahåller transporttjänster i regional och lokal regi i enlighet med lagstiftningsdekret nr 422 av den 19 november 1997,
 - 4) företag som tillhandahåller transporttjänster inom den gemenskapsram som avses i [Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 2009, s. 88)].

3. Med dieselbrännolja för yrkesmässig användning avses även dieselbrännolja som används för persontransporttjänster som tillhandahålls av offentliga organ eller företag som bedriver kollektiv persontransport med linbanenät.

4. Ersättningen för den kostnad som är en följd av den högre punktskatten på dieselbrännolja för yrkesmässig användning motsvarar skillnaden mellan punktskattesatsen för diesel som används som drivmedel enligt bilaga I och punktskattesatsen enligt punkt 1 i denna artikel. För att erhålla sådan ersättning ska de aktörer som anges i punkterna 2 och 3 inge en särskild deklaration till behörigt tull- och monopolkontor senast månaden efter det kalenderkvartal där dieselbrännolja för yrkesmässig användning har förbrukats.

...”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 8 Autoservizi Giordano bedriver passagerartransportverksamhet genom uthyrning av bussar med chaufför.
- 9 Bolaget ansökte hos Tull- och monopolmyndigheten om att, för tredje kvartalet 2017, omfattas av den nedsatta punktskattesatsen på dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel enligt artikel 24-ter i lagstiftningsdekret nr 504/1995.
- 10 Tull- och monopolmyndigheten avlog denna ansökan med motiveringen att sådan passagerartransport, genom uthyrning av bussar med chaufför, som Autoservizi Giordanos bedrev inte ingick i någon av de kategorier av transportverksamhet som enligt artikel 24-ter i lagstiftningsdekret nr 504/1995 omfattas av en nedsatt punktskattesats på dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel.
- 11 Autoservizi Giordano överklagade avslagsbeslutet till den hänskjutande domstolen, Commissione tributaria provinciale di Palermo (skattedomstol på provinsnivå i Palermo, Italien).
- 12 Till stöd för sitt överklagande anförde Autoservizi Giordano att rätten till en nedsatt punktskattesats följer av en direkt tillämpning av artikel 7 i direktiv 2003/96 och att begränsningen enligt artikel 24-ter i lagstiftningsdekret nr 504/1995 följaktligen är godtycklig och rättsstridig.
- 13 I det avseendet angav den hänskjutande domstolen att medlemsstaterna, enligt artikel 7 i direktiv 2003/96, har ett utrymme för skönsmässig bedömning vad gäller möjligheten att göra åtskillnad mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbrännolja. Den domstolen har emellertid angett att det förefaller som om denna artikel inte lämnar medlemsstaterna ett lika stort handlingsutrymme om de beslutar att införa en nedsatt skattesats för kategorin dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel, eftersom den kategorin måste överensstämma med den definition av begreppet ”dieselbrännolja för yrkesmässig användning” som ges i nämnda artikel.
- 14 Den hänskjutande domstolen anser dessutom att artikel 24-ter i lagstiftningsdekret nr 504/1995, som endast medger att en nedsatt punktskattesats på dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel tillämpas på viss verksamhet och inte på någon annan, såsom exempelvis uthyrning av bussar med chaufför inom den privata sektorn för persontransport, begränsar räckvidden av artikel 7.3 b i direktiv 2003/96, i vilken det hänvisas till ”[p]assagerartransport, regelbunden eller tillfällig”.
- 15 Den hänskjutande domstolen undrar om artikel 7 i direktiv 2003/96 kan åberopas direkt av enskilda gentemot de italienska myndigheterna i syfte att beviljas den nedsatta punktskattesatsen och återbetalning av felaktigt betalda punktskatter. Om så är fallet anser den hänskjutande domstolen att italiensk rätt svårigen kan anses vara förenlig med denna bestämmelse.

- 16 I det avseende har den hänskjutande domstolen bitt EU-domstolen att avgöra huruvida det utrymme för skönsmässig bedömning som medlemsstaterna tillerkänns i artikel 7.2 i direktiv 2003/96 innebär att punkt 3 i samma artikel, enligt vilken dieselbrännolja som används för tillfällig passagerartransport omfattas av begreppet "dieselbrännolja för yrkesmässig användning", inte är tillräckligt klar, precis och ovillkorlig.
- 17 Mot denna bakgrund beslutade Commissione tributaria provinciale di Palermo (skattedomstol på provinsnivå, Palermo) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:
- ”1) Ska artikel 7 i [direktiv 2003/96] tolkas så, att dess tillämpningsområde omfattar samtliga företag och aktörer, både offentliga och privata, som bedriver persontransport med buss, däribland uthyrning av buss med chaufför, och utgör nämnda bestämmelse i så fall hinder för en nationell lagstiftning som genomför detta direktiv, i den mån den innebär att aktörer som bedriver uthyrning av buss med chaufför inte omfattas av kategorin av aktörer som använder dieselbrännolja för yrkesmässig användning?
 - 2) Innebär det utrymme för skönsmässig bedömning som medlemsstaterna tillerkänns i artikel 7.2 i direktiv 2003/96, enligt vilken dessa får differentiera mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbrännolja som drivmedel, under förutsättning att gemenskapens miniminivåer iaktas och att skattesatsen för dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel inte är lägre än den gällande nationella skattenivån den 1 januari 2003, att [artikel 7.3 b] enligt vilken dieselbrännolja för yrkesmässig användning även omfattar diesel som används för tillfällig passagerartransport inte är omedelbart och ovillkorligt tillämplig?
 - 3) Är innehållet i artikel 7 i direktiv [2003/96] tillräckligt precist och ovillkorligt för att artikeln ska kunna åberopas direkt av enskilda vid myndigheterna i en medlemsstat?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 18 EU-domstolen påpekar inledningsvis att det framgår av beslutet om hänskjutande att klaganden i det nationella målet är ett privat och inte ett offentligt företag. Oaktat den första frågans formulering ska EU-domstolen, i förevarande mål, fastställa dels huruvida artikel 7.2 och 7.3 i direktiv 2003/96 ska tolkas så, att ett privat företag vars verksamhet består i passagerartransport genom uthyrning av bussar med chaufför faller inom direktivets tillämpningsområde, dels huruvida nämnda bestämmelse utgör hinder för en nationell bestämmelse som föreskriver att en nedsatt punktskattesats ska tillämpas på dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används för regelbunden passagerartransport men som däremot inte föreskriver en sådan punktskattesats vad gäller tillfällig passagerartransport.
- 19 Vad gäller den första delen av den första frågan ska det noteras att det i artikel 7.2 i direktivet föreskrivs att medlemsstaterna, vad gäller nivån på skatten, får differentiera mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbrännolja som drivmedel, under förutsättning att gemenskapens miniminivåer iaktas och att skattesatsen för dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel inte är lägre än en viss nationell skattenivå. I artikel 7.3 i samma direktiv preciseras vad som avses med "dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel" och det hänvisas därvid, bland annat, i punkt b till dieselbrännolja som används som drivmedel för passagerartransport, regelbunden eller tillfällig, som utförs av motorfordon av kategori M2 eller kategori M3, enligt direktiv 70/156.

- 20 Såsom generaladvokaten i allt väsentligt har angett i punkt 21 i sitt förslag till avgörande framgår det av artikel 7.3 i direktiv 2003/96 att unionslagstiftaren inte har definierat begreppet ”dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel” med hänvisning till vilken typ av organ – offentliga eller privata – som använder dieselbrännolja, utan med hänvisning till det ändamål som dieselbrännolja används för, nämligen godstransport och passagerartransport med vissa fordon.
- 21 Denna bestämmelse ska följaktligen tolkas så, att ett privat företag vars verksamhet består i passagerartransport genom uthyrning av bussar med chaufför omfattas av dess tillämpningsområde under förutsättning att de fordon som hyrs ut av detta företag ingår i kategorierna M2 eller M3, enligt direktiv 70/156.
- 22 Vad gäller den andra delen av den första frågan ska det inledningsvis erinras om att det vid fastställandet av innebörden av en unionsbestämmelse är nödvändigt att ta hänsyn till såväl bestämmelsens lydelse som till dess systematik och ändamål (dom av den 19 april 2018, CMR, C-645/16, EU:C:2018:262, punkt 22 och där angiven rättspraxis).
- 23 Med avseende på lydelsen av artikel 7.2 och 7.3 i direktiv 2003/96 får medlemsstaterna, enligt artikel 7.2, på vissa villkor differentiera mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbrännolja som drivmedel, varvid det i artikel 7.3 b preciseras att begreppet dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel innefattar dieselbrännolja som används som drivmedel vid ”passagerartransport, regelbunden eller tillfällig”.
- 24 Det ska betonas att orden ”regelbunden” och ”tillfällig”, som förekommer i uttrycket ”passagerartransport, regelbunden eller tillfällig” i artikel 7.3 b i direktiv 2003/96 binds samman av den samordnande konjunktionen ”eller”. Det är förvisso riktigt att den samordnande konjunktionen ”eller”, från en språklig synpunkt, kan ha antingen en alternativ eller en kumulativ betydelse (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 juli 2005, kommissionen/Frankrike, C-304/02, EU:C:2005:444, punkt 83, och dom av den 14 maj 2019, M m.fl. (Återkallande av flyktingstatus), C-391/16, C-77/17 och C-78/17, EU:C:2019:403, punkt 102).
- 25 Såsom den italienska regeringen i allt väsentligt har gjort gällande finner EU-domstolen likväl att om det hade varit unionslagstiftarens avsikt att den nedsatta punktskattesatsen för dieselbrännolja för yrkesmässig användning skulle tillämpas på alla former av passagerartransport, utan åtskillnad mellan regelbunden och tillfällig transport, så hade uttrycket ”passagerartransport” använts i artikel 7.3 b i direktiv 2003/96. Användningen av uttrycket ”passagerartransport, regelbunden eller tillfällig” tyder således på att det inte nödvändigtvis är så att regelbunden passagerartransport och tillfällig passagerartransport, sammanbundna med den samordnande konjunktionen ”eller”, båda två ska omfattas av den nedsatta punktskattesatsen utan att så kan vara fallet med antingen den ena eller den andra typen av passagerartransport.
- 26 Vad gäller systematiken i direktiv 2003/96 framgår det av skäl 3 och artikel 4 i direktivet att detta inte innebär en fullständig harmonisering av punktskattesatserna på energiprodukter och elektricitet utan endast utgör ett fastställande av harmoniserade minimiskattenivåer. Såsom generaladvokaten har påpekat i punkterna 30 och 31 i sitt förslag till avgörande föreskriver, utöver artikel 7.2 i nämnda direktiv, artiklarna 5, 14–17 och 19 en möjlighet för medlemsstaterna att införa differentierade skattesatser, befrielser från eller nedsättning av punktskatter. Av dessa bestämmelser framgår att unionslagstiftaren har lämnat medlemsstaterna ett visst utrymme för skönsmässig bedömning på området för punktskatter.
- 27 Systematiken i direktiv 2003/96 talar således för att artikel 7.3 b i direktivet ska tolkas på så sätt att tillämpningen av en nedsatt punktskattesats inte nödvändigtvis måste omfatta både regelbunden och tillfällig passagerartransport utan kan begränsas till att gälla en av dessa former av passagerartransport.

- 28 Vad gäller målen med direktiv 2003/96 påpekar EU-domstolen, för det första, att det följer av skälen 9 och 11 i direktivet att det är avsett att ge medlemsstaterna ett visst utrymme för att utforma och genomföra en politik som är anpassad till deras nationella förhållanden och att det är medlemsstaternas angelägenhet att besluta om skattesystem som inrättas i samband med genomförandet av direktivet (dom av den 18 januari 2017, IRCCS – Fondazione Santa Lucia, C-189/15, EU:C:2017:17, punkt 50).
- 29 Såsom generaladvokaten har angett i punkt 41 i sitt förslag till avgörande kan medlemsstaterna, genom att de ges möjligheten att föreskriva en nedsatt punktskattesats för dieselbränsolja som används för regelbunden passagerartransport men inte för dieselbränsolja som används för tillfällig passagerartransport, genomföra en politik som är anpassad till de förhållanden som råder i respektive medlemsstat, i synnerhet vad gäller transport och tillgänglighet till olika delar av deras territorium.
- 30 För det andra, genom det system för harmoniserad beskattning av energiprodukter och elektricitet som föreskrivs i direktiv 2003/96, syftar direktivet, såsom framgår av skälen 2–5 och 24 däri, till att främja en väl fungerande inre marknad för energi, i synnerhet genom att undvika en snedvridning av konkurrensen (dom av den 7 mars 2018, Cristal Union, C-31/17, EU:C:2018:168, punkt 29 och där angiven rättspraxis). I synnerhet följer det av skäl 3 i nämnda direktiv att det är för att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl som minimiskattenivåer fastställs på gemenskapsnivå.
- 31 Förutsatt att gemenskapens minimiskattenivåer iakttas utgör detta syfte inte hinder för att artikel 7.3 b i direktiv 2003/96 tolkas på så sätt att medlemsstaterna får begränsa tillämpningen av en nedsatt punktskattesats till att endast gälla regelbunden passagerartransport.
- 32 För det tredje syftar direktiv 2003/96, såsom framgår av skälen 6, 7, 11 och 12, även till att främja uppnåendet av miljöpolitiska mål (dom av den 7 mars 2018, Cristal Union, C-31/17, EU:C:2018:168, punkt 34 och där angiven rättspraxis).
- 33 Såsom den italienska regeringen har framhållit talar dessa syften för att artikel 7.2 och 7.3 i direktiv 2003/96 tolkas på så sätt att den inte utgör hinder för att den nationella lagstiftaren föreskriver en nedsatt punktskattesats på yrkesmässig användning av dieselbränsolja som drivmedel för regelbunden passagerartransport, men däremot inte föreskriver en sådan skattesats för tillfällig passagerartransport. I den mån en nedsatt punktskattesats på dieselbränsolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel medför lägre bränslekostnader, kan en minskning av antalet aktörer som åtnjuter denna förmån utgöra ett incitament till att begränsa förbrukningen av dieselbränsolja för sådan passagerartransport som inte omfattas av den och bidrar därigenom till att uppnå de miljöpolitiska mål som främjas av detta direktiv.
- 34 Vad gäller den andra delen av den första frågan ska följaktligen artikel 7.3 i direktiv 2003/96, mot bakgrund av såväl lydelsen av artikel 7.2 och 7.3 i direktivet som systematiken i och målen med detta, tolkas på så sätt att den inte utgör hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver en nedsatt punktskattesats på dieselbränsolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel vid regelbunden passagerartransport, utan att en sådan skattesats även föreskrivs vad gäller tillfällig passagerartransport.
- 35 Såsom kommissionen i allt väsentligt har gjort gällande i sitt skriftliga yttrande är medlemsstaterna emellertid, då de utnyttjar sitt utrymme för skönsmässig bedömning i samband med genomförandet av artikel 7.2 och 7.3 i direktiv 2003/96, skyldiga att iakttä de allmänna rättsprinciper som utgör en del av unionens rättsordning, bland annat principen om likabehandling (se, analogt, dom av den 2 juni 2016 Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, punkt 59, och dom av den 9 november 2017, AZ, C-499/16, EU:C:2017:846, punkterna 29 och 30).

- 36 För att den aktuella nationella lagstiftningen ska vara i överensstämmelse med unionsrätten krävs således att principen om likabehandling iakttas, vilket det ankommer på den nationella domstolen att pröva. EU-domstolen får emellertid tillhandahålla den hänskjutande domstolen uppgifter som kan vara användbara för att den domstolen ska kunna avgöra det mål som den ska pröva (se, analogt, dom av den 21 november 2018, Fontana, C-648/16, EU:C:2018:932, punkterna 37 och 38).
- 37 Det följer av fast rättspraxis att principen om likabehandling innebär att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (dom av den 3 december 2019, Republiken Tjeckien/parlamentet och rådet, C-482/17, EU:C:2019:1035, punkt 164 och där angiven rättspraxis).
- 38 Denna princip utgör hinder för att jämförbara, och således konkurrerande, varor eller tjänster behandlas olika i punktskattehänseende (dom av den 27 juni 2019, Belgisch Syndicaat van Chiropaxie m.fl., C-597/17, EU:C:2019:544, punkt 47 och där angiven rättspraxis).
- 39 Frågan huruvida varor eller tjänster är jämförbara ska främst besvaras med genomsnittskonsumentens synvinkel som utgångspunkt. Varor eller tjänster är jämförbara när de har liknande egenskaper och fyller samma behov hos konsumenten – vilket ska avgöras på grundval av huruvida de används på ett jämförbart sätt – och när de skillnader som finns inte har något betydande inflytande på genomsnittskonsumentens beslut att välja den ena eller den andra varan eller tjänsten (dom av den 27 juni 2019, Belgisch Syndicaat van Chiropaxie m.fl., C-597/17, EU:C:2019:544, punkt 48 och där angiven rättspraxis).
- 40 Regelbunden passagerartransport innebär, per definition, transport av passagerare vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Tillfällig passagerartransport är däremot avsedd att tillgodose tillfälliga behov. De aktörer som utför regelbunden passagerartransport har dessutom i allmänhet ett uppdrag att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.
- 41 Mot bakgrund av att det förefaller som om regelbunden respektive tillfällig passagerartransport inte uppfyller samma behov synes således den aktuella nationella lagstiftningen inte åsidosätta principen om likabehandling, vilket det emellertid ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva.
- 42 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 7.2 och 7.3 i direktiv 2003/96 ska tolkas så, att ett privat företag vars verksamhet består i passagerartransport genom uthyrning av bussar med chaufför faller inom direktivets tillämpningsområde, under förutsättning att de fordon som hyrs ut av detta företag ingår i kategorierna M2 eller M3, enligt direktiv 70/156, och att nämnda bestämmelse inte utgör hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver att en nedsatt punktskattesats ska tillämpas på dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används för regelbunden passagerartransport men som däremot inte föreskriver en sådan punktskattesats vad gäller tillfällig passagerartransport, under förutsättning att denna lagstiftning iakttar principen om likabehandling, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva.

Den andra och den tredje frågan

- 43 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra och den tredje frågan för att få klarhet i huruvida en enskild person kan åberopa artikel 7.2 och 7.3 i direktiv 2003/96 direkt vid de italienska myndigheterna.
- 44 Med hänsyn till svaret på den första frågan saknas anledning att besvara dessa två frågor.

Rättegångskostnader

- 45 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (andra avdelningen) följande:

Artikel 7.2 och 7.3 i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet ska tolkas så, att ett privat företag vars verksamhet består i passagerartransport genom uthyrning av bussar med chaufför faller inom direktivets tillämpningsområde, under förutsättning att de fordon som hyrs ut av detta företag ingår i kategorierna M2 eller M3 enligt rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, och att nämnda bestämmelse inte utgör hinder för en nationell lagstiftning som föreskriver att en nedsatt punktskattesats ska tillämpas på dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används för regelbunden passagerartransport men som däremot inte föreskriver en sådan punktskattesats vad gäller tillfällig passagerartransport, under förutsättning att denna lagstiftning iakttar principen om likabehandling, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva.

Underskrifter