



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a doua)

30 ianuarie 2020*

„Trimitere preliminară – Impozitarea produselor energetice și a electricității – Directiva 2003/96/CE – Articolul 7 alineatele (2) și (3) – Noțiunea de «combustibil gazos de uz comercial utilizat [a se citi „motorină de uz comercial utilizată”] drept carburant» – Reglementare națională care prevede o rată redusă a accizei pentru motorina de uz comercial utilizată drept carburant pentru transportul regulat de călători, iar nu pentru transportul ocazional de călători – Principiul egalității de tratament”

În cauza C-513/18,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Commissione tributaria provinciale di Palermo (Comisia Fiscală Provincială din Palermo, Italia), prin decizia din 13 iulie 2018, primită de Curte la 3 august 2018, în procedura

Autoservizi Giordano società cooperativa

împotriva

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo,

CURTEA (Camera a doua),

compusă din domnul A. Arabadjiev, președinte de cameră, și domnii P. G. Xuereb (raportor), T. von Danwitz, C. Vajda și A. Kumin, judecători,

avocat general: domnul M. Szpunar,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de M. Santoro, avvocato dello Stato;
- pentru Comisia Europeană, de A. Armenia și de F. Tomat, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 12 septembrie 2019,

pronunță prezenta

* Limba de procedură: italiana

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 7 alineatele (2) și (3) din Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO 2003, L 283, p. 51, Ediție specială, 09/vol. 2, p. 98).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Autoservizi Giordano società cooperativa, pe de o parte, și Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Ufficio di Palermo (Agenția Vămilelor și a Monopolurilor – Biroul din Palermo, Italia, denumită în continuare „Agenția Vămilelor și a Monopolurilor”), pe de altă parte, în legătură cu refuzul acesteia din urmă de a acorda Autoservizi Giordano o rată redusă a accizei pe motorina de uz comercial utilizată drept carburant în al treilea trimestru al anului 2017.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Considerentele (2)-(7), (9), (11), (12) și (24) ale Directivei 2003/96 au următorul cuprins:
 - „(2) Absența dispozițiilor comunitare care să impună o rată minimă a impozitării la electricitate și la alte produse energetice decât uleiurile minerale poate afecta buna funcționare a pieței interne.
 - (3) Buna funcționare a pieței interne și realizarea obiectivelor celorlalte politici comunitare necesită stabilirea la nivel comunitar a unor rate minime de impozitare la majoritatea produselor energetice, inclusiv electricitate, gaze naturale și cărbune.
 - (4) Diferențele apreciabile între ratele naționale de impozitare a energiei aplicate de statele membre ar putea afecta buna funcționare a pieței interne.
 - (5) Fixarea la nivel comunitar a unor rate minime de impozitare corespunzătoare poate permite reducerea diferențelor actuale între ratele naționale de impozitare.
 - (6) În conformitate cu articolul 6 din [Tratatul CE], cerințele de protecție ecologică trebuie incluse în elaborarea și punerea în aplicare a altor politici comunitare.
 - (7) Fiind parte la Convenția cadru a ONU privind schimbările climaterice, Comunitatea a ratificat Protocolul Kyoto. Impozitarea produselor energetice și, dacă este cazul, a electricității reprezintă unul dintre instrumentele de care se dispune pentru implementarea obiectivelor Protocolului Kyoto.
- [...]
- (9) Ar trebui să se acorde statelor membre flexibilitatea necesară pentru a defini și a implementa politici adaptate contextelor lor naționale.
- [...]
- (11) Regimul fiscal instituit prin punerea în aplicare a prezentului cadru comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității ține de competența fiecărui stat membru. În acest sens, statele membre ar putea decide să nu majoreze sarcina fiscală globală în cazul în care consideră

că punerea în aplicare a acestui principiu al neutralității fiscale ar putea contribui la restructurarea și modernizarea sistemelor fiscale proprii prin încurajarea unui comportament care să conducă la o protecție sporită a mediului și la o mai bună utilizare a forței de muncă.

- (12) Prețurile produselor energetice reprezintă elemente-cheie ale politicilor comunitare privind energia, transporturile și mediul.

[...]

- (24) Statelor membre ar trebui să li se permită și aplicarea altor scutiri sau a unor rate reduse de impozitare, în cazul în care aceasta nu dăunează bunei funcționări a pieței interne și nu conduce la denaturări ale concurenței.”

4 Articolul 4 din Directiva 2003/96 prevede:

„(1) Ratele de impozitare pe care statele membre le aplică produselor energetice și electricității enumerate în articolul 2 nu pot fi inferioare ratelor minime de impozitare prevăzute în prezenta directivă.

(2) În sensul prezentei directive, «rată de impozitare» reprezintă suma totală aferentă tuturor taxelor indirecte (cu excepția TVA) calculată direct sau indirect la cantitatea de produse energetice sau de electricitate în momentul punerii în consum.”

5 Potrivit articolului 7 din această directivă:

„(1) De la 1 ianuarie 2004 și de la 1 ianuarie 2010, ratele minime de impozitare aplicabile carburanților se fixează în conformitate cu tabelul A din anexa I.

Cel târziu la 1 ianuarie 2012, Consiliul, hotărând în unanimitate după consultarea Parlamentului European, stabilește, pe baza unui raport și a unei propuneri a Comisiei, ratele minime de impozitare aplicabile combustibilului gazos [a se citi «motorinei»] pentru o perioadă suplimentară începând la 1 ianuarie 2013.

(2) Statele membre pot să stabilească o diferențiere între utilizarea comercială și utilizarea privată a combustibilului gazos folosit [a se citi «motorinei folosite»] drept carburant, cu condiția să fie respectate ratele minime comunitare, iar rata stabilită pentru combustibilul gazos folosit [a se citi «motorina folosită»] drept carburant să nu scadă sub rata națională de impozitare aflată în vigoare la 1 ianuarie 2003, fără a aduce atingere niciunei derogări de la această utilizare stabilită în prezenta directivă.

(3) «Combustibilul gazos de uz comercial utilizat [a se citi „motorina de uz comercial utilizată”] drept carburant» înseamnă combustibil gazos folosit [a se citi «motorină folosită»] drept carburant în următoarele scopuri:

- (a) transportul bunurilor în contul altor persoane sau în cont propriu, cu autovehicule sau ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de bunuri și cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;
- (b) transportul de călători, regulat sau ocazional, cu un autovehicul din categoria M2 sau M3, definit în Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea autovehiculelor și a remorcilor acestora [(JO 1970, L 42, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 41)].

(4) Fără a aduce atingere alineatului (2), statele membre care introduc un sistem de taxe de utilizare a infrastructurii rutiere pentru autovehicule sau ansamblurile de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de bunuri pot aplica o rată redusă la combustibilul gazos folosit [a se citi «motorina folosită»] pentru aceste vehicule, care coboară sub rata națională de impozitare în vigoare la 1 ianuarie 2003, atât timp cât sarcina fiscală totală rămâne în linii mari aceeași, cu condiția să fie respectate ratele comunitare minime, iar rata națională de impozitare în vigoare la 1 ianuarie 2003 pentru combustibilul gazos utilizat [a se citi «motorina utilizată»] drept carburant să fie cel puțin de două ori mai mare decât nivelul minim de impozitare aplicabil la 1 ianuarie 2004.”

Dreptul italian

- 6 Articolul 6 din decreto legislativo n. 26 – Attuazione della direttiva 2003/96/CE che ristrutturata il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (Decretul legislativ nr. 26 de transpunere a Directivei 2003/96) din 2 februarie 2007 (supliment ordinar la GURI nr. 68 din 22 martie 2007, p. 5) stabilește rata accizei aplicată motorinei utilizate drept carburant.
- 7 Articolul 24 ter din decreto legislativo n. 504 – Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative (Decretul legislativ nr. 504 privind textul unic al dispozițiilor legislative privind taxele pe producție și pe consum și sancțiunile penale și administrative aferente) din 26 octombrie 1995 (supliment ordinar la GURI nr. 279 din 29 noiembrie 1995, p. 5, denumit în continuare „Decretul legislativ nr. 504/1995”), introdus prin decreto-legge n. 193 – Disposizioni urgenti in materia fiscale e per il finanziamento di esigenze indifferibili (Decretul-lege nr. 193 privind dispoziții urgente în materie fiscală și pentru finanțarea unor nevoi imediate) din 22 octombrie 2016, transformat, cu modificări, prin Legea nr. 225 din 1 decembrie 2016 (supliment ordinar la GURI nr. 282 din 2 decembrie 2016), intitulat „Motorina de uz comercial”, prevede:

„1. Motorina de uz comercial utilizată drept carburant este supusă accizei prin aplicarea ratei prevăzute pentru această utilizare la punctul 4-bis din tabelul A anexat la prezentul text unic.

2. «Motorina de uz comercial utilizată drept carburant» este motorina utilizată de vehicule, cu excepția celor din categoria euro 2 sau inferioară, utilizate de proprietar sau în temeiul unui alt titlu care îi garantează disponibilitatea exclusivă, în următoarele scopuri:

- a) activități de transport de mărfuri cu vehicule cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone desfășurate de [...];
- b) activități de transport de persoane desfășurate de:
 - 1) entități publice și întreprinderi publice locale care desfășoară activitatea de transport prevăzută de [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 (Decretul legislativ nr. 422 privind transferul către regiuni și colectivități locale al unor atribuții și misiuni în materia transportului public local, în temeiul articolului 4 alineatul 4 din Legea nr. 59 din 15 martie 1997) din 19 noiembrie 1997 (GURI n° 287, du 10 decembrie 1997, p. 4)] și de legile regionale de punere în aplicare;
 - 2) întreprinderi care prestează servicii de transport interregionale de competența statului prevăzute de [decreto legislativo n. 285 – Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale (Decretul legislativ nr. 285 privind reorganizarea serviciilor interregionale de transport public rutier care intră în competența statului) din 21 noiembrie 2005 (supliment ordinar la GURI nr. 6 din 9 ianuarie 2006, p. 12)];
 - 3) întreprinderi care prestează servicii de transport rutier de competența regiunilor și a colectivităților locale, prevăzute de Decretul legislativ nr. 422 din 19 noiembrie 1997;

- 4) întreprinderi care prestează servicii regulate de transport în cadrul comunitar prevăzut de [Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO 2009, L 300, p. 88)].

3. Se consideră de asemenea motorină de uz comercial motorina utilizată pentru activitățile de transport de persoane desfășurate de entități publice sau de întreprinderi care prestează servicii publice de transport pe cablu.

4. Rambursarea costului rezultat din acciza mai ridicată aplicată motorinei de uz comercial se stabilește la quantum egal cu diferența dintre rata accizei aplicată motorinei utilizate drept carburant, prevăzută în anexa I, și cea prevăzută la alineatul 1 al prezentului articol. În vederea rambursării menționate anterior, persoanele prevăzute la alineatele 2 și 3 depun o declarație în acest sens la biroul competent al Agenției Vămirilor și a Monopolurilor în cursul lunii următoare încheierii fiecărui trimestru calendaristic în care a avut loc consumul de motorină de uz comercial.

[...]"

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 8 Autoservizi Giordano desfășoară activitatea de transport de pasageri prin intermediul unor servicii de închiriere de autobuze cu șofer.
- 9 Această societate a solicitat Agenției Vămirilor și a Monopolurilor să beneficieze, în al treilea trimestru al anului 2017, de rata redusă a accizei pe motorina de uz comercial utilizată drept carburant, prevăzută la articolul 24 ter din Decretul legislativ nr. 504/1995.
- 10 Agenția Vămirilor și a Monopolurilor a respins această cerere pentru motivul că activitatea de transport de pasageri, prin intermediul serviciilor de închiriere de autobuze cu șofer, precum cea desfășurată de Autoservizi Giordano nu se încadra în niciuna dintre categoriile de activități de transport care beneficiază, în temeiul articolului 24 ter din Decretul legislativ nr. 504/1995, de o rată redusă a accizei pe motorina comercială utilizată drept carburant.
- 11 Autoservizi Giordano a contestat acest refuz la Commissione tributaria provinciale di Palermo (Comisia Fiscală Provincială din Palermo, Italia).
- 12 În susținerea acțiunii formulate, Autoservizi Giordano susține că beneficiul unei rate reduse a accizei decurge din aplicarea directă a articolului 7 din Directiva 2003/96 și că, prin urmare, restricția care figurează la articolul 24 ter din Decretul legislativ nr. 504/1995 este arbitrară și ilegală.
- 13 În această privință, instanța de trimitere arată că articolul 7 din Directiva 2003/96 lasă fiecărui stat membru o putere de apreciere în ceea ce privește facultatea de a distinge între utilizarea comercială și necomercială a motorinei. Ea arată totuși că acest articol nu pare să acorde statelor membre aceeași marjă de apreciere atunci când decid să prevadă o rată redusă a accizei pentru categoria de motorină de uz comercial utilizată drept carburant, întrucât această categorie trebuie să fie conformă cu definiția noțiunii de „motorină de uz comercial” prevăzută la articolul menționat.
- 14 În plus, potrivit instanței de trimitere, prin acordarea beneficiului ratei reduse a accizei pe motorina de uz comercial utilizată drept carburant numai anumitor activități, iar nu și altora, precum activitatea de închiriere de autobuze cu șofer în sectorul transportului privat de persoane, articolul 24 ter din Decretul legislativ nr. 504/1995 limitează domeniul de aplicare al articolului 7 alineatul (3) litera (b) din Directiva 2003/96, care se referă la „transportul regulat sau ocazional de călători”.

- 15 În sfârșit, instanța de trimitere ridică problema dacă articolul 7 din Directiva 2003/96 poate fi invocat în mod direct de persoane private împotriva autorităților italiene pentru a obține beneficiul unei rate reduse a accizei și rambursarea accizelor plătite fără a fi datorate. Ea subliniază că, dacă aceasta este situația, dreptul italian ar putea fi considerat cu dificultate ca fiind compatibil cu această dispoziție.
- 16 În această privință, instanța de trimitere solicită Curții să stabilească dacă puterea de apreciere, recunoscută statelor membre prin articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2003/96, implică faptul că alineatul (3) al aceluiași articol, care include în noțiunea de „motorină de uz comercial” pe cea destinată „transportului ocazional de călători”, nu este suficient de clar, de precis și de necondiționat.
- 17 În aceste condiții, Commissione tributaria provinciale di Palermo (Comisia Fiscală Provincială din Palermo) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Articolul 7 din Directiva [2003/96] trebuie interpretat în sensul că în domeniul său de aplicare intră toate întreprinderile și entitățile, publice sau private, care își desfășoară activitatea în sectorul transportului de persoane cu autobuzul, inclusiv prin închirierea de autobuze cu șofer, iar această dispoziție se opune unei legislații interne de transpunere a [acestei] directiv[e], în măsura în care nu include printre entitățile care utilizează motorină de uz comercial și operatorii care desfășoară o activitate de închiriere de autobuze cu șofer?
- 2) Marja de apreciere recunoscută statelor membre [...] la articolul 7 alineatul (2) din Directiva 2003/96, [în temeiul căruia] [s]tatele membre pot să stabilească o diferențiere între utilizarea comercială și utilizarea privată a motorinei folosite drept carburant, cu condiția să fie respectate ratele minime comunitare, iar rata stabilită pentru motorina folosită drept carburant să nu scadă sub rata națională de impozitare aflată în vigoare la 1 ianuarie 2003, implică faptul că [articolul 7 alineatul (3) litera (b)], care include în motorina de uz comercial pe cea destinată «transportului ocazional de călători», nu este imediat efectiv și necondiționat?
- 3) Articolul 7 din Directiva [2003/96] este, din punctul de vedere al conținutului său, suficient de precis, pe de o parte, și necondiționat, pe de altă parte, pentru a putea fi invocat în mod direct de un particular față de autoritățile statului membru?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 18 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că din decizia de trimitere reiese că reclamanta din litigiul principal este o întreprindere privată, iar nu o întreprindere publică. În consecință și în pofida formulării primei întrebări, este necesar, în cadrul prezentei cauze, să se stabilească, pe de o parte, dacă articolul 7 alineatele (2) și (3) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat în sensul că intră în domeniul său de aplicare o întreprindere privată care desfășoară activitatea de transport de călători, prin intermediul unor servicii de închiriere de autobuze cu șofer, și, pe de altă parte, dacă această dispoziție se opune unei legislații naționale care prevede o rată redusă a accizei pentru motorina de uz comercial utilizată drept carburant pentru transportul ocazional de pasageri.
- 19 Cu privire la prima parte a primei întrebări, trebuie arătat că articolul 7 alineatul (2) din această directivă prevede că statele membre pot, în ceea ce privește nivelul de impozitare, să stabilească o diferență între motorina de uz comercial și motorina de uz privat utilizată drept carburant cu condiția să fie respectate ratele minime comunitare de impozitare și ca rata stabilită pentru motorina de uz comercial să nu fie mai mică decât un anumit nivel național de impozitare. Referitor la articolul 7 alineatul (3) din directiva menționată, acesta precizează ce trebuie să se înțeleagă prin „motorină de uz

- comercial utilizată drept carburant” și vizează în special, la litera (b), motorina utilizată drept carburant pentru transportul regulat sau ocazional de călători cu un autovehicul de categoria M2 sau M3 în sensul Directivei 70/156.
- 20 Astfel cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 21 din concluzii, reiese din articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2003/96 că noțiunea de „motorină de uz comercial utilizată drept carburant” este definită de legiuitorul Uniunii prin referire nu la natura publică sau privată a entităților care utilizează motorina, ci la scopurile în care este utilizată motorina, și anume transportul de mărfuri și de călători, cu anumite autovehicule.
- 21 În consecință, această dispoziție trebuie interpretată în sensul că intră în domeniul său de aplicare o întreprindere privată care desfășoară activitatea de transport de pasageri prin intermediul unor servicii de închiriere de autobuze cu șofer, cu condiția ca autovehiculele închiriate de această întreprindere să fie din categoria M2 sau M3 în sensul Directivei 70/156.
- 22 Cu privire la a doua parte a primei întrebări, trebuie, cu titlu introductiv, să se amintească faptul că, pentru a stabili domeniul de aplicare al unei dispoziții de drept al Uniunii, este necesar să se țină seama atât de termenii săi, cât și de contextul și de obiectivele sale (Hotărârea din 19 aprilie 2018, CMR, C-645/16, EU:C:2018:262, punctul 22 și jurisprudența citată).
- 23 În ceea ce privește termenii articolului 7 alineatele (2) și (3) din Directiva 2003/96, trebuie arătat că alineatul (2) al acestui articol autorizează, în anumite condiții, statele membre să stabilească o diferență între motorina de uz comercial și motorina de uz privat utilizată drept carburant și că alineatul (3) litera (b) al articolului menționat precizează că noțiunea de „motorină de uz comercial utilizată drept carburant” include motorina utilizată drept carburant pentru „transportul regulat sau ocazional de călători”.
- 24 Este necesar să se sublinieze că termenii „regulat” și „ocazional”, care figurează în expresia „transportul de călători, regulat sau ocazional”, menționată la articolul 7 alineatul (3) litera (b) din Directiva 2003/96, sunt legați prin conjuncția coordonatoare „sau”. În această privință, este adevărat că conjuncția coordonatoare „sau” poate, din punct de vedere lingvistic, să aibă un sens alternativ sau cumulativ [a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 iulie 2005, Comisia/Franța, C-304/02, EU:C:2005:444, punctul 83, precum și Hotărârea din 14 mai 2019, M și alții (Revocarea statutului de refugiat), C-391/16, C-77/17 și C-78/17, EU:C:2019:403, punctul 102].
- 25 În aceste condiții, astfel cum a arătat în esență guvernul italian, dacă legiuitorul Uniunii ar fi intenționat ca rata redusă a accizei pe motorina de uz comercial să se aplice oricărei activități de transport de călători, fără distincție între transportul regulat și transportul ocazional, ar fi utilizat la articolul 7 alineatul (3) litera (b) din Directiva 2003/96 expresia „transport de călători”. Utilizarea expresiei „transportul de călători, regulat sau ocazional”, tinde, așadar, să indice că transportul regulat de călători și transportul ocazional de călători, legate prin conjuncția coordonatoare „sau”, nu trebuie neapărat să fie supuse în mod cumulativ ratei reduse a accizei, ci pot fi supuse și în mod alternativ.
- 26 În ceea ce privește economia Directivei 2003/96, reiese din considerentul (3) al acestei directive și din articolul 4 din aceasta că ea nu a realizat o armonizare totală a ratelor accizelor la produsele energetice și la electricitate, ci se limitează să stabilească rate minime de impozitare armonizate. În plus, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctele 30 și 31 din concluzii, pe lângă articolul 7 alineatul (2) din directiva menționată, articolele 5, 14-17 și 19 din aceasta din urmă prevăd posibilitatea statelor membre de a institui rate diferențiate de impozitare, scutiri de impozitare sau reduceri fiscale ale accizelor. Aceste dispoziții dovedesc că legiuitorul Uniunii a lăsat o anumită marjă de apreciere statelor membre în materie de accize.

- 27 Economia Directivei 2003/96 pledează, aşadar, în favoarea unei interpretări a articolului 7 alineatul (3) litera (b) din această directivă în sensul că aplicarea ratei reduse a accizei nu trebuie să includă în mod necesar transportul regulat și ocazional de călători, ci poate fi de asemenea limitat la una dintre aceste forme de transport de călători.
- 28 În ceea ce privește obiectivele urmărite de Directiva 2003/96, este necesar să se arate, în primul rând, că din cuprinsul considerentelor (9) și (11) ale acestei directive reiese că aceasta vizează să acorde statelor membre o anumită marjă pentru a defini și a implementa politici adaptate contextelor lor naționale și că regimul instituit prin punerea în aplicare a directivei menționate ține de competența fiecărui stat membru (Hotărârea din 18 ianuarie 2017, IRCCS – Fondazione Santa Lucia, C-189/15, EU:C:2017:17, punctul 50).
- 29 Astfel cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 41 din concluzii, a recunoaște statelor membre posibilitatea de a prevedea o rată redusă a accizei pentru motorina utilizată pentru transportul regulat de călători, iar nu pentru cel utilizat pentru transportul ocazional de călători, le permite să pună în aplicare politici adaptate contextelor lor naționale, în special în materie de transport și de accesibilitate a teritoriilor.
- 30 În al doilea rând, prin prevederea unui regim de impozitare armonizat pentru produsele energetice și pentru electricitate, Directiva 2003/96 urmărește, astfel cum reiese din considerentele (2)-(5) și (24) ale acesteia, să promoveze buna funcționare a pieței interne în sectorul energiei, evitând, printre altele, denaturările concurenței (Hotărârea din 7 martie 2018, Cristal Union, C-31/17, EU:C:2018:168, punctul 29 și jurisprudența citată). În special, reiese din considerentul (3) al directivei menționate că aceasta a stabilit rate comunitare minime de impozitare pentru a garanta buna funcționare a pieței interne.
- 31 Or, în măsura în care ratele comunitare minime de impozitare sunt respectate, acest obiectiv nu se opune interpretării articolului 7 alineatul (3) litera (b) din Directiva 2003/96 în sensul că statele membre pot limita aplicarea ratei reduse a accizei numai la transportul regulat de călători.
- 32 În al treilea rând, Directiva 2003/96 urmărește de asemenea, astfel cum reiese din considerentele (6), (7), (11) și (12) ale acesteia, să încurajeze obiective de politică de mediu (Hotărârea din 7 martie 2018, Cristal Union, C-31/17, EU:C:2018:168, punctul 34 și jurisprudența citată).
- 33 Astfel cum a subliniat guvernul italian, aceste obiective militează în favoarea unei interpretări a articolului 7 alineatele (2) și (3) din Directiva 2003/96 în sensul că nu se opune ca legiuitorul național să prevadă o rată redusă a accizei pe motorina de uz comercial utilizată drept carburant pentru transportul regulat de călători, fără a prevedea însă o astfel de rată pentru transportul ocazional de călători. Astfel, în măsura în care o rată redusă a accizei pe motorina de uz comercial utilizată drept carburant diminuează costurile legate de consumul de motorină, reducerea numărului de beneficiari ai unui asemenea avantaj este susceptibilă să stimuleze limitarea acestui consum pentru formele de transport de călători care nu beneficiază de acesta și, prin urmare, contribuie la obiectivele de politică de mediu încurajate de această directivă.
- 34 În consecință, în ceea ce privește a doua parte a primei întrebări, trebuie să se considere că, având în vedere atât termenii articolului 7 alineatele (2) și (3) din Directiva 2003/96, cât și economia și obiectivele directivei menționate, această din urmă dispoziție trebuie interpretată în sensul că nu se opune unei legislații naționale care prevede o rată redusă a accizei pentru motorina de uz comercial utilizată drept carburant în cadrul activității de transport regulat de călători, fără a prevedea însă o astfel de rată pentru cea utilizată în cadrul activității de transport ocazional de călători.
- 35 Cu toate acestea, astfel cum a amintit în esență Comisia în observațiile sale scrise, în exercitarea competenței de care dispun pentru a pune în aplicare articolul 7 alineatele (2) și (3) din Directiva 2003/96, statele membre trebuie să respecte principiile generale de drept care fac parte din ordinea

juridică a Uniunii, printre care figurează în special principiul egalității de tratament (a se vedea prin analogie Hotărârea din 2 iunie 2016, Polihim-SS, C-355/14, EU:C:2016:403, punctul 59, precum și Hotărârea din 9 noiembrie 2017, AZ, C-499/16, EU:C:2017:846, punctele 29 și 30).

- 36 Astfel, conformitatea reglementării naționale în discuție în litigiul principal cu dreptul Uniunii este condiționată de respectarea principiului egalității de tratament, aspect a cărui verificare este de competența instanței de trimitere. Totuși, Curtea îi poate furniza orice indicație utilă în vederea soluționării litigiului cu care este sesizată (a se vedea prin analogie Hotărârea din 21 noiembrie 2018, Fontana, C-648/16, EU:C:2018:932, punctele 37 și 38).
- 37 Potrivit unei jurisprudențe constante, principiul egalității impune ca situații comparabile să nu fie tratate într-un mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (Hotărârea din 3 decembrie 2019, Republica Cehă/Parlamentul și Consiliul, C-482/17, EU:C:2019:1035, punctul 164, precum și jurisprudența citată).
- 38 Acest principiu se opune în special posibilității ca bunurile sau prestările de servicii asemănătoare, care se găsesc în concurență unele cu altele, să fie tratate în mod diferit din punctul de vedere al accizei (a se vedea prin analogie Hotărârea din 27 iunie 2019, Belgisch Syndicaat van Chiropraxie și alții, C-597/17, EU:C:2019:544, punctul 47, precum și jurisprudența citată).
- 39 Pentru a stabili dacă bunurile sau prestările de servicii sunt asemănătoare, trebuie să fie luat în considerare în principal punctul de vedere al consumatorului mediu. Bunurile sau prestările de servicii sunt asemănătoare atunci când prezintă proprietăți analoge și răspund acelorași nevoi ale consumatorului, în funcție de un criteriu de comparabilitate în utilizare, și atunci când diferențele existente nu influențează în mod considerabil decizia consumatorului mediu de a recurge la unul sau la altul dintre bunurile sau serviciile menționate (Hotărârea din 27 iunie 2019, Belgisch Syndicaat van Chiropraxie și alții, C-597/17, EU:C:2019:544, punctul 48, precum și jurisprudența citată).
- 40 În speță, serviciile de transport regulat de călători asigură, prin definiție, transportul de călători cu o anumită frecvență și pe un anumit traseu, călătorii putând fi îmbarcați și debarcați la puncte de oprire prestabilite, în timp ce serviciile de transport ocazional de călători răspund unor nevoi punctuale. În plus, operatorii care furnizează servicii de transport regulat de pasageri sunt în general însărcinați cu misiuni de serviciu public.
- 41 Astfel, din moment ce serviciile de transport regulat și serviciile de transport ocazional de călători nu par să răspundă acelorași nevoi, legislația națională în discuție în litigiul principal nu pare să aducă atingere principiului egalității de tratament, aspect a cărui verificare revine însă instanței de trimitere.
- 42 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 7 alineatele (2) și (3) din Directiva 2003/96 trebuie interpretat în sensul că, pe de o parte, intră în domeniul său de aplicare o întreprindere privată care desfășoară activitatea de transport de călători prin intermediul unor servicii de închiriere de autobuze cu șofer, cu condiția ca vehiculele închiriate de această întreprindere să fie de categoria M2 sau M3 în sensul Directivei 70/156, și, pe de altă parte, că nu se opune unei legislații naționale care prevede o rată redusă a accizei pentru motorina de uz comercial utilizată drept carburant pentru transportul regulat de călători, fără a prevedea însă o astfel de rată pentru cea utilizată pentru transportul ocazional de călători, cu condiția ca această legislație să respecte principiul egalității de tratament, aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere.

Cu privire la a doua și la a treia întrebare

- 43 Prin intermediul celei de a doua și al celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 7 alineatele (2) și (3) din Directiva 2003/96 poate fi invocat în mod direct de un particular împotriva autorităților italiene.
- 44 Având în vedere răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 45 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a doua) declară:

Articolul 7 alineatele (2) și (3) din Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității trebuie interpretat în sensul că, pe de o parte, intră în domeniul său de aplicare o întreprindere privată care desfășoară activitatea de transport de călători prin intermediul unor servicii de închiriere de autobuze cu șofer, cu condiția ca vehiculele închiriate de această întreprindere să fie de categoria M2 sau M3 în sensul Directivei 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea autovehiculelor și a remorcilor acestora, și, pe de altă parte, că nu se opune unei legislații naționale care prevede o rată redusă a accizei pentru motorina de uz comercial utilizată drept carburant pentru transportul regulat de călători, fără a prevedea însă o astfel de rată pentru cea utilizată pentru transportul ocazional de călători, cu condiția ca această legislație să respecte principiul egalității de tratament, aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere.

Semnături