GENERALINIO ADVOKATO
MACIEJ SZPUNAR IŠVADA,
pateikta 2014 m. balandžio 30 d.[1]

Byla C-152/13

Holger Forstmann Transporte GmbH & Co. KG
prieš
Hauptzollamt Münster
(*Finanzgericht Düsseldorf* (Vokietija) pateiktas prašymas

priimti prejudicinį sprendimą)

„Energetikos produktų apmokestinimas — Išimtys — Energetikos produktai, esantys standartinėse komercinės paskirties transporto priemonių cisternose, skirti naudoti kaip šių transporto priemonių degalai — Sąvokos „standartinės cisternos“ aiškinimas — Platintojų arba kėbulų gamintojų įmontuotos cisternos“

1. Ši byla susijusi su sąvokos „standartinės [degalų] cisternos“ aiškinimu atsižvelgiant į energetikos produktų apmokestinimą. Dėl šios sąvokos, kuri Sąjungos teisės aktuose yra jau seniai, Europos Komisija šiuo metu yra pateikusi pakeitimo pasiūlymą, daugiausia susijusį su techninių ir ekonominių aplinkybių pasikeitimu komercinės paskirties transporto priemonių rinkoje[2]. Teisingumo Teismui šioje byloje tenka užduotis patikrinti, ar aplinkybių pasikeitimas taip pat turėtų paveikti minėtos sąvokos (pagal jos dabartinę redakciją) aiškinimą.

Teisinis pagrindas

2. Šios bylos teisinį pagrindą Sąjungos teisės lygmeniu sudaro 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvos 2003/96/EB, pakeičiančios Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą[3], nuostatos. Šia direktyva reglamentuojamas energetikos produktų apmokestinimas Europos Sąjungoje. Joje, be kitų dalykų, nustatyti tam tikri atleidimo nuo šio apmokestinimo atvejai.

3. Direktyvos 2003/96 24 straipsnyje nustatyta:

„1. Vienoje valstybėje narėje vartojimui išleisti energetikos produktai, patalpinti į komercinės paskirties transporto priemonių standartines cisternas ir skirti naudoti kaip tų pačių transporto priemonių variklių degalai, taip pat specialiuose konteineriuose, ir vežimo metu skirti naudoti šiuos konteinerius aprūpinančių sistemų darbui, kitose valstybėse narėse neapmokestinami.

1 — Originalo kalba: prancūzų.

2 — 2011 m. balandžio 13 d. Tarybos direktyvos pasiūlymas, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą [COM (2011) 169, galutinis, (OL C 189, p. 5, toliau – Komisijos pasiūlymas].

3 — OL L 283, p. 51; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 9 sk., 1 t., p. 405.

2. Šiame straipsnyje sąvoka „standartinės cisternos“:

— tai bakai, gamintojo nuolatinai pritvirtinti prie visų to paties tipo motorinių transporto priemonių, kai degalus iš jų galima tiesiogiai naudoti transporto priemonės judėjimui ir prireikus šaldymo ir kitų sistemų darbui vežimo metu. Standartiniais bakais taip pat laikomi dujų bakai, pritvirtinti prie motorinių transporto priemonių, skirti dujas tiesiogiai naudoti kaip degalus ir bakai, prijungti prie kitų sistemų, kurios gali būti įtaisytos transporto priemonėje,

— bakai, gamintojo nuolatinai pritvirtinti prie visų to paties tipo talpų, kurių nuolatinė konstrukcija leidžia degalus tiesiogiai naudoti šaldymo ir kitų sistemų, įtaisytų specialiuosiuose konteineriuose, darbui vežimo metu.

„Speciali talpykla – tai talpykla, specialiais prietaisais pritaikyta aušinimo, oksidavimo, šiluminės izoliacijos arba kitoms sistemoms.“

4. Prejudiciniai klausimai šioje byloje pateikti dėl Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalies pirmojoje įtraukoje pateiktos sąvokos „standartinės cisternos“ apibrėžties.

5. Kalbant apie bylai reikšmingus Vokietijos teisės aktus, tai yra 2006 m. liepos 15 d. Įstatymas dėl energijos mokesčio[4] ir 2006 m. liepos 31 d. šio įstatymo taikymo reglamentas[5]. Nuostatose, kuriomis Direktyvos 2003/96 24 straipsnis perkeliamas į nacionalinę teisę, pakankamai tiksliai remiamasi šio straipsnio formuluote. Kaip nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, *Bundesfinanzhof* (Aukščiausiasis mokesčių teismas) šias nuostatas aiškina griežtai.

Pagrindinės bylos faktinės aplinkybės, prejudiciniai klausimai ir proceso eiga

6. Ieškovė pagrindinėje byloje, *Holger Forstmann Transporte GmbH & Co. KG*, (toliau – HFT) yra kelių transporto įmonė su buveine Vokietijoje. Ji iš komercinės paskirties transporto priemonių gamintojos *Daimler AG* savo veiklos reikmėms įsigijo komercinės paskirties variklinę transporto priemonę. Šioje transporto priemonėje iš pradžių buvo įmontuota 780 litrų talpos degalų cisterna. Kadangi HFT numatytam transporto priemonės naudojimui reikėjo įmontuoti specialią įrangą, ši užduotis patikėta kėbulų gamybos įmonei *R&S Fahrzeugbau*. Norėdama įmontuoti šią įrangą, kėbulų gamybos įmonė dėl techninių priežasčių turėjo perkelti transporto priemonės gamintojo iš pradžių įmontuotą degalų cisterną (toliau – „1 cisterna“). Tai darydama, kėbulų gamybos įmonė taip pat įmontavo antrąją 780 litrų talpos cisterną, ją iš anksto įsigijo iš *Hoppe Truck-Tanks GmbH & Co. KG* (toliau – „2 cisterna“). Antrąją cisterną taip pat galėjo įmontuoti transporto priemonės gamintojas, tačiau šis sprendimas ekonomiškai neapsimokėjo, nes šią cisterną taip pat būtų reikėję perkelti, siekiant galutinai pertvarkyti transporto priemonę.

7. 2009 m. gruodžio 2 d. ir 2011 m. vasario 14 d. vairuotojas į nagrinėjamą transporto priemonę Nyderlanduose įpylė degalų ir iš karto ją nuvairavo į Vokietijos teritoriją. Degalai buvo panaudoti tik transporto priemonei varyti.

8. 2012 m. birželio 28 d. HFT deklaravo *Hauptzollamt Münster* (Vokietijos mokesčių institucija, atsakovė pagrindinėje byloje) 2 cisternoje importuotų degalų kiekį. Po šios deklaracijos *Hauptzollamt Münster* 2012 m. liepos 3 d. pranešimu pareikalavo sumokėti 501,22 EUR sumą kaip energijos mokestį už 2 cisternoje įvežtus degalus, o 2012 m. rugsėjo 19 d. pranešimu – sumokėti 291,14 EUR sumą to paties mokesčio už 1 cisternoje įvežtus degalus. Iš tiesų *Hauptzollamt Münster* manė, kad nei 1 cisterna, kurią perkėlė kėbulų gamybos įmonė, nei 2 cisterna, kurią iš pradžių įmontavo ta pati

4 — *Energiesteuergesetz* (*BGBl.* I, 2006, p. 1534); 2009 m. liepos 17 d. įstatymo (*BGBl.* I, 2009, p. 1979) 1 straipsnio versija.

5 — *Energiesteuer-Durchführungsverordnung* (*BGBl.* I, p. 1753); 2009 m. spalio 5 d. reglamento (*BGBl.* 2009, p. 3262) 6 straipsnio versija.

įmonė, transporto priemonės gamintojo nebuvo pritvirtintos nuolatinai, todėl jos neatitiko sąvokos „standartinės cisternos“ apibrėžties pagal Vokietijos teisės nuostatas, kuriomis į nacionalinę teisę perkeltas Direktyvos 2003/96 24 straipsnis. Taigi pagal minėtas nuostatas tose cisternose buvę degalai negalėjo būti atleisti nuo mokesčio.

9. Kadangi *Hauptzollamt Münster* atmetė HTF paduotus administracinius skundus, HTF prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme pareiškė ieškinį dėl minėtų pranešimų panaikinimo.

10. Kaip nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remiantis *Bundesfinanzhof* pateikiamu bylai reikšmingų nuostatų aiškinimu, ieškinį reikia atmesti. Iš esmės pagal minėtąjį aiškinimą transporto priemonių platintojų arba kėbulų gamintojų įmontuotos cisternos nepatenka į sąvoką „standartinės cisternos“. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, *Bundesfinanzhof* iš esmės remiasi Sprendime *Schoonbroodt*[6] Teisingumo Teismo pateiktu 1983 m. kovo 28 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 918/83, nustatančio Bendrijos atleidimo nuo muitų sistemą[7], 112 straipsnio 1 dalies, suformuluotos iš esmės taip pat kaip ir Direktyvos 2003/96 24 straipsnis, išaiškinimu.

11. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas vis dėlto kelia klausimą, ar ne geriau būtų sąvoką „standartinės cisternos“ aiškinti plačiau, kad ji taip pat apimtų transporto priemonių platintojų ar kėbulų gamintojų įmontuotas cisternas, pavyzdžiui, tokias, kurios nagrinėjamos pagrindinėje byloje. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad įkvėpimo taikyti tokį platų aiškinimą galima semtis iš Teisingumo Teismo pozicijos Sprendime *Meiland Azewijn*[8].

12. Šiomis aplinkybėmis *Finanzgericht Düsseldorf* (Vokietija) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar gamintojo sąvoka, kaip ji suprantama pagal Direktyvos [2003/96] 24 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą, turi būti aiškinama taip, kad ji apima kėbulų gamintojus arba transporto priemonių platintojus, jeigu jie transporto priemonės gamybos procese įmontuoja degalų cisterną, nes pačiame gamybos procese dėl techninių ir (arba) ekonominių priežasčių esant darbų pasidalijimui dalyvauja kelios savarankiškos įmonės?

2. Jeigu atsakymas į pirmąjį klausimą būtų teigiamas, kaip reikėtų aiškinti sąlygą, pagal kurią Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalies pirma pastraipa taikoma „tokio paties tipo“ variklinėms transporto priemonėms?“

13. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo sprendimą Teisingumo Teismas gavo 2013 m. kovo 26 d. Pastabas raštu pateikė HFT, *Hauptzollamt Münster*, Čekijos Respublika ir Komisija. Posėdis nebuvo surengtas.

Analizė

14. Prejudiciniais klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo prašomas aiškinimas susijęs su sąvokomis „gamintojas“ ir „to paties tipo“ transporto priemonės. Tačiau manau, kad būtų protingiau, kaip siūlo Čekijos vyriausybė, analizuoti sąvoką „standartinės cisternos“ kaip visumą, tiksliau – kelti klausimą dėl to, kaip šią sąvoką reikia aiškinti atsižvelgiant į aktualias ekonomines ir technines aplinkybes, kad būtų užtikrintas Direktyvos 2003/96 24 straipsnio veiksmingumas.

6 — C-247/97, EU:C:1998:586.

7 — OL L 105, p. 1.

8 — C-292/02, EU:C:2004:499.

Nagrinėjamos nuostatos genezė

15. Komercinės paskirties transporto priemonių standartinėse cisternose esančių degalų nuo akcizo ir mokesčių atleidimas pirmą kartą, jeigu neklystu, buvo apibrėžtas Reglamento Nr. 918/83 112 straipsnio 2 dalies c punkte. Ši apibrėžtis suformuluota iš esmės taip pat kaip ir dabartinė Direktyvos 2003/96 24 straipsnyje pateikta apibrėžtis.

16. Taip suformuluota apibrėžtis grindžiama prielaida, kuri jos priėmimo momentu neabejotinai buvo teisinga, kad komercinės paskirties transporto priemonių gamintojai siūlo tam tikro tipo transporto priemones, kurių dauguma techninių charakteristikų, įskaitant degalų cisternų skaičių ir rūšį, yra standartizuotos. Taigi buvo lengva nustatyti konkretų transporto priemonės tipą ir patikrinti, ar konkrečios transporto priemonės degalų cisterna atitinka konkrečias tipo, prie kurio ši transporto priemonė priskiriama, charakteristikas. Atsižvelgiant į prekybos santykius su trečiosiomis šalimis, taip buvo galima neleisti valstybių narių mokestinių interesų nenaudai importuoti perviršinio kiekio degalų iš šalių, kur jų kaina dėl keitimo kurso ir mokesčių politikos skirtumų buvo gerokai mažesnė už Bendrijos rinkoje taikomą kainą.

17. Remiantis šitaip apibrėžta sąvoka „standartinės cisternos“, buvo galima neleisti importuoti degalų ne tik nešiojamosiose cisternose (tai buvo leidžiama turistinių transporto priemonių atveju) ir įvairiose kitose talpyklose, bet ir papildomose cisternose, specialiai įrengtose komercinės paskirties transporto priemonėse degalų importui į Bendrijos muitų teritoriją. Išorės sienų kontrolė leido užtikrinti šių nuostatų veiksmingumą.

18. Kalbant apie degalų, esančių komercinės paskirties transporto priemonių cisternose, importą, pažymėtina, kad, siekiant atleisti juos nuo akcizo Bendrijos viduje, ta pati apibrėžtis, jau buvusi 1968 m. liepos 19 d. Tarybos direktyvos 68/297/EEB dėl nuostatų, leidžiančių įvežti degalus be muitų komercinių motorinių transporto priemonių bakuose, standartizavimo [9], pakeistos 1985 m. liepos 8 d. Tarybos direktyva 85/347/EEB [10], 2 straipsnio antrojoje įtraukoje, ir beveik pažodžiui pakartota 1992 m. spalio 19 d. Tarybos direktyvos 92/81/EEB dėl mineralinėms alyvoms taikomų akcizų struktūros derinimo [11] 8a straipsnio 2 dalyje, nustatyta priėmus 1994 m. gruodžio 22 d. Tarybos direktyvą 94/74/EB [12].

19. Remiantis Direktyvos 94/74 devyniolikta konstatuojamąja dalimi, vienoje valstybėje narėje degalai, išleisti vartoti kitoje valstybėje narėje ir esantys komercinės paskirties transporto priemonių bakuose, atleidžiami nuo akcizo „siekiant netrukdyti laisvo asmenų ir prekių judėjimo bei išvengti dvigubo apmokestinimo“.

20. Direktyva 92/81 buvo panaikinta ir pakeista Direktyva 2003/96, o jos 8a straipsnis be esminių pakeitimų tapo Direktyvos 2003/96 24 straipsniu.

9 — OL L 175, p. 15; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 17.

10 — OL L 183, p. 22; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 221.

11 — OL L 316, p. 12.

12 — OL L 365, p. 46; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 9 sk., 1 t., p. 264.

Teisingumo Teismo praktika

Sprendimas *Schoonbroodt*

21. Teisingumo Teismas kartą jau turėjo progą pagal Sąjungos teisės aktus išaiškinti sąvoką „standartinės cisternos“ Sprendime *Schoonbroodt* [13]. Nors byla, kurioje priimtas tas sprendimas, kaip ir ši byla, buvo susijusi su leidimu įvežti komercinės paskirties transporto priemonių cisternose esančius degalus be akcizo Bendrijos viduje ir taikant Belgijos teisės aktus, vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo prašomas išaiškinimas buvo susijęs su sąvoka „standartinės cisternos“, kaip ji yra apibrėžta Reglamento Nr. 918/83 112 straipsnyje, t. y. atleidimo nuo muitų srityje [14].

22. Tame sprendime Teisingumo Teismas sąvoką „standartinės cisternos“ aiškino griežtai. Visų pirma jis į šios sąvokos taikymo sritį neįtraukė platintojo arba kėbulų gamintojo nuolatinai pritvirtintų cisternų sąvokos [15].

23. Motyvuodamas tokį savo sprendimą, Teisingumo Teismas rėmėsi principais, kylančiais iš teismo praktikos, susijusios su atleidimu nuo muitų, pagal kurią „priimdama nuostatas dėl muitų taikymo sustabdymo, Taryba privalo atsižvelgti į teisinio saugumo reikalavimus ir į sunkumus, su kuriais susiduria nacionalinės muitinės administracijos <…>. Iš to darytina išvada, kad tokias nuostatas reikia aiškinti griežtai, pagal jų tekstą, ir todėl jos, priešingai jų formuluotei, negali būti taikomos jose nepaminėtiems produktams“ [16].

Sprendimas *Meiland Azewijn*

24. Sprendime *Meiland Azewijn* [17] Teisingumo Teismas priėmė sprendimą dėl Direktyvos 92/81 8a straipsnio išaiškinimo (vėliau ši nuostata buvo pakeista šioje byloje nagrinėjama nuostata). Tačiau byla, kurioje priimtas tas sprendimas, buvo susijusi ne su sąvokos „standartinės cisternos“, bet su sąvokos „komercinės paskirties transporto priemonės“, kuri tame straipsnyje neapibrėžta, apibrėžimu ir tuo, ar šių transporto priemonių cisternose esantys degalai, leidžiami įvežti be akcizo, gali būti naudojami tik transporto priemonei varyti, o gal jie gali būti naudojami ir tam, kad veiktų transporto priemonėje, pavyzdžiui, žemės ūkio mašinose, įmontuoti mechanizmai ir sistemos.

25. Nors Sprendime *Meiland Azewijn* [18] pateikto išaiškinimo objektas skyrėsi nuo šios bylos aiškinimo objekto, kai kurios Teisingumo Teismo išvados gali būti aktualios šiai bylai. Pirma, kalbant apie sąvoką „komercinės paskirties transporto priemonės“, pažymėtina, kad Teisingumo Teismas atsisakė remtis šios sąvokos apibrėžtimis, atsižvelgiant į degalų neapmokestinimą, esančiomis Direktyvoje 68/297 ir Reglamente Nr. 918/83 [19]. Jis nusprendė kliautis nagrinėjamos nuostatos struktūra ir tikslu, t. y. laisvo asmenų ir prekių judėjimo apsauga ir siekiu išvengti dvigubo apmokestinimo [20]. Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad Direktyvos 92/81 8a straipsnį reikia aiškinti plačiai [21].

13 — EU:C:1998:586.

14 — Sprendimo *Schoonbroodt*, EU:C:1998:586, 18 ir 20 punktai. Nors byla, kurioje priimtas tas sprendimas, buvo susijusi su Reglamentu Nr. 918/83, iš dalies pakeistu 1988 m. gegužės 3 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 1315/88, šis pakeitimas iš esmės nepaveikė transporto priemonėse tvirtinamų standartinių cisternų sąvokos apibrėžties.

15 — Sprendimas *Schoonbroodt*, EU:C:1998:586, rezoliucinė dalis.

16 — Sprendimo *Schoonbroodt* (EU:C:1998:586) 23 punktas. Taip pat žr. išvadą byloje *Schoonbroodt* (C-247/97, EU:C:1998:323, 38, 41 ir 42 punktai), kurioje generalinis advokatas F. Jacobs suformulavo motyvus, paremtus muitų srityje nusistovėjusia teismų praktika.

17 — EU:C:2004:499.

18 — EU:C:2004:499.

19 — Šioje byloje klausimas buvo susijęs su žemės ūkio variklių cisternose esančiais degalais, o Direktyvoje 68/297 ir Reglamente Nr. 918/83 komercinės paskirties transporto priemonė apibrėžiama kaip skirta asmenims ar prekėms vežti.

20 — Sprendimo *Meiland Azewijn*, EU:C:2004:499 39–41 punktai. Teisingumo Teismas nurodė Direktyvos 92/81 8a straipsnio tikslą, jis paminėtas Direktyvos 94/74 devynioliktoje konstatuojamojoje dalyje.

21 — Sprendimo *Meiland Azewijn* (EU:C:2004:499) 41 punktas.

26. Antra, dėl neapmokestinant akcizu importuotų degalų naudojimo Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad jie gali būti naudojami ne tik transporto priemonei varyti, bet ir kitais tikslais, pavyzdžiui, žemės ūkio darbams. Šis sprendimas labai įdomus, atsižvelgiant į sąvokos „standartinės cisternos“, kurią reikia nagrinėti šioje byloje, apibrėžties formuluotę. Iš tiesų šioje apibrėžtyje aiškiai numatyta, kad šių cisternų konstrukcija turi leisti „kurą naudoti tiesiogiai ir *varymui*, ir tam tikrais atvejais – šaldymo bei kitų sistemų darbui *vežimo metu*“ [22]. Man atrodo aišku, kad, vertinant pažodžiui, ši apibrėžtis susijusi tik su degalais, naudojamais vežimo metu transporto priemonei varyti arba transporto priemonės sistemų darbui vežimo metu. Taigi Teisingumo Teismas aiškiai nukrypo nuo 8a straipsnio teksto.

Teisinis vertinimas

27. Šitaip apibūdinęs istorines ir jurisprudencines sąvokos „standartinės cisternos“ apibrėžties pagal Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalį aplinkybes, dabar įvertinsiu šios nuostatos aiškinimą atsižvelgdamas į pagrindinės bylos faktines aplinkybes. Šis vertinimas bus atliekamas dviem etapais, atskiriant 1 cisternos ir 2 cisternos atvejus, aprašytus šios išvados 6 punkte, tačiau iš to bus padaryta bendra išvada.

1 cisternos atvejis

28. Noriu priminti, kad 1 cisterną į transporto priemonę įmontavo gamintojas, paskui kėbulo gamintojas ją perkėlė ir taip galutinai pertvarkė transporto priemonę.

29. *Hauptzollamt Münster* nesutiko atleisti nuo akcizo šioje cisternoje esančių degalų, manydama, kad ji nepatenka į sąvokos „standartinė cisterna“ apibrėžtį pagal Direktyvą 2003/96. *Hauptzollamt Münster* nuomone, dėl to, kad nagrinėjamą cisterną perkėlė trečiasis asmuo, jos transporto priemonėje nepritvirtino gamintojas, kaip, šios institucijos teigimu, reikalaujama Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalies nuostatoje.

30. *Hauptzollamt Münster* tokį patį aiškinimą pateikia rašytinėse pastabose. Jis iš esmės grindžiamas nagrinėjamos nuostatos pažodiniu aiškinimu, Sprendimu *Schoonbroodt* [23] ir teisinio saugumo principu. Tačiau labai abejoju tuo, ar šiais trimis dalykais tikrai galima grįsti Vokietijos mokesčių institucijos palaikomą poziciją.

31. Pirma, kalbant apie Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalies pirmoje įtraukoje pateiktos apibrėžties formuluotę, pažymėtina, kad joje neminima konkrečioje transporto priemonėje „gamintojo pritvirtinta cisterna“. Atvirkščiai, formuluotėje vartojama daugiskaita, standartines cisternas apibrėžiant taip: „*cisternos*, gamintojo nuolatinai pritvirtintos prie *visų* to paties tipo, kaip ir nagrinėjama, transporto priemonių“ [24]. Taigi, kaip teisingai pažymi Komisija, kalbama apie bendrą cisternų kategoriją, o ne apie tai, ar konkreti cisterna yra fiziškai įmontuota gamintojo į transporto priemonę.

32. Tai, kad teisės aktų leidėjas pasirinko tokį sprendimą, galima nesunkiai paaiškinti nagrinėjamos nuostatos tikslu apsaugoti laisvą asmenų ir prekių judėjimą ir išvengti dvigubo apmokestinimo, kartu užtikrinant valstybių narių teisėtų mokestinių interesų apsaugą. Atsižvelgiant į šį tikslą, svarbu yra ne asmuo, įmontavęs konkrečią cisterną į konkrečią transporto priemonę, bet cisternos funkcionalumas,

22 — Kursyvu išskirta mano.

23 — EU:C:1998:586.

24 — Kursyvu išskirta mano. Kitose Direktyvos 2003/96 kalbinėse versijose vartojama panaši formuluotė – „die vom Hersteller für alle Kraftfahrzeuge desselben Typs fest eingebauten Behälter“ vokiečių k.; „zbiorniki trwale zamontowane przez wytwórcę we wszystkich pojazdach silnikowych tego samego rodzaju jak dany pojazd“ lenkų k.; „the tanks permanently fixed by the manufacturer to all motor vehicles of the same type as the vehicle in question“ anglų k.

t. y. leisti varyti transporto priemonę ir veikti jos sistemoms įprastai ją naudojant. Aiškinimas, kuriuo cisterna neįtraukiama į apibrėžtį vien todėl, kad ji buvo pakeista arba tik perkelta, kitam asmeniui nei gamintojas taisant ar modifikuojant transporto priemonę, neatitinka nei Direktyvos 2003/96 24 straipsnio esmės, nei tikslo.

33. Šitoks aiškinimas negalimas ir pagal Sprendimą *Schoonbroodt*. Byloje, kurioje priimtas tas sprendimas, buvo kalbama ne apie pakeistą ar perkeltą cisterną, bet apie papildomas cisternas, kurias į transporto priemones įmontuoja platintojai arba kėbulų gamintojai, kad padidintų savo autonomiją [25]. Taigi Teisingumo Teismas, remdamasis pažodiniu analizuojamos nuostatos aiškinimu, manė, kad buvo kalbama ne apie gamintojo „prie visų to paties tipo, kaip ir nagrinėjama, transporto priemonių“ pritvirtintas cisternas, nes iš tikrųjų gamintojas savo transporto priemonėse paprastai neįrengdavo tokių cisternų.

34. Tokiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas nusprendė, kad Reglamento Nr. 918/83 112 straipsnio 2 dalies c punkte pateikta standartinių cisternų apibrėžtis neapima cisternų, kurios „yra nuolatinai pritvirtintos transporto priemonės gamintojo platintojo ar kėbulų gamintojo siekiant įgyvendinti tam tikrus ekonominius tikslus“ [26]. Nors perskaičius vien Sprendimo *Schoonbroodt* rezoliucinę dalį galima manyti, kad į standartinių cisternų apibrėžtį nepatenka visos cisternos, kurias įmontavo kiti asmenys nei gamintojas, šio sprendimo motyvai leidžia daryti lankstesnę išvadą. Visų pirma man neatrodo, kad, remiantis tuo sprendimu, būtų galima manyti, kad į nagrinėjamą apibrėžtį nepatenka cisternos, įmontuotos trečiųjų asmenų ne „siekiant įgyvendinti tam tikrus ekonominius tikslus“, o tiesiog norint atkurti transporto priemonės funkcijas arba jas pakeisti.

35. Galiausiai manau, kad *Hauptzollamt Münster* argumento nepatvirtina ir teisinio saugumo principas. Pagal nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką teisinio saugumo principas, kuris yra vienas iš bendrųjų Bendrijos teisės principų, reikalauja, kad teisės normos būtų aiškios, tikslios ir teisės subjektai numatytų jų taikymą, ypač jeigu jos privatiems asmenims ir įmonėms gali sukelti nepalankių pasekmių [27]. Taigi šiuo principu bylose, patenkančiose į mokesčių sritį, pirmiausia siekiama apsaugoti mokesčių mokėtojų, o ne mokesčių institucijų interesus, visų pirma užtikrinant teisės taikymo padarinių numatomumą.

36. Kalbant apie pagrindinę bylą, reikia pažymėti, kad nors HFT mokesčių institucijai „prevenciškai“, kaip ji pažymi, deklaravo 2 cisternoje įvežtą kurą, ji (taip pat prevenciškai) nedeklaravo 1 cisternoje įvežto kuro. Manau, taip yra todėl, kad HFT negalėjo numatyti, jog 1 cisternoje importuotam kurui galėjo būti netaikomas atleidimas nuo akcizo.

37. Tačiau teisinio saugumo principui būdingas numatomumas reikalauja, kad teisės normos aiškinimas nelemtų absurdiškų ir sveikam protui prieštaraujančių rezultatų. Taip yra šioje byloje nagrinėjamu atveju, jeigu atleidimo nuo akcizo galimybė priklauso nuo atsitiktinių aplinkybių, neturinčių reikšmės atsižvelgiant į nagrinėjamos nuostatos tikslą, t. y. pakeistą ar perkeltą gamintojo iš pradžių įmontuotą cisterną po transporto priemonės įsigijimo. Jeigu būtų pasirinktas toks aiškinimas, vienas verslininkas galėtų būti atleistas nuo savo transporto priemonės cisternoje įvežto kuro akcizo, o kitas tokioje pačioje padėtyje esantis verslininkas tokios galimybės neturėtų vien todėl, kad remontavo ar modifikavo savo transporto priemonę. Toks rezultatas būtų ne tik nelogiškas, bet ir lemtų nepagrįstą skirtingą vertinimą, galintį iškreipti konkurenciją. Manau, tokį rezultatą lemiančio teisės normos aiškinimo negalima laikyti atitinkančiu teisinio saugumo principą.

25 — Sprendimo *Schoonbroodt* (EU:C:1998:586) 7, 12 ir 19 punktai.

26 — Sprendimas *Schoonbroodt*, EU:C:1998:586, rezoliucinė dalis.

27 — Visų pirma žr. Sprendimo *Förster* (C-158/07, EU:C:2008:630) 67 punktą.

38. Dėl šių priežasčių manau, kad net jeigu Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalyje esanti sąvokos „standartinės cisternos“ apibrėžtis būtų aiškinama pažodžiui, ji apimtų kitų asmenų nei transporto priemonės gamintojas pritvirtintas cisternas tais atvejais, kai šie asmenys tik pakeitė ar perkėlė šio gamintojo iš pradžių pritvirtintą cisterną ar cisternas.

2 cisternos atvejis

39. Reikia priminti, kad 2 cisterna, kurios talpa tokia pati kaip 1 cisternos, buvo įsigyta iš nepriklausomo platintojo ir kėbulų gamintojas, perkėlęs 1 cisterną, įmontavo ją į transporto priemonę. 2 cisterną taip pat galėjo įmontuoti gamintojas, gamindamas transporto priemonę, tačiau tai neapsimokėjo, nes vėliau, siekiant galutinai sutvarkyti transporto priemonę, šią cisterną taip pat reikėtų perkelti.

40. 2 cisternos atvejis yra panašus į Sprendime *Schoonbroodt*[28] nagrinėtų cisternų, nes jos transporto priemonėje niekada nebuvo pritvirtinęs gamintojas. Taigi, remiantis tiek Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalyje esančios apibrėžties pažodiniu aiškinimu, tiek šiuo sprendimu, nesunku padaryti išvadą, kad, priešingai nei 1 cisterna, 2 cisterna nepatenka į šios apibrėžties taikymo sritį. Tačiau manau, kad vertėtų atsispirti šiai pagundai. Iš tiesų toks pernelyg paprastas sprendimas neatrodo labiau pagrįstas atsižvelgiant ir į esamas ekonomines aplinkybes, ir į nagrinėjamos Direktyvos 2003/96 tikslus.

41. Remiantis HFT rašytinėse pastabose pateiktu teiginiu, kurį Komisija patvirtino savo pastabose, dabar yra įprasta, kad komercinės paskirties transporto priemonės gaminamos keliais etapais, nes gamintojas pagamina tik važiuoklę ir kabiną, o likusias dalis surenka specializuotos įmonės. Tas pats principas taikomas degalų cisternoms. Taigi gamintojai nesiūlo vieno tipo cisternų kiekvienos rūšies transporto priemonei; jie siūlo skirtingas cisternas atsižvelgdami į numatytąją transporto priemonės naudojimo paskirtį, rinką, kuriai transporto priemonė skirta, arba kliento pageidavimus. Be to, gali būti, kaip yra pagrindinėje byloje nagrinėjamu atveju, kad cisterną įmontuoja ne gamintojas, o trečiasis asmuo paskesniu transporto priemonės gamybos etapu.

42. Tokiomis aplinkybėmis tampa labai sunku, o gal net neįmanoma įvertinti, ar konkreti cisterna iš tikrųjų priklauso cisternų, „gamintojo nuolatinai pritvirtintų prie visų to paties tipo, kaip ir nagrinėjama, transporto priemonių“, kategorijai, kaip matyti iš tikslaus standartinių cisternų apibrėžties teksto. Be to, gali būti net taip, kad jokia cisterna neatitinka konkrečios transporto priemonės tipo apibrėžties, todėl šios transporto priemonės naudotojai negali pasinaudoti Direktyvos 2003/96 24 straipsnyje numatytu atleidimu.

43. Atrodo, kad pati *Hauptzollamt Münster* neatlieka tokios analizės, remdamasi prielaida, kad tiesiogiai gamintojo pritvirtinta cisterna patenka į sąvokos „standartinės cisternos“ apibrėžtį, o trečiųjų asmenų pritvirtinta cisterna į šią apibrėžtį nepatenka. Tuomet kalbama ne apie pažodinį Direktyvos 2003/96 taikymą, bet apie apytikrį vertinimą. Tačiau toks apytikris vertinimas neabejotinai lemia nevienodą požiūrį. Be to, taip ribojama konkurencija, nes transporto įmonės skatinamos atskiras dalis įsigyti iš transporto priemonių gamintojų ir kad jas įmontuotų gamintojai, o ne tretieji asmenys. Galima būtų teigti *dura lex sed lex*, tačiau tikiu, kad toks skirtingas požiūris neturi jokio pagrindo nei atsižvelgiant į pažodinį Direktyvos 2003/96 24 straipsnio aiškinimą, nei į jo tikslą.

44. Siekdama pašalinti šią problemą, Komisija siūlo kiekvienu konkrečiu atveju tikrinti, kokio tipo cisternas gamintojas siūlo konkrečios rūšies transporto priemonei, ir visų šių tipų cisternas laikyti patenkančiomis į nagrinėjamą apibrėžtį. Šis sprendimas man neatrodo įtikinamas. Kadangi gamintojai dažnai siūlo savo gaminamų transporto priemonių variantus, kurie skiriasi ne tik pagal numatytąją naudojimo paskirtį, bet ir pagal rinką, kurioje šios transporto priemonės parduodamos, norint

28 — EU:C:1998:586.

patikrinti visas siūlomas galimybes bent jau Europos Sąjungos teritorijoje administracinėms institucijoms ir teismams tektų konstatuoti labai sudėtingas faktines aplinkybes, ir skirtingose valstybėse narėse tai gali lemti skirtingus rezultatus. Tuomet tai prieštarautų Direktyvos 2003/96 *raison d'être* suderinti nacionalines nuostatas, susijusias su energetikos produktų apmokestinimu. Be to, Komisijos pasiūlymu neatsižvelgiama į cisternas, kurias gali siūlyti ne transporto priemonių gamintojai, bet tretieji asmenys. Tačiau, bet kuriuo atveju nukrypstant nuo nagrinėjamos nuostatos pažodinio aiškinimo, įtraukiant į ją gamintojų pagal užsakymą siūlomas cisternas, man atrodo netgi dar mažiau pagrįsta neįtraukti nepriklausomų pardavėjų siūlomų cisternų.

45. HFT savo ruožtu siūlo remtis 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatančia motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus[29], siekiant išaiškinti sąvoką „transporto priemonės tipas" pagal Direktyvos 2003/96 24 straipsnį. Tačiau, nekeliant klausimo, ar yra tinkama remtis konkrečioje teisės srityje vėliau priimtu teisės aktu siekiant išaiškinti ankstesnį aktą, patekantį į kitą sritį, nemanau, kad Direktyva 2007/46 galėtų būti tikrai naudinga šiai bylai. Iš tiesų degalų cisternų skaičius, tipas ir talpa nepriskiriama prie bendrų „transporto priemonės tipo" savybių, išvardytų minėtos direktyvos II priedo B dalyje. Kitaip tariant, tam pačiam „tipui" pagal Direktyvą 2007/46 priklausančios transporto priemonės gali turėti skirtingas cisternas, todėl grįžtame prie pradinio aspekto, susijusio su standartinių cisternų apibrėžties išaiškinimu pagal Direktyvą 2003/96.

46. Vietoj to siūlau, kaip Teisingumo Teismas padarė Sprendime *Meiland Azewijn*[30], standartinių cisternų apibrėžtį pagal Direktyvos 2003/96 24 straipsnį aiškinti remiantis šios nuostatos tikslu ir struktūra. Primenu, kad šis tikslas yra apsaugoti laisvą asmenų ir prekių judėjimą ir išvengti dvigubo apmokestinimo[31]. Šiuo tikslu teisės aktų leidėjas numatė ne patį atleidimą nuo akcizo, o tik pritaikymą, pagal kurį, taikant bendrosios taisyklės išimtį, energijos produktas, t. y. degalai, esantys komercinės paskirties transporto priemonių cisternose, apmokestinami ne valstybėje narėje, kurioje jie bus naudojami, bet toje valstybėje narėje, kurioje jie pateikiami vartoti. Iš tiesų pareiga kiekvieną kartą kertant vidaus sieną deklaruoti transporto priemonės cisternose esančio kuro kiekį ir būtinybė vėliau, siekiant išvengti dvigubo apmokestinimo, prašyti netaikyti akcizo degalų įsigijimo valstybėje narėje, labai kliudė kelių transportui tarp valstybių narių ir taigi vidaus rinkos prekybai. Būtent siekdamas išspręsti šią problemą teisės aktų leidėjas priėmė Direktyvos 2003/96 24 straipsnį.

47. Šio tikslo požiūriu svarbu yra ne degalų cisternos kilmė, bet tai, ar šie degalai yra skirti transporto priemonės varyti, ar galbūt šios transporto priemonės sistemų darbui. Taigi cisterna turi būti įmontuota taip, kad transporto priemonę būtų galima tiesiogiai aprūpinti degalais. Tačiau cisterną įmontavęs asmuo ir jos kilmė neturi reikšmės. Taigi, jeigu siekiant taikyti atleidimą nuo mokesčio būtų reikalaujama aplinkybės, kuri neturi jokios reikšmės atsižvelgiant į minėtą tikslą, tai akivaizdžiai neatitiktų Direktyvos 2003/96 tikslo.

48. Šią analizę patvirtina Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalies pirmos įtraukos antrasis sakinys, pagal kurį „dujų cisternos, pritaikytos prie transporto priemonių, suprojektuotų dujas naudoti tiesiogiai kaip degalus <...>, taip pat laikomos standartinėmis cisternomis". Iš tiesų tokių dujų cisternų paprastai nemontuoja gamintojai, juo labiau visose „to paties tipo <...> transporto priemonėse", nes paprastai variklinės transporto priemonės yra iš pradžių skirtos varyti ne dujomis, o iš naftos išgaunamais degalais. Taigi dujų cisternas montuoja specializuotos įmonės, nepriklausančios nuo gamintojų.

29 — OL L 263, p. 1.

30 — EU:C:2004:499. Žr. šios išvados 24 ir 26 punktus.

31 — Direktyvos 94/74, kuria nustatytas Direktyvos 92/81 8a straipsnis, vėliau tapęs Direktyvos 2003/96 24 straipsniu, devyniolikta konstatuojamoji dalis.

49. Ši nuostata, kuri jau buvo Reglamente Nr. 918/83, atspindi teisės aktų leidėjo valią sąvoką „standartinės cisternos“ apibrėžti lanksčiai, kad atleidimas nuo mokesčio nebūtų nepagrįstai netaikomas tam tikriems mokesčių mokėtojams. Tais laikais, kai benzino ar dyzelino cisternos buvo paprastai montuojamos nuosekliai, šis lankstumas galėjo apsiriboti dujų cisternomis. Dabartinėmis ekonominėmis aplinkybėmis, kai transporto priemonės gaminamos etapais, jo nepakanka. Taigi, jeigu Direktyvoje 2003/96 aiškiai numatyta, kad nuo mokesčio atleidžiamos trečiųjų asmenų pritvirtintose cisternose esančios dujos, nematau priežasčių, leidžiančių teigti, kad toks pats atleidimas neturėtų būti taikomas tokiose cisternose esančiam benzinui ar dyzeliniam kurui. Vėlgi toks teiginys turėtų būti grindžiamas aplinkybėmis, kurios neturi jokios reikšmės nagrinėjamos nuostatos tikslams.

50. Dėl galimo piktnaudžiavimo prevencijos manau, kad tokio piktnaudžiavimo rizika nėra susijusi su degalų cisternų kilme. Tai, kad kitoje valstybėje narėje įsigyti degalai naudojami vykstant į kitą valstybę narę, nėra piktnaudžiavimas. Tai, kad degalai įsigyjami valstybėje narėje, kurioje jų kaina yra mažesnė, kad būtų naudojami kitoje valstybėje narėje, taip pat nėra piktnaudžiavimas, jeigu dėl sienos artumo toks veiksmas apsimoka. Tai yra natūralus ekonomikos mechanizmas, būdingas vidaus rinkai. Piktnaudžiavimą galėtų lemti transporto priemonės cisternoje įvežamų degalų naudojimas kitiems tikslams nei šios transporto priemonės varymas ar jos sistemų darbas. Tačiau toks piktnaudžiavimas įmanomas ir naudojant tik gamintojo pritvirtintas cisternas. Taigi valstybės narės turi kovoti su šiais piktnaudžiavimo atvejais kitomis priemonėmis nei padarydamos atleidimą nuo mokesčio priklausomą nuo cisternos kilmės.

51. Mano siūlomam aiškinimui gali prieštarauti tai, kad Teisingumo Teismas Sprendime *Schoonbroodt*[32] neatsižvelgė į tikslus, dėl kurių Bendrijos teisės aktų leidėjas priėmė Direktyvos 92/81 8a straipsnį, išlaikydamas siaurą sąvokos „standartinės cisternos“ reikšmę. Tačiau reikia turėti omenyje tai, kad tame sprendime Teisingumo Teismas aiškino ne direktyvos nuostatą, susijusią su energetikos produktų apmokestinimu vidaus rinkoje, bet muitų srities reglamento, t. y. Reglamento Nr. 918/83 nuostatą, taikant Belgijos teisės aktus[33]. Teisingumo Teismas savo sprendime tikrai patvirtino, kad įvairiose nuostatose, kurios gali pasirodyti reikšmingos, pateikiamos „sąvokos „standartinės cisternos“ apibrėžtys pagrindinės bylos aplinkybėmis reikšmingai nesiskiria“[34]. Vis dėlto Teisingumo Teismo argumentai grindžiami muitų srityje nusistovėjusia teismų praktika[35], o ne nuostatos, priimtos vidaus rinkos srityje, tikslu. Kitaip nei generalinis advokatas F. Jacobs savo išvadoje, pateiktoje byloje *Schoonbroodt*[36], manau, kad, siekiant išaiškinti vidaus rinkos srities direktyvos nuostatą, galima atsižvelgti į kitus motyvus nei tie, į kuriuos atsižvelgiama aiškinant muitų srities reglamento nuostatą, nors šių nuostatų tekstas iš esmės tapatus. Visų pirma reikia turėti omenyje, kad jeigu reglamentų nuostatos taikomos tiesiogiai, direktyvos yra privalomos tik pasiektino rezultato atžvilgiu. Taigi aiškinant direktyvos nuostatą reikia labiau remtis ja siekiamu tikslu, o ne konkrečia jos formuluote. Tai niekaip iš anksto nelemia muitų srities reglamente esančios tokios pačios apibrėžties aiškinimo.

52. Be to, reikėtų pažymėti, kad argumentas dėl praktikos gaminti transporto priemones keliais etapais jau buvo pateiktas byloje, kurioje priimtas Sprendimas *Schoonbroodt*. Teisingumo Teismas į jį atsakė, nurodęs, kad į jo padarinius turi atsižvelgti Sąjungos teisės aktų leidėjas[37]. Tačiau teisės aktų leidėjas iš tikrųjų į tuos padarinius atsižvelgė, nes Komisija savo pasiūlyme[38] siūlė pakeisti sąvokos „standartinės cisternos“ apibrėžtį, kaip ji suprantama Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalyje, siekiant atsižvelgti į

32 — EU:C:1998:586.

33 — Žr. šios išvados 21 punktą.

34 — Sprendimo *Schoonbroodt* (EU:C:1998:586) 20 punktas.

35 — Žr. šios išvados 23 punktą.

36 — Žr. išvados byloje *Schoonbroodt* (EU:C:1998:323) 45 punktą.

37 — Sprendimo *Schoonbroodt*,(EU:C:1998:586) 27 punktas.

38 — Žr. šios išvados 2 išnašą.

komercinės paskirties transporto priemonių gamybos būdo pokyčius[39]. Pagal Komisijos siūlymą ši apibrėžtis turėtų apimti „cisternas, gamintojo ar trečiųjų asmenų nuolatinai pritvirtintas prie variklinių transporto priemonių“, atitinkančias techninius reikalavimus ir leidžiančias tiesiogiai aprūpinti transporto priemonę degalais[40].

53. Komisijos pasiūlymas dar nepatvirtintas, tačiau manau, kad nagrinėjamą nuostatą pagal jos dabartinę formuluotę reikėtų aiškinti pagal tokią pačią prasmę. Be to, nesutinku su *Hauptzollamt Münster* pateiktu priešingu argumentu, jog Komisijos siūlomas pakeitimas rodo, kad skiriasi dabartinio nuostatos teksto norminis turinys, ir tai neleidžia jos aiškinti pagal minėtą pasiūlymą. Iš tiesų Komisija ketina ne pakeisti Direktyvos 2003/96 24 straipsnio padarinius, o juos išlaikyti, pritaikant šios nuostatos tekstą prie ekonominės tikrovės. Taigi šį tikslą visiškai įmanoma pasiekti nuo dabar, patvirtinant tokį sąvokos „standartinės cisternos“ apibrėžties aiškinimą, kuris atitiktų esamus automobilių rinkos reikalavimus.

Bendras vertinimas

54. Kaip jau nurodžiau šios išvados 14 punkte, manau, kad į abu *Finanzgericht Düsseldorf* pateiktus klausimus reikia pateikti bendrą atsakymą, t. y. nuosekliai išaiškinti sąvokos „standartinės cisternos“ apibrėžtį pagal Direktyvos 2003/96 24 straipsnio 2 dalį. Šią apibrėžtį reikia suprasti kaip apimančią visas prie komercinės paskirties transporto priemonių nuolatinai pritvirtintas cisternas, kurios skirtos tiesiogiai aprūpinti šias transporto priemones degalais. Savaime suprantama, šios cisternos turi atitikti visus techninius reikalavimus.

55. Pripažįstu, kad šis sprendimas gali atrodyti rizikingas, nes juo nukrypstama nuo nagrinėjamos nuostatos tikslios formuluotės ir vienintelio sprendimo, kuriame Teisingumo Teismas aiškino šią nuostatą. Man atrodo, kad tai yra vienintelis aiškinimo variantas, kuriuo kartu galima užtikrinti ir Direktyvos 2003/96 veiksmingumą, ir vienodą jos taikymą visoje Europos Sąjungoje, taip pat mokesčių mokėtojų teisinį saugumą.

Išvada

56. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Finanzgericht Düsseldorf* pateiktus prejudicinius klausimus:

2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvos 2003/96/EB, pakeičiančios Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą, 24 straipsnio 2 dalies pirmą įtrauką reikia aiškinti taip, kad sąvoka „standartinės cisternos“ apima visas prie komercinės paskirties transporto priemonių nuolatinai pritvirtintas cisternas, skirtas tiesiogiai aprūpinti šias transporto priemones degalais.

39 — Pagal Komisijos pasiūlymo 26 konstatuojamąją dalį: „siekiant užtikrinti laisvą judėjimą ir tuo pačiu metu laikytis saugumo reikalavimų, taikomų komercinėms variklinėms transporto priemonėms <...>, turėtų būti *atnaujinta* Direktyvos [2003/96] 24 straipsnyje pateikta tokių transporto priemonių standartinių cisternų apibrėžtis, kad būtų atsižvelgta į tai, kad degalų cisternas komercinėse transporto priemonėse montuoja ne vien tik jų gamintojai“ (kursyvu išskirta mano).

40 — Komisijos pasiūlymo 1 straipsnio 18 punktas.