Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção)

14 de janeiro de 2021 *

«Incumprimento de Estado — Artigo 258.º TFUE — Diretiva 2003/96/CE — Tributação dos produtos energéticos e da eletricidade — Artigos 4.° e 19.° — Regulamentação adotada por uma região autónoma de um Estado-Membro — Contribuição para a compra de gasolina e gasóleo sujeitos a imposto especial de consumo — Artigo 6.º, alínea c) — Isenção ou redução do imposto especial de consumo — Conceito de "reembolso da totalidade ou parte" do montante do imposto — Ausência de prova da existência de uma relação entre essa contribuição e o imposto especial de consumo»

No processo C-63/19,

que tem por objeto uma ação por incumprimento nos termos do artigo 258.º TFUE, entrada em 29 de janeiro de 2019,

Comissão Europeia, representada por R. Lyal e F. Tomat, na qualidade de agentes,

demandante,

contra

República Italiana, representada por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por G. M. De Socio, avvocato dello Stato,

demandada,

apoiada por:

Reino de Espanha, representado por S. Jiménez García e J. Rodríguez de la Rúa, na qualidade de agentes,

interveniente,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Quinta Secção),

composto por: E. Regan, presidente de secção, M. Ilešič, E. Juhász (relator), C. Lycourgos e I. Jarukaitis, juízes,

advogado-geral: J. Richard de la Tour,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

* Língua do processo: italiano.

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 16 de julho de 2020,

profere o presente

Acórdão

1 Com a sua petição, a Comissão Europeia pede ao Tribunal de Justiça que declare que, ao aplicar uma redução das taxas do imposto especial de consumo, prevista pela legislação regional adotada pela Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (Região Autónoma de Friul-Venécia Juliana, Itália, a seguir «Região»), sobre a gasolina e o gasóleo utilizados como carburantes para a venda desses produtos aos residentes dessa região, a República Italiana não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 4.° e 19.° da Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade (JO 2003, L 283, p. 51).

Quadro jurídico

Direito da União

2 Os considerandos 2 a 5, 9 e 24 da Diretiva 2003/96 têm a seguinte redação:

«(2) A ausência de disposições comunitárias que sujeitem a uma taxa mínima de tributação da eletricidade e dos produtos energéticos que não os óleos minerais poderá ser prejudicial ao bom funcionamento do mercado interno.

(3) O bom funcionamento do mercado interno e a realização dos objetivos das outras políticas comunitárias exigem a fixação de níveis mínimos de tributação a nível comunitário para a maioria dos produtos energéticos, incluindo a eletricidade, o gás natural e o carvão.

(4) A existência de importantes diferenças entre os níveis nacionais de tributação da energia aplicados pelos Estados-Membros poderá ser prejudicial ao bom funcionamento do mercado interno.

(5) A fixação a níveis adequados das taxas mínimas comunitárias pode permitir reduzir as atuais diferenças entre os níveis nacionais de tributação.

[...]

(9) Deverá ser concedida aos Estados-Membros a necessária flexibilidade para definirem e aplicarem políticas adaptadas aos contextos nacionais.

[...]

(24) Convém permitir aos Estados-Membros a aplicação de determinadas outras isenções, ou de níveis reduzidos de tributação, sempre que tal não prejudique o bom funcionamento do mercado interno nem implique distorções da concorrência.»

3 O artigo 4.º desta diretiva dispõe:

«1. Os níveis de tributação aplicados pelos Estados-Membros aos produtos energéticos e à eletricidade enumerados no artigo 2.º não podem ser inferiores aos níveis mínimos previstos na presente diretiva.

2. Para efeitos da presente diretiva, entende-se por "nível da tributação", o montante total dos impostos indiretos cobrados (excluindo o [imposto sobre o valor acrescentado (IVA)], calculados direta ou indiretamente com base na quantidade de produtos energéticos e de eletricidade à data de introdução no consumo.»

4 O artigo 5.º da referida diretiva prevê:

«Desde que respeitem os níveis mínimos de tributação previstos na presente diretiva e sejam compatíveis com o direito comunitário, podem ser aplicadas pelos Estados-Membros, sob controlo fiscal, taxas de imposto diferenciadas, nos seguintes casos:

– se as taxas diferenciadas estiverem diretamente ligadas à qualidade do produto;

– se as taxas diferenciadas dependerem de níveis quantitativos de consumo de eletricidade e produtos energéticos utilizados para fins de aquecimento;

– para as seguintes utilizações: transportes públicos locais de passageiros (incluindo os táxis), recolha de lixo, forças armadas e administração pública, pessoas deficientes, ambulâncias;

– para distinguir entre utilização profissional e utilização não profissional, no caso dos produtos energéticos e da eletricidade referidos nos artigos 9.° e 10.°»

5 O artigo 6.º da mesma diretiva tem a seguinte redação:

«Os Estados-Membros têm a faculdade de aplicar as isenções ou reduções do nível de tributação previstas na presente diretiva:

a) Diretamente,

b) Através de uma taxa diferenciada;

ou

c) Através do reembolso da totalidade ou parte do montante do imposto.»

6 O artigo 7.º, n.ºs 2 e 4, da Diretiva 2003/96 dispõe:

«2. Os Estados-Membros podem estabelecer uma diferenciação entre o gasóleo utilizado como carburante para fins comerciais e para fins não comerciais, desde que sejam observados os novos níveis mínimos comunitários e que a taxa para a utilização comercial do gasóleo utilizado como carburante não desça abaixo do nível nacional de tributação vigente em 1 de janeiro de 2003, não obstante quaisquer derrogações ao disposto na presente diretiva relativamente a esta utilização.

[...]

4. Em derrogação do n.º 2, os Estados-Membros que adotem um sistema de taxas de utilização das rodovias para os veículos a motor ou conjuntos de veículos acoplados destinados exclusivamente ao transporte rodoviário de mercadorias podem aplicar ao gasóleo utilizado por esses veículos uma taxa de imposto reduzida [...]»

7 Em virtude dos artigos 15.° a 17.° desta diretiva, os Estados-Membros podem igualmente aplicar isenções ou reduções do nível de tributação nos casos aí previstos.

8 Em conformidade com o artigo 18.º, n.º 1, da referida diretiva, em derrogação ao nela disposto, os Estados-Membros ficam autorizados a continuar a aplicar as reduções dos níveis de tributação ou as isenções enumeradas no anexo II. Sob reserva de análise prévia pelo Conselho da União Europeia, com base numa proposta da Comissão, esta autorização caduca em 31 de dezembro de 2006 ou na data prevista no anexo II da mesma diretiva.

9 O artigo 19.º da Diretiva 2003/96 dispõe:

«1. Para além do disposto nos artigos anteriores, nomeadamente nos artigos 5.°, 15.° e 17.°, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções por motivos relacionados com políticas específicas.

Um Estado-Membro que pretenda introduzir essas medidas deverá informar a Comissão do facto, fornecendo-lhe igualmente todas as informações pertinentes e necessárias.

A Comissão examinará o pedido, tendo em conta, nomeadamente, o bom funcionamento do mercado interno, a necessidade de assegurar uma concorrência leal, e as políticas comunitárias em matéria de saúde, ambiente, energia e transportes.

No prazo de três meses a contar da receção de todas as informações pertinentes e necessárias, a Comissão deve apresentar uma proposta de autorização dessas medidas pelo Conselho ou, em alternativa, informar o Conselho das razões por que não propôs a autorização de tais medidas.

2. As autorizações a que se refere o n.º 1 são concedidas por um período máximo de 6 anos, com a possibilidade de renovação nos termos do n.º 1.

3. Se a Comissão considerar que as isenções ou reduções previstas no n.º 1 deixaram de ser viáveis, nomeadamente por motivos de concorrência desleal ou de distorção do funcionamento do mercado interno, ou em virtude da política comunitária no domínio da saúde, da proteção do ambiente, da energia e dos transportes, apresentará ao Conselho propostas adequadas. O Conselho decide sobre essas propostas por unanimidade.»

10 O anexo II da Diretiva 2003/96, intitulado «Taxas tributárias reduzidas e isenções tributárias previstas no n.º 1 do artigo 18.º», previa, a favor da República Italiana, uma série de reduções dos níveis de tributação, entre as quais «a aplicação de taxas reduzidas de imposto especial de consumo à gasolina na região de Friuli-Venezia Giulia, desde que essas taxas respeitem as obrigações previstas na presente diretiva, em especial as taxas mínimas de imposto especial de consumo».

Direito italiano

11 Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, do Statuto speciale della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia [Estatuto Especial da Região Autónoma de Friul-Venécia Juliana], adotado pela legge costituzionale [Lei Constitucional], de 31 de janeiro de 1963 (GURI n.º 29, de 1 de fevereiro de 1963, p. 554), na sua versão aplicável ao presente litígio, a Região dispõe de poder legislativo no que respeita à instituição de taxas regionais prevista no artigo 51.º desse estatuto.

12 Nos termos do artigo 49.º, ponto 7-A, do referido estatuto, revertem para a Região 29,75 % das receitas provenientes do imposto especial de consumo sobre a gasolina e 30,34 % das receitas desse imposto sobre o gasóleo consumidos nessa região, para fins de transporte e cobrados no seu território.

13 O artigo 51.º, quarto parágrafo, alínea a), do referido estatuto prevê que, sem prejuízo das regras da União em matéria de auxílios de Estado, a Região pode, nos casos em que o Estado preveja tal possibilidade relativamente às receitas fiscais em causa, alterar as taxas de tributação, quer reduzindo-as, quer aumentando-as, sem ultrapassar o nível máximo de tributação previsto na legislação do Estado, bem como prever isenções ou introduzir deduções fiscais e deduções à matéria coletável.

14 O artigo 1.º, intitulado «Objetivos», da legge regionale n.º 14, norme per il sostegno all'acquisto dei carburanti per autotrazione ai privati cittadini residenti in Regione e di promozione per la mobilità individuale ecologica e il suo sviluppo (Lei Regional n.º 14, que Estabelece as Regras relativas ao Apoio à Compra de Carburantes para Fins de Transporte para os Particulares Residentes na Região e à Promoção da Mobilidade Ecológica Individual e do seu Desenvolvimento), de 11 de agosto de 2010 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* n.º 19, de 13 de agosto de 2010), na sua versão aplicável ao presente litígio (a seguir «Lei Regional n.º 14/2010»] prevê, no seu n.º 1:

«A fim de fazer face à grave crise conjuntural, a [Região] estabelece pela presente lei medidas excecionais adicionais destinadas a apoiar a mobilidade rodoviária e a reduzir a poluição ambiental. Em especial:

a) estabelece medidas de apoio à compra de carburantes para a mobilidade rodoviária dos particulares;

b) estabelece medidas de incentivo à utilização de motores parcial ou totalmente independentes de carburantes combustíveis para a mobilidade rodoviária;

c) apoia a investigação e o desenvolvimento de tecnologias com vista ao fabrico de motores parcial ou totalmente independentes de carburantes combustíveis;

d) favorece a extensão da rede de distribuição de carburantes com um baixo impacto ambiental.»

15 Nos termos do artigo 2.º da Lei Regional n.º 14/2010, intitulado «Definições»:

«1. Para efeitos da presente lei, entende-se por:

a) "beneficiários":
   1) as pessoas singulares residentes na Região proprietárias ou coproprietárias dos meios de transporte autorizados a beneficiar da contribuição para a compra de carburantes para fins de transporte, ou seja, os carburantes utilizados para o abastecimento de veículos e motociclos, ou as pessoas titulares do direito de usufruto desses meios de transporte ou que sejam locatárias dos mesmos mediante contrato de locação financeira ou *leasing*;

   [...]

b) "meios de transporte": os veículos automóveis e os motociclos inscritos nos registos públicos dos veículos da Região, incluindo os meios de transporte cedidos em locação financeira ou *leasing*, desde que pertençam aos beneficiários referidos na alínea a);

c) "identificadores": cartões que contêm as características técnicas referidas no ponto 1 do anexo A;

[...]

f) "POS": os aparelhos uniformizados com as características técnicas referidas no anexo A, ponto 2.»

16 O artigo 3.º da referida lei regional, intitulado «Sistema de contribuição para a compra de carburantes», dispõe:

«1. A Administração Regional é autorizada a conceder contribuições para compra de combustíveis para fins de transporte efetuada pelas pessoas beneficiárias sobre cada abastecimento individual de combustível, com base na quantidade comprada.

2. As contribuições para compra de gasolina e gasóleo são fixadas, respetivamente, em 12 cêntimos por litro e em 8 cêntimos por litro.

3. O montante das contribuições para compra de gasolina e gasóleo referidas no n.º 2 é aumentado, respetivamente, em 7 cêntimos por litro e em 4 cêntimos por litro para os beneficiários residentes nos municípios situados em zonas montanhosas ou semimontanhosas designadas como desfavorecidas ou parcialmente desfavorecidas pela Diretiva 75/273/CEE do Conselho, de 28 de abril de 1975, relativa à lista comunitária das zonas agrícolas desfavorecidas na aceção da Diretiva 75/268/CEE (Itália) [(JO 1975, L 128, p. 72, EE 03 F8 p. 153)], bem como nos municípios identificados em [várias decisões da Comissão relativas às ajudas regionais].

4. Por motivos conjunturais ou devido a exigências orçamentais regionais, e após consulta da comissão executiva competente, as contribuições referidas no n.º 2 e o aumento referido no n.º 3 podem ser adaptados, até ao limite de uma diferença de 10 e 8 cêntimos por litro, respetivamente, mediante decisão da Giunta regionale [del Friuli-Venezia Giulia (Conselho Regional de Friul-Venécia Juliana, Itália)], separadamente para a gasolina e para o gasóleo e por um período máximo de três meses renovável. A decisão é publicada no *Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia*.

4-A. Sem prejuízo do equilíbrio global do orçamento, o Conselho Regional pode, para fazer face a uma conjuntura económica excecional, aumentar as contribuições previstas no n.º 3, até 10 cêntimos por litro, mediante decisão em vigor no máximo até 30 de setembro de 2012.

5. Os beneficiários têm direito às contribuições referidas no n.º 2 para todos os abastecimentos efetuados segundo as modalidades eletrónicas previstas na presente lei em todos os pontos de venda situados no território regional.

5-A. As convenções referidas no artigo 8.º, n.º 5, podem definir as modalidades segundo as quais a contribuição é concedida aos beneficiários no caso de o abastecimento ser efetuado fora do território regional.

6. A contribuição para o abastecimento individual de combustível não é concedida quando o montante total da vantagem for inferior a 1 euro.

7. As contribuições previstas no presente artigo são aumentadas em 5 cêntimos por litro se o veículo automóvel que efetua o abastecimento estiver equipado com, pelo menos, um motor que não produza emissões combinado ou conjugado com um motor a gasolina ou gasóleo.

8. A partir de 1 de janeiro de 2015, as contribuições referidas no n.º 2 são reduzidas em 50 % para os veículos automóveis cujas características sejam diferentes das referidas no n.º 7 e homologados segundo a norma ecológica “Euro 4” ou inferior.

9. As contribuições referidas no n.º 2 não são concedidas aos veículos novos ou usados depois de 1 de janeiro de 2015 cujas características sejam diferentes das referidas no n.º 7 e homologados segundo a norma ecológica “Euro 4” ou inferior.

9-A. Qualquer outra vantagem concedida a nível regional associada ao abastecimento de combustível é incompatível com as contribuições concedidas nos termos do presente artigo.»

17 O artigo 4.º da referida lei regional, intitulado «Requisitos e modalidades relativos à obtenção da autorização», prevê, nos seus n.os 1 e 3, que a autorização para beneficiar da redução de preço é concedida às pessoas interessadas pela Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura (Câmara do Comércio, Indústria, Artesanato e Agricultura, Itália, a seguir «Câmara de Comércio») da província de residência e que o identificador pode ser utilizado apenas para o abastecimento do veículo para o qual foi concedida a autorização, unicamente pelo beneficiário ou por outra pessoa formalmente autorizada por este a usar o referido veículo, continuando o beneficiário a ser responsável por qualquer utilização abusiva do identificador.

18 O artigo 5.º, intitulado «Modalidades de pagamento eletrónico», dispõe:

«1. A fim de obter sob a forma eletrónica a contribuição para a compra de carburantes para fins de transporte, o beneficiário apresenta ao gestor das instalações onde se situam os POS, a seguir denominados gestores, estabelecidos no território da [Região], o identificador relativo ao meio de transporte para o qual foi emitido.

2. O gestor deve verificar se o meio de transporte que procedeu ao abastecimento é o designado no identificador. A verificação pode igualmente ser efetuada mediante equipamentos de visualização e eletrónicos, ou dispositivos que permitam controlar de forma eletrónica a correspondência entre o veículo abastecido e os dados do identificador utilizado.

3. Após o abastecimento de carburante, o gestor deve verificar imediatamente, através do POS, o volume fornecido em litros e registá-lo eletronicamente, bem como entregar ao beneficiário os documentos com os procedimentos e as informações referidos no anexo B, ponto 3.

4. O beneficiário deve verificar se o volume fornecido em litros corresponde ao indicado nos documentos recebidos.

5. Salvo no caso previsto no artigo 3.º, n.º 5-A, a contribuição calculada é paga diretamente pelo gestor mediante a correspondente redução do preço do carburante.

[...]»

19 O artigo 6.º da Lei Regional n.º 14/2010, intitulado «Modalidades de concessão não eletrónica», prevê, nos seus n.os 1 e 2, que o Conselho Regional pode decidir ativar modalidades de concessão não eletrónica das contribuições para compra de carburante para fins de transporte efetuada por beneficiários fora do território da Região e que, nesse caso, o beneficiário envia um pedido para esse efeito à Câmara de Comércio territorialmente competente no seu município de residência.

20 O artigo 9.º da referida lei regional, intitulado «Concessão da contribuição», dispõe:

«1. Os gestores dos estabelecimentos equipados com POS são autorizados a conceder a contribuição para compra de carburante para fins de transporte por via eletrónica.

2. Os gestores não concedem a contribuição para compra de carburante se se verificar que o identificador apresentado para o efeito foi emitido para um veículo diferente do que deve ser reabastecido ou que esse identificador está desativado.

3. Os gestores devem comunicar à Câmara de Comércio territorialmente competente, por via eletrónica [...], no mesmo dia ou no dia útil seguinte, os dados relativos à quantidade de carburantes vendida para fins de transporte.

4. Para efeitos da comunicação referida no n.º 3, os gestores devem registar, através do POS, os dados relativos às quantidades totais de carburante para fins de transporte vendidas, tal como resultam da leitura das bombas de abastecimento e inscritas no registo do Ufficio tecnico di finanza (UTF) [Serviço Técnico de Finanças, Itália].»

21 O artigo 10.º da Lei Regional n.º 14/2010, intitulado «Reembolsos ligados às contribuições», prevê:

«1. A Administração Regional reembolsa aos gestores as contribuições para a compra de carburantes concedidas aos beneficiários, em princípio, semanalmente.

2. Os reembolsos são efetuados com base nos dados armazenados na base de dados informática, sem prejuízo dos casos de suspensão do reembolso ou de recuperação das contribuições indevidamente recebidas.

[...]»

Antecedentes do litígio

22 A fim de contrariar a prática de residentes da Região que consiste em atestar de carburante o seu veículo a preço mais baixo na Eslovénia, a República Italiana pediu, em 1996, uma derrogação nos termos do artigo 8.º, n.º 4, da Diretiva 92/81/CEE do Conselho, de 19 de outubro de 1992, relativa à harmonização das estruturas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais (JO 1992, L 316, p. 12), para poder aplicar na referida região uma taxa reduzida do imposto especial de consumo sobre os carburantes.

23 Esta derrogação foi concedida à República Italiana pela Decisão 96/273/CE do Conselho, de 22 de abril de 1996, que autoriza certos Estados-Membros a aplicar ou a continuar a aplicar reduções ou isenções do imposto especial sobre o consumo de certos óleos minerais utilizados para fins específicos, nos termos do procedimento previsto no n.º 4 do artigo 8.º da Diretiva 92/81 (JO 1996, L 102, p. 40).

24 Posteriormente, com base no artigo 18.º da Diretiva 2003/96, a República Italiana tinha sido autorizada a continuar a aplicar, até 31 de dezembro de 2006, uma redução da taxa do imposto especial de consumo sobre a gasolina consumida no território da Região.

25 Em 17 de outubro de 2006, a República Italiana apresentou um pedido de derrogação ao abrigo do artigo 19.º da Diretiva 2003/96 para o território da Região.

26 Em 11 de dezembro de 2006, esse Estado-Membro retirou o pedido.

Procedimento pré-contencioso

27 Em 1 de dezembro de 2008, a Comissão enviou à República Italiana, nos termos do artigo 258.º, primeiro parágrafo, TFUE, uma notificação para cumprir em que a acusava de ter aplicado taxas reduzidas de imposto especial de consumo sobre a gasolina e o gasóleo utilizados como carburantes no âmbito da venda desses produtos aos residentes da Região. Segundo a Comissão, a legislação que previa esta redução de taxas era contrária à regulamentação da União relativa à tributação dos produtos energéticos, dado que não fazia parte das isenções e das reduções autorizadas ao abrigo da Diretiva 2003/96.

28 A Comissão contestava a conformidade com o direito da União do sistema introduzido pela legge n.º 549, Misure di razionalizzazione della finanza pubblica (Lei n.º 549, sobre as Medidas de Racionalização das Finanças Públicas), de 28 de dezembro de 1995 (Guri n.º 302, de 29 de dezembro de

1995, p. 5), e pela legge regionale n.º 47, Disposizioni per l'attuazione della normativa nazionale in materia di riduzione del prezzo alla pompa dei carburanti per autotrazione nel territorio regionale e per l'applicazione della Carta del cittadino nei vari settori istituzionali (Lei Regional n.º 47, que Estabelece as Disposições de Aplicação da Legislação Nacional relativa à Redução do Preço na Bomba dos Combustíveis para Veículos Automóveis no Território da Região bem como a Aplicação da Carta dos Cidadãos em Diversos Setores Institucionais), de 12 de novembro de 1996 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* n.º 33, de 14 de novembro de 1996, a seguir «Lei Regional n.º 47/96»), que conferia aos residentes da Região o direito de obter uma redução do preço da gasolina «na bomba», bem como, a partir de 2002, uma redução do preço do gasóleo. O mecanismo em causa previa a concessão de um desconto aos consumidores finais de carburantes residentes nessa região. Para aplicar este mecanismo, os fornecedores de carburante adiantavam aos gestores dos pontos de venda os montantes correspondentes às reduções de preço e, seguidamente, pediam o reembolso à Região.

29 Segundo a Comissão, esse sistema de desconto constituía uma redução ilegal do imposto especial de consumo, sob a forma de um reembolso do mesmo. Observou, em primeiro lugar, que o beneficiário do reembolso e o sujeito passivo do imposto especial de consumo eram a mesma pessoa; em segundo lugar, que existia uma relação direta entre o montante do imposto especial de consumo pago ao Estado pelos sujeitos passivos do mesmo, que eram os fornecedores de carburante, e os montantes do reembolso que estes cobriam por conta dos gestores das estações de serviço; e, em terceiro lugar, que o sistema tinha por objetivo neutralizar as consideráveis diferenças de preços com a vizinha República da Eslovénia, a qual, no momento da entrada em vigor da Lei Regional n.º 47/96, não era ainda um Estado-Membro da União.

30 Por carta de 1 de abril de 2009, as autoridades italianas responderam à referida notificação para cumprir, sustentando que o sistema de desconto instituído pela Lei Regional n.º 47/96 não tinha incidência no regime fiscal. As referidas autoridades indicaram, por outro lado, que o sistema previsto na Lei Regional n.º 47/96, denunciado pela Comissão, tinha sido alterado pelo legislador regional. Na sequência desta intervenção legislativa, os reembolsos seriam diretamente recebidos pelos gestores das estações de serviço e não pelos fornecedores de carburantes.

31 A Lei Regional n.º 14/2010 instituiu um novo sistema (a seguir «sistema de contribuição em causa») destinado a reduzir o custo final do carburante suportado pelo consumidor final, que consiste numa «contribuição para a compra» desses produtos pelas autoridades públicas. Nos termos do sistema de contribuição em causa, no momento em que as pessoas singulares residentes da Região, proprietárias de veículos automóveis ou motociclos, compram gasolina ou gasóleo com vista à sua utilização como carburantes nas estações de serviço, é concedida a essas pessoas singulares uma subvenção, correspondente a um montante de base fixo por litro de gasolina e gasóleo comprado, que varia em função do tipo de carburante e da zona dessa região em que reside o consumidor em causa (a seguir «contribuição controvertida»). A contribuição controvertida é concedida diretamente ao consumidor final pelos gestores das estações de serviço, aos quais o montante correspondente é posteriormente reembolsado pela Administração Regional.

32 Na sequência de um pedido de esclarecimentos da Comissão, enviado à República Italiana em 11 de maio de 2011, as autoridades desse Estado-Membro responderam, por carta de 13 de julho de 2011, que o sistema de contribuição em causa, introduzido pela Lei Regional n.º 14/2010, era aplicável a partir de 1 de novembro de 2011.

33 Em 12 de abril de 2013, a Comissão pediu à República Italiana novos esclarecimentos sobre as modalidades de cálculo da contribuição controvertida.

34 Por carta de 16 de maio de 2013, as autoridades italianas prestaram os esclarecimentos sobre essas modalidades e sobre a divisão da Região em duas zonas territoriais nas quais estavam previstos diferentes níveis de contribuição.

35 Em 11 de julho de 2014, a Comissão enviou uma notificação para cumprir complementar à República Italiana, na qual considerava que o sistema de contribuição em causa violava a Diretiva 2003/96, na medida em que dava lugar a uma redução do imposto especial de consumo, sob a forma de um reembolso desse imposto, não prevista nessa diretiva nem autorizada pelo Conselho nos termos do artigo 19.º da referida diretiva.

36 Por carta de 4 de setembro de 2014, as autoridades italianas contestaram a argumentação da Comissão exposta nessa notificação para cumprir complementar.

37 Em 11 de dezembro de 2015, a Comissão enviou à República Italiana um parecer fundamentado, ao qual esta última respondeu por carta de 11 de fevereiro de 2016.

38 Não se considerando satisfeita com essa resposta, a Comissão intentou a presente ação.

Tramitação do processo no Tribunal de Justiça

39 Por Decisão do presidente do Tribunal de Justiça de 3 de junho de 2019, o Reino da Espanha foi admitido a intervir em apoio dos pedidos da República Italiana.

40 Devido à crise sanitária associada à propagação do coronavírus, sob proposta do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, o Tribunal de Justiça decidiu anular a audiência prevista para 23 de abril de 2020 e dirigiu às partes, por Decisão de 26 de março de 2020, questões para resposta por escrito, às quais a Comissão, a República Italiana e o Reino de Espanha responderam.

Quanto à ação

Argumentos das partes

Argumentos da Comissão

41 A Comissão salienta que os impostos especiais de consumo são impostos indiretos que incidem sobre o consumo de certos produtos e que o seu peso económico é suportado pelo consumidor final. Não há qualquer dúvida de que o sistema de contribuição em causa instituído pela Região tem por efeito diminuir o custo suportado pelo consumidor final, ao reduzir a tributação dos produtos em questão.

42 Com efeito, o sistema de contribuição em causa, ao prever que, no momento da compra da gasolina e do gasóleo nas estações de serviço pelas pessoas singulares residentes na Região, os gestores de estações de serviço concedem a essas pessoas uma redução fixa de preço aplicável a cada litro de carburante comprado, cujo montante lhes será posteriormente reembolsado pela Administração Regional, constitui uma redução do imposto especial de consumo sobre o carburante não autorizada pela Diretiva 2003/96.

43 Em apoio desta alegação, a Comissão salienta que a Diretiva 2003/96 contém uma série de disposições que permitem aos Estados-Membros aplicar reduções, isenções ou diferenciações do nível de tributação a certos produtos ou utilizações. A este respeito, a Comissão refere-se nomeadamente aos artigos 5.°, 7.° e 15.° a 19.° dessa diretiva. Os Estados-Membros podem aplicar estas reduções, isenções ou diferenciações segundo as modalidades previstas no artigo 6.º da referida diretiva.

44 Segundo a Comissão, quando um Estado-Membro tem a intenção de aplicar um nível reduzido de tributação num âmbito regional, deve respeitar o previsto no artigo 19.º Diretiva 2003/96 e, portanto, pedir uma autorização ao Conselho ao abrigo desta disposição. Na falta de tal autorização, a instituição de uma redução da taxa do imposto especial de consumo sobre os carburantes para os residentes da Região constitui uma violação dos artigos 4.° e 19.° da referida diretiva.

45 No que se refere à equiparação do sistema de contribuição em causa a uma redução não autorizada das taxas do imposto especial de consumo, a Comissão defende a tese de que, quando um Estado-Membro concede uma subvenção não autorizada pelo direito da União, calculada direta ou indiretamente com base na quantidade de um produto energético abrangido pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2003/96 no momento da sua introdução no consumo, essa subvenção traduz-se numa redução ilegal da carga fiscal sobre esse produto energético. Numa tal hipótese, a referida subvenção acabaria por compensar total ou parcialmente o imposto especial de consumo sobre o produto em causa. Os termos utilizados para designar a medida em causa não são pertinentes. Apenas importam a natureza, as características e os efeitos dessa medida.

46 A Comissão alega que, no caso em apreço, a contribuição controvertida é concedida sob a forma de um montante fixo por quantidade de carburante comprado, o que corresponde ao método de cálculo utilizado para determinar o montante do imposto especial de consumo.

47 Resulta do Acórdão de 25 de abril de 2013, Comissão/Irlanda (C-55/12, não publicado, EU:C:2013:274), que uma das formas sob as quais os Estados-Membros têm a faculdade de conceder isenções ou reduções do nível de tributação é o «reembolso total ou parcial do montante do imposto», em conformidade com o previsto no artigo 6.º, alínea c), da Diretiva 2003/96. Ora, para comprovar a existência de um reembolso do imposto especial de consumo na aceção dessa disposição, a Comissão entende que é indiferente que a pessoa que é sujeito passivo desse imposto não seja a que recebe a contribuição controvertida.

48 Por outro lado, para qualificar o referido sistema de «reembolso de impostos especiais de consumo», a Comissão considera determinante a constatação de que essa contribuição é paga através de fundos públicos e, no caso em apreço, de fundos regionais. Com efeito, o reembolso efetuado através desses fundos implicaria, de facto, a neutralização da tributação do produto.

49 A este respeito, segundo a Comissão é indiferente que o financiamento do sistema de contribuição em causa provenha das receitas gerais da Região e não especificamente da parte dos impostos especiais de consumo que o Estado transfere para essa região depois da sua cobrança. Considera que tão-pouco é pertinente o facto de a contribuição controvertida ser também paga aos residentes da referida região por compras de carburante realizadas fora da mesma.

50 A Comissão salienta, por um lado, que, no passado, a República Italiana já tinha sido autorizada a aplicar uma redução da taxa do imposto especial de consumo sobre os carburantes consumidos no território da Região e que, seguidamente, em 17 de outubro de 2006, relativamente a esse mesmo território foi apresentado um pedido de derrogação, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96, que este Estado-Membro retirou, em 11 de dezembro de 2006. A Comissão considera que, apesar das alterações verificadas ao longo dos anos, o regime de desconto instituído pela Lei Regional n.º 47/96 tinha uma estrutura e efeitos globalmente idênticos aos do sistema de contribuição em causa.

51 Por outro lado, a Comissão indica que o Conselho já autorizou, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96, uma série de reduções do imposto especial de consumo para regiões ou zonas específicas de um Estado-Membro. A este respeito, menciona nomeadamente a Decisão de Execução (UE) 2017/1767 do Conselho, de 25 de setembro de 2017, que autoriza o Reino Unido a aplicar níveis reduzidos de tributação aos combustíveis, consumidos nas Ilhas Hébridas Interiores e Exteriores, nas Ilhas Setentrionais, nas Ilhas do Firth of Clyde e nas Ilhas Scilly, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE (JO 2017, L 250, p. 69), bem como a Decisão de Execução (UE) 2015/356 do Conselho, de

2 de março de 2015, que autoriza o Reino Unido a aplicar níveis diferentes de tributação aos combustíveis, em determinadas zonas geográficas, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE (JO 2015, L 61, p. 24). A Comissão indica que o mecanismo instituído pelo Reino Unido para os carburantes consumidos nas Ilhas Hébridas e nas ilhas do Firth of Clyde e Ilhas Scilly é, em substância, idêntico ao sistema de contribuição em causa.

52 Além disso, no que respeita à relação entre a contribuição concedida aos residentes dessa região e a componente do preço do carburante relativa ao imposto especial de consumo, a Comissão salienta que o facto de os respetivos montantes do imposto especial de consumo e a contribuição não coincidirem não é importante, uma vez que o reembolso do imposto especial de consumo pode igualmente ser parcial. A circunstância de a parte do preço do carburante constituída pelos seus custos de produção ser superior ao montante da contribuição controvertida também não é pertinente e em nada altera o facto de o pagamento dessa contribuição constituir um reembolso do imposto especial de consumo.

Argumentos da República Italiana

53 A República Italiana admite que a «necessária flexibilidade para definirem e aplicarem políticas adaptadas aos contextos nacionais», reconhecida aos Estados-Membros nos termos do considerando 9 dessa diretiva, não significa que estes possam introduzir livremente diferentes níveis de tributação, uma vez que só o podem fazer no âmbito das disposições da referida diretiva que preveem derrogações para esse efeito.

54 Por conseguinte, o objetivo prosseguido pelo sistema de contribuição em causa deve estar compreendido nos casos enumerados, nomeadamente, nos artigos 5.°, 15.° e 17.° da Diretiva 2003/96. Se se tratar de objetivos diferentes por «motivos relacionados com políticas específicas», o Estado-Membro em causa deverá, em conformidade com o previsto no artigo 19.º dessa diretiva, apresentar um pedido ao Conselho, que, deliberando por unanimidade, pode autorizar a introdução de outras isenções ou reduções. Contudo, a República Italiana sublinha que estas restrições só são válidas na medida em que um Estado-Membro pretenda introduzir uma medida que consista numa «isenção ou redução do nível de tributação» dos produtos energéticos e que, portanto, é evidente que uma medida nacional que não tenha esse efeito não está sujeita às referidas restrições.

55 A este respeito, a República Italiana considera que, para apreciar a existência ou não de um incumprimento por sua parte, há que ter especialmente em conta o artigo 6.º, alínea c), da Diretiva 2003/96, que inclui no seu âmbito de aplicação os casos em que as isenções ou as reduções do nível de tributação previstas nesta diretiva são efetuadas «através do reembolso da totalidade ou parte do montante do imposto». Segundo esse Estado-Membro, a Comissão faz uma interpretação demasiado ampla do artigo 6.º, alínea c), da referida diretiva ao considerar que qualquer forma de subvenção ou de contribuição relativa a bens sujeitos a imposto especial de consumo, pelo simples facto de ser financiada por fundos públicos, constitui um reembolso do imposto especial de consumo e, portanto, constitui uma forma de contornar a referida diretiva.

56 A República Italiana entende que se verifica um reembolso da totalidade ou parte do montante do imposto, na aceção do artigo 6.º, alínea c), da Diretiva 2003/96, quando a autoridade tributária devolve ao sujeito passivo o imposto especial de consumo que este pagou anteriormente. Alega, por conseguinte, que as medidas nacionais ou regionais que não tenham as características estabelecidas no artigo 6.º, alínea c), desta diretiva não se devem considerar abrangidas pelo âmbito de aplicação da referida diretiva e ficar sujeitas ao poder discricionário dos Estados-Membros.

57 A República Italiana alega que, contrariamente à situação que estava em causa no processo que deu origem ao Acórdão de 25 de abril de 2013, Comissão/Irlanda (C-55/12, não publicado, EU:C:2013:274), na qual a regulamentação nacional indicava expressamente que o objeto do

reembolso era a componente «imposto especial de consumo» do preço do carburante, no caso em apreço o Tribunal de Justiça não pode partir dessa mesma premissa. Incumbe à Comissão demonstrar que a contribuição controvertida corresponde efetivamente a um reembolso do imposto especial de consumo. Ora, a Comissão não produziu essa prova.

58 A este respeito, a República Italiana precisa que não se pode deduzir do Acórdão de 25 de abril de 2013, Comissão/Irlanda (C-55/12, não publicado, EU:C:2013:274), que o artigo 6.º, alínea c), da Diretiva 2003/96 abarca todos os casos de subvenção concedida mediante fundos públicos relativa a bens sujeitos a imposto especial de consumo, mas antes que esta disposição abrange apenas o pagamento de montantes que, de uma forma ou de outra, estejam relacionados com o imposto especial de consumo inicialmente pago. Sublinha que a contribuição controvertida é concedida aos consumidores finais e que não existe nenhuma relação entre o imposto inicialmente pago pelos sujeitos passivos e o montante em numerário concedido aos residentes da Região proveniente do orçamento regional.

59 Para demonstrar a inexistência de relação entre o imposto especial de consumo inicialmente pago pelos devedores desse imposto e a contribuição controvertida, a República Italiana invoca, em substância, os seguintes elementos.

60 Em primeiro lugar, os beneficiários da contribuição controvertida são as pessoas singulares que residem no território da Região, que não são os sujeitos passivos dos impostos especiais de consumo.

61 Em segundo lugar, essa contribuição não é financiada com a parte dos impostos especiais de consumo transferida pelo Estado à Região, mas através das receitas gerais desta última.

62 Em terceiro lugar, a referida contribuição é concedida aos residentes dessa região também para abastecimentos de carburante efetuados fora do seu território.

63 Em quarto lugar, o encargo da mesma contribuição recai sobre os gestores das estações de serviço que suportam temporariamente o respetivo custo, antes de serem reembolsados posteriormente pela Administração Regional. Estes gestores também não são devedores do imposto especial de consumo sobre os carburantes. A este respeito, a hipótese evocada pela Comissão, segundo a qual um posto de abastecimento de combustível pode ter, em certos casos, a função de entreposto fiscal autorizado a colocar combustível no mercado, não existe na ordem jurídica italiana, pelo que tal posto de abastecimento nunca poderia ser sujeito passivo do imposto especial de consumo.

64 Em quinto lugar, a contribuição controvertida é concedida pela Região, ao passo que o imposto especial de consumo sobre o carburante é um imposto cobrado pelo Estado e liquidado quando o carburante é transferido para as cisternas da estação de serviço.

65 Em sexto lugar, a contribuição é concedida em função de critérios distintos daqueles em que se baseia a cobrança do imposto especial de consumo. O seu montante varia em função do tipo de carburante e da zona de residência do beneficiário.

66 Em sétimo lugar, o objeto da medida instituída pelo sistema de contribuição em causa não se refere à componente «imposto especial de consumo» do preço do combustível, contrariamente ao que acontecia no processo que deu origem ao Acórdão de 25 de abril de 2013, Comissão/Irlanda (C-55/12, não publicado, EU:C:2013:274).

67 Por último, em oitavo lugar, é impossível ligar objetivamente a contribuição controvertida à componente «imposto especial de consumo» do preço dos carburantes «na bomba». Esta contribuição refere-se antes à componente «custo de produção» desse preço, cujo montante é superior, na medida em que se destina a equilibrar esse custo numa região caracterizada pela falta de infraestruturas. Com

efeito, as fortes variações de preços do carburante de uma região para outra do território italiano são imputáveis apenas à componente «custo de produção», influenciada ela própria pelo nível de infraestruturas existente em cada região.

Argumentos do Reino de Espanha

68 O Reino de Espanha considera que o sistema de contribuição em causa, previsto na Lei Regional n.º 14/2010, constitui um auxílio à aquisição de carburante para os residentes da Região, que visa reduzir os custos adicionais associados ao facto de o custo de produção dos carburantes ser mais elevado nessa região.

69 Este Estado-Membro invoca um certo número de elementos que, em seu entender, permitem confirmar a plena autonomia da contribuição controvertida relativamente ao imposto especial de consumo a que está sujeito o carburante.

70 Em primeiro lugar, o imposto especial de consumo é integralmente cobrado pelo Estado no momento da introdução no consumo do carburante. Em segundo lugar, a contribuição controvertida não é financiada pela parte do imposto especial de consumo transferida pelo Estado à Região, mas pelas receitas gerais dessa região. Além disso, esta contribuição é concedida igualmente quando os seus beneficiários efetuam um abastecimento de combustível noutras regiões italianas. Em terceiro lugar, a referida contribuição não é concedida ao sujeito passivo do imposto especial de consumo, mas às pessoas singulares que residem no território da Região. Em quarto lugar, a mesma contribuição é adiantada aos beneficiários pelos gestores de estações de serviço e reembolsada a estes últimos pela Administração dessa região. Por último, em quinto lugar, a contribuição controvertida é concedida em função de um critério que não apresenta a mínima relação com o imposto especial de consumo, sob a forma de um montante fixo, seja qual for a taxa do imposto especial de consumo sobre o carburante em causa.

71 Além disso, o Reino de Espanha entende que um auxílio regional expresso em valor fixo, inferior aos custos de produção dos carburantes e que se rege por uma regulamentação que não tem natureza fiscal, não pode ser considerado um meio destinado a reduzir a carga fiscal sobre os carburantes.

72 Com efeito, segundo esse Estado-Membro, o preço de venda dos carburantes ao consumidor final é composto por vários elementos, a saber, em primeiro lugar, o custo do petróleo bruto e a margem de refinação; em segundo lugar, os custos de comercialização e transporte até ao ponto de venda; e, em terceiro lugar, as componentes fiscais do preço, como o imposto especial de consumo e o IVA.

Apreciação do Tribunal de Justiça

73 A Comissão alega que, ao instituir o sistema de contribuição em causa, que prevê a concessão, em benefício das pessoas singulares residentes na Região, de uma redução fixa do preço por litro de gasolina e gasóleo comprado para ser utilizado como carburante, a República Italiana estabeleceu uma redução do imposto especial de consumo, sob a forma de um reembolso do montante do imposto, em violação das obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 4.° e 19.° da Diretiva 2003/96.

74 A este respeito, há que recordar antes de mais que, segundo jurisprudência constante relativa ao ónus da prova no âmbito de um processo por incumprimento nos termos do artigo 258.º TFUE, incumbe à Comissão demonstrar a existência do incumprimento alegado. É a esta última que cabe apresentar ao Tribunal de Justiça os elementos necessários para que este possa verificar a existência desse incumprimento, não podendo basear-se numa qualquer presunção [Acórdão de 5 de setembro de 2019, Comissão/Itália (Bactéria *Xylella fastidiosa*), C-443/18, EU:C:2019:676, n.º 78 e jurisprudência referida].

75 Ao prever um regime de tributação harmonizado dos produtos energéticos e da eletricidade, a Diretiva 2003/96 pretende, conforme resulta dos seus considerandos 2 a 5 e 24, promover o bom funcionamento do mercado interno no setor da energia, evitando, nomeadamente, as distorções de concorrência (Acórdão de 30 de janeiro de 2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, n.º 30 e jurisprudência referida). Para este efeito, esta diretiva exige, nos termos do seu artigo 4.º, n.º 1, que os níveis de tributação aplicados pelos Estados-Membros aos produtos energéticos e à eletricidade enumerados no artigo 2.º da referida diretiva não sejam ser inferiores aos níveis mínimos nela previstos e inclui, nomeadamente nos seus artigos 5.º, 7.º e 15.º a 19.º, uma série de disposições que permitem aos Estados-Membros aplicar reduções, isenções ou diferenciações do nível de tributação para certos produtos ou para utilizações específicas.

76 Segundo a Comissão, resulta destas últimas disposições que, quando um Estado-Membro pretenda aplicar um nível reduzido de tributação num âmbito regional, como fez a República Italiana através do sistema de contribuição em causa, a única possibilidade é recorrer ao artigo 19.º da referida diretiva, o que, na sua opinião, implica pedir, ao abrigo dessa disposição, uma autorização ao Conselho para tal efeito.

77 Para determinar se se verifica o incumprimento alegado pela Comissão, há que verificar a premissa em que se baseia e, a esse título, apreciar se o sistema de contribuição em causa deve ser qualificado de «reembolso da totalidade ou parte do montante do imposto», na aceção do artigo 6.º, alínea c), da referida diretiva.

78 Com efeito, a declaração de um incumprimento das obrigações da referida diretiva, que consiste numa redução não autorizada dos impostos especiais de consumo, implica que essa redução tenha assumido uma das três formas enumeradas no artigo 6.º da mesma diretiva. Ora, entre estas três formas, só a do reembolso da totalidade ou parte do montante do imposto poderia eventualmente decorrer do sistema de contribuição em causa.

79 A este respeito, importa observar que, para que este sistema de contribuição possa ser qualificado de «reembolso», na aceção do artigo 6.º, alínea c), da Diretiva 2003/96, é necessário que o montante pago a título do referido sistema de contribuição provenha dos montantes do imposto especial de consumo cobrados pelo Estado italiano ou, pelo menos, que o montante pago tenha uma ligação real com o imposto especial de consumo cobrado pelo Estado italiano, de modo que o próprio sistema de contribuição se destine a neutralizar ou a diminuir o imposto especial de consumo sobre os carburantes.

80 O argumento da Comissão segundo o qual a origem dos montantes pagos no âmbito de um reembolso de imposto não é importante, desde que provenham de fundos públicos estatais, não pode ser acolhido.

81 A este respeito, há que observar, nomeadamente, que, no âmbito da presente ação, a Comissão não nega que o sistema de contribuição em causa seja financiado pelo orçamento geral da Região e não, de forma específica, pela parte do imposto especial de consumo sobre os carburantes transferida pelo Estado italiano para esse orçamento. Os montantes pagos a título dessa transferência são integrados no orçamento geral da Região e perdem aí qualquer forma de individualização.

82 Em todo o caso, no presente processo, a Comissão não invoca nem demonstra a existência de uma interferência objetiva entre a fonte financeira do sistema de contribuição em causa e as receitas resultantes da cobrança, pelo Estado italiano, do imposto especial de consumo sobre os carburantes, do qual uma parte é posteriormente transferida para o orçamento geral da Região.

83 Além disso, como salientou, em substância, o advogado-geral no n.º 103 das suas conclusões, a circunstância de a contribuição controvertida beneficiar igualmente as pessoas singulares residentes no território da Região quando compram carburante noutras regiões italianas é suscetível de pôr em dúvida a existência de uma relação entre o montante pago a título dessa contribuição e os montantes do imposto especial de consumo cobrado.

84 Além disso, à luz das considerações expostas no n.º 79 do presente acórdão, há que declarar que a Comissão também não fez prova suscetível de demonstrar que o sistema de contribuição em causa constitui uma neutralização ou uma diminuição do imposto especial de consumo sobre o carburante.

85 Como alega a República Italiana, apoiada a este respeito pelo Reino de Espanha, dado que o custo de produção do carburante excede o montante da contribuição controvertida, não se pode excluir que tal sistema se destina a atenuar as repercussões que custos de produção mais elevados têm no preço final dos carburantes, na medida em que esses custos, cuja importância é suscetível de variar sensivelmente de uma região para outra, podem gerar diferenças de preços dos carburantes segundo a região em causa.

86 Ora, como observou o advogado-geral nos n.ºs 105 e 108 das suas conclusões, uma vez que a Comissão não invoca elementos específicos em apoio da sua afirmação de que o sistema de contribuição em causa opera uma neutralização ou uma diminuição do imposto especial de consumo sobre os carburantes, essa afirmação é equiparável a uma presunção. Com efeito, como constatado no n.º 109 das referidas conclusões, é impossível concluir com certeza que a redução do preço dos combustíveis implica uma redução desse imposto especial de consumo.

87 Nestas circunstâncias, há que concluir que a Comissão não fez prova da existência de uma ligação real entre os montantes pagos a título do sistema de contribuição em causa e os cobrados a título do imposto especial de consumo sobre os carburantes vendidos aos residentes da Região, de modo que esse sistema dê lugar à neutralização ou à diminuição do imposto especial de consumo mediante essa contribuição.

88 É certo que o facto de os sujeitos passivos do imposto especial de consumo e os beneficiários da contribuição controvertida serem diferentes não exclui, por si só, que a existência de um reembolso desse imposto possa ser constatada, como resulta do Acórdão de 25 de abril de 2013, Comissão/Irlanda (C-55/12, não publicado, EU:C:2013:274). Todavia, como exposto no n.º 94 das conclusões do advogado-geral, é ainda necessário demonstrar a existência de uma ligação real entre essa contribuição e o imposto especial de consumo sobre a compra de carburante.

89 Do mesmo modo, o facto de a contribuição controvertida ser concedida em função da quantidade de carburante comprado e de o seu montante variar assim em função dessa quantidade também não indicia a existência de uma relação entre essa contribuição e o imposto especial de consumo. Com efeito, esta variação deve-se unicamente ao facto de que, tal como a contribuição controvertida, o imposto especial de consumo sobre o carburante seja devido por litro de carburante comprado, sem que esta única semelhança de modo cálculo seja suscetível de pôr em causa a conclusão que figura no n.º 87 do presente acórdão. Além disso, contrariamente ao imposto especial de consumo, esta contribuição é expressa em montantes fixos e varia além disso também em função da zona em que o beneficiário reside.

90 O facto de um regime de desconto preexistente, em que certos elementos são semelhantes aos do sistema de contribuição em causa, ter sido objeto de uma derrogação autorizada em conformidade com as disposições da Diretiva 2003/96 ou da regulamentação da União anterior na matéria só pode constituir um indício que justifique o exame da conformidade do novo regime, a saber, o sistema de contribuição em causa com o direito da União, mas não pode condicionar o resultado desse exame.

91 O mesmo se diga do facto de regimes nacionais que apresentam certas semelhanças com o sistema de contribuição em causa terem sido aprovados pelo Conselho com base no artigo 19.º da Diretiva 2003/96.

92 Decorre das considerações precedentes que a Comissão não fez prova bastante de que, ao instituir o sistema de contribuição em causa, que prevê a concessão, em benefício das pessoas singulares residentes na Região, de uma redução fixa do preço por litro de gasolina e gasóleo comprado para ser utilizado como carburante, a República Italiana instituiu uma redução do imposto especial de consumo, sob a forma de reembolso do montante do imposto, nem, por conseguinte, de que esse Estado-Membro não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dos artigos 4.° e 19.° da Diretiva 2003/96.

93 Consequentemente, a ação da Comissão deve ser julgada improcedente.

Quanto às despesas

94 Nos termos do artigo 138.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo a República Italiana pedido a condenação da Comissão e tendo esta sido vencida, há que condená-la nas despesas.

95 Em aplicação do artigo 140.º, n.º 1, do Regulamento de Processo, nos termos do qual os Estados-Membros que intervenham no litígio devem suportar as suas próprias despesas, o Reino de Espanha suportará as suas próprias despesas.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Quinta Secção) decide:

1) A ação é julgada improcedente.

2) A Comissão Europeia é condenada nas despesas.

3) O Reino de Espanha suporta as suas próprias despesas.

Assinaturas