HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

14 ianuarie 2021*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru – Articolul 258 TFUE – Directiva 2003/96/CE – Impozitarea produselor energetice și a electricității – Articolele 4 și 19 – Reglementare adoptată de o regiune autonomă a unui stat membru – Contribuție la achiziția de benzină și de motorină supuse accizelor – Articolul 6 litera (c) – Scutire de accize sau reducerea acestora – Noțiunea de «rambursare totală sau parțială» a valorii impozitului – Lipsa probei existenței unei legături între această contribuție și accize”

În cauza C-63/19,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 29 ianuarie 2019,

Comisia Europeană, reprezentată de R. Lyal și F. Tomat, în calitate de agenți,

reclamantă,

împotriva

Republicii Italiene, reprezentată de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de G. M. De Socio, avvocato dello Stato,

pârâtă,

susținută de:

Regatul Spaniei, reprezentat de S. Jiménez García și J. Rodríguez de la Rúa, în calitate de agenți,

intervenient,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul E. Regan, președinte de cameră, domnii M. Ilešič, E. Juhász (raportor), C. Lycourgos și I. Jarukaitis, judecători,

avocat general: domnul J. Richard de la Tour,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 16 iulie 2020,

* Limba de procedură: italiana.

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că, prin aplicarea unei reduceri a cotei accizelor, prevăzută de legislația regională adoptată de Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (Regiunea Autonomă Friuli-Venezia Giulia, Italia, denumită în continuare „regiunea"), la benzina și motorina utilizate drept carburanți, pentru vânzarea acestor produse rezidenților regiunii respective, Republica Italiană nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 4 și 19 din Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO 2003, L 283, p. 51, Ediție specială, 09/vol. 2, p. 98).

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

2 Considerentele (2)-(5), (9) și (24) ale Directivei 2003/96 au următorul cuprins:

„(2) Absența dispozițiilor comunitare care să impună o rată minimă a impozitării la electricitate și la alte produse energetice decât uleiurile minerale poate afecta buna funcționare a pieței interne.

(3) Buna funcționare a pieței interne și realizarea obiectivelor celorlalte politici comunitare necesită stabilirea la nivel comunitar a unor rate minime de impozitare la majoritatea produselor energetice, inclusiv electricitate, gaze naturale și cărbune.

(4) Diferențele apreciabile între ratele naționale de impozitare a energiei aplicate de statele membre ar putea afecta buna funcționare a pieței interne.

(5) Fixarea la nivel comunitar a unor rate minime de impozitare corespunzătoare poate permite reducerea diferențelor actuale între ratele naționale de impozitare.

[…]

(9) Ar trebui să se acorde statelor membre flexibilitatea necesară pentru a defini și a implementa politici adaptate contextelor lor naționale.

[…]

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

3 Articolul 4 din această directivă prevede:

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

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

4 Articolul 5 din directiva menționată prevede:

„Cu condiția de a respecta ratele minime de impozitare prevăzute în prezenta directivă și de a fi compatibile cu legislația comunitară, ratele diferențiate de impozitare pot fi aplicate de statele membre, sub control fiscal, în următoarele cazuri:

– când ratele diferențiate sunt legate direct de calitatea produsului;

– când ratele diferențiate depind de ratele cantitative de consum la electricitate și produsele energetice utilizate pentru încălzire;

– pentru următoarele utilizări: transport public local de călători (inclusiv taxiuri), colectarea deșeurilor, forțele armate și administrația publică, persoanele handicapate, ambulanțele;

– între utilizarea comercială și necomercială, pentru produsele energetice și electricitatea menționate în articolele 9 și 10.”

5 Articolul 6 din aceeași directivă are următorul cuprins:

„Statele membre au posibilitatea de a aplica scutirile sau reducerea ratei de impozitare prevăzute în prezenta directivă:

(a) fie direct,

(b) fie prin intermediul unei rate diferențiate,

(c) fie prin rambursarea totală sau parțială a valorii impozitului.”

6 Articolul 7 alineatele (2) și (4) din Directiva 2003/96 prevede:

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

[…]

(4) Fără a aduce atingere alineatului (2), statele membre care introduc un sistem de taxe de utilizare a infrastructurii rutiere pentru autovehicule sau ansamblurile de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de bunuri pot aplica o rată redusă la motorina folosită pentru aceste vehicule […]”

7 Potrivit articolelor 15 și 17 din această directivă, statele membre pot de asemenea aplica scutiri sau reduceri ale nivelului de impozitare în cazurile prevăzute la aceste articole.

8 În conformitate cu articolul 18 alineatul (1) din directiva menționată, prin derogare de la dispozițiile sale, statele membre sunt autorizate să aplice în continuare reducerea ratelor de impozitare sau scutirile prevăzute în anexa II la aceasta. Sub rezerva revizuirii prealabile efectuate de Consiliul Uniunii Europene, pe baza unei propuneri a Comisiei, această autorizare expiră la 31 decembrie 2006 sau la data precizată în anexa II la aceeași directivă.

9 Articolul 19 din Directiva 2003/96 prevede:

„(1) Pe lângă dispozițiile prevăzute în articolele anterioare, în special articolele 5, 15 și 17, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri din motive de politică specifice.

Un stat membru care dorește să introducă o astfel de măsură informează Comisia în consecință și furnizează de asemenea Comisiei toate informațiile relevante și necesare.

Comisia examinează cererea, luând în considerare, *inter alia*, funcționarea corectă a pieței interne, nevoia de a asigura o concurență loială și respectarea politicilor comunitare în domeniul sănătății, mediului, energiei și transporturilor.

În termen de trei luni de la primirea tuturor informațiilor relevante și necesare, Comisia fie înaintează o propunere pentru autorizarea unei astfel de măsuri de către Consiliu, fie informează Consiliul în legătură cu motivele pentru care nu a propus autorizarea unei astfel de măsuri.

(2) Autorizațiile menționate în alineatul (1) se acordă pe o perioadă maximă de 6 ani, cu posibilitate de înnoire în conformitate cu procedura prevăzută în alineatul (1).

(3) În cazul în care Comisia consideră că scutirile și reducerile prevăzute în alineatul (1) nu mai pot fi menținute, în special din motive de concurență neloială sau de denaturare a funcționării pieței interne sau din motive legate de politica comunitară în domeniul sănătății, protecției mediului, energiei și transporturilor, ea prezintă Consiliului propuneri adecvate. Consiliul ia o decizie în unanimitate în privința acestor propuneri.”

10 Anexa II la Directiva 2003/96, intitulată „Rate reduse de impozitare și scutiri de la impozitare menționate în articolul 18 alineatul (1)”, prevedea, în favoarea Republicii Italiene, o serie de reduceri ale nivelului de impozitare, printre care „o reducere a ratei accizelor la benzina consumată pe teritoriul Friuli-Venezia Giulia, cu condiția ca ratele să respecte obligațiile prevăzute în prezenta directivă, în special ratele minime ale accizelor”.

Dreptul italian

11 Conform articolului 5 punctul 3 din Statuto speciale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (Statutul special al Regiunii Autonome Friuli-Venezia Giulia), adoptat prin legge costituzionale (Legea constituțională) din 31 ianuarie 1963 (GURI nr. 29 din 1 februarie 1963, p. 554), în versiunea aplicabilă prezentului litigiu, această regiune dispune de o putere legislativă în ceea ce privește instituirea unor redevențe regionale prevăzută la articolul 51 din statutul respectiv.

12 Potrivit articolului 49 punctul 7 bis din statutul menționat, revin acestei regiuni 29,75 % din veniturile din accizele la benzină și 30,34 % din veniturile din accizele la motorină, consumate în regiunea respectivă, în scopul transportului și încasate pe teritoriul său.

13 Articolul 51 al patrulea paragraf litera a) din același statut prevede că, sub rezerva normelor Uniunii în materie de ajutoare de stat, regiunea poate, în cazurile în care statul prevede această posibilitate pentru veniturile fiscale în cauză, să modifice ratele de impozitare fie prin reducerea acestora, fie prin majorarea lor, fără a depăși nivelul maxim de impozitare prevăzut de legislația statului, precum și să prevadă scutiri sau să introducă deduceri de impozit și reduceri ale bazei de impozitare.

14 Articolul 1, intitulat „Obiective”, din legge regionale n. 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 (Legea regională nr. 14 de stabilire a normelor referitoare la

sprijinul pentru achiziția de carburanți în scopul transportului pentru particularii care locuiesc în regiune și pentru promovarea mobilității ecologice individuale și a dezvoltării sale) din 11 august 2010 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* nr. 19 din 13 august 2010), în versiunea aplicabilă prezentului litigiu (denumită în continuare „Legea regională nr. 14/2010”), prevede la alineatul 1:

„Pentru a face față crizei conjuncturale grave, [regiunea] prevede prin prezenta lege măsuri suplimentare excepționale de sprijinire a mobilității rutiere, precum și de reducere a poluării mediului. În special aceasta:

a) prevede măsuri de sprijin pentru achiziția de carburanți pentru mobilitatea rutieră privată;

b) prevede măsuri de stimulare a utilizării unor motoare parțial sau total independente de carburanții combustibili pentru mobilitatea rutieră;

c) susține cercetarea și dezvoltarea tehnologiilor pentru realizarea unor motoare parțial sau total independente de carburanții combustibili;

d) favorizează extinderea rețelei de distribuție a carburanților cu efecte reduse asupra mediului.”

15 Potrivit articolului 2 din Legea regională nr. 14/2010, intitulat „Definiții”:

„(1) În scopul prezentei legi, se aplică următoarele definiții:

a) «beneficiari» înseamnă:
   1) persoanele fizice care locuiesc în regiune și care sunt proprietare sau coproprietare ale mijloacelor de transport autorizate să beneficieze de contribuția pentru achiziția de carburanți în scopul transportului, și anume carburanții utilizați pentru alimentarea vehiculelor și a motocicletelor, sau persoanele care sunt titulare ale dreptului de uzufruct asupra acestor mijloace de transport ori care sunt locatare prin leasing financiar sau leasing;

   […]

b) «mijloace de transport» înseamnă autovehiculele și motocicletele înscrise în registrele publice de vehicule din regiune, inclusiv mijloacele de transport închiriate prin leasing financiar sau leasing, în măsura în care aparțin beneficiarilor menționați la litera a);

c) «carduri de identificare» înseamnă cardurile care au caracteristicile tehnice prevăzute în anexa A punctul 1;

[…]

f) «POS» înseamnă aparatele uniformizate care au caracteristicile tehnice prevăzute în anexa A punctul 2.”

16 Articolul 3 din această lege regională, intitulat „Sistemul de contribuții la achizițiile de carburanți”, prevede:

„1. Administrația regională este autorizată să acorde contribuții la achizițiile de carburant în scopul transportului efectuate de persoanele beneficiare la fiecare alimentare individuală cu carburant, pe baza cantității achiziționate.

2. Contribuțiile la achiziția de benzină și de motorină se stabilesc la 12 cenți pe litru și, respectiv, la 8 cenți pe litru.

3. Cuantumul contribuțiilor la achiziția de benzină și de motorină menționate la alineatul 2 se majorează cu 7 cenți pe litru și, respectiv, cu 4 cenți pe litru pentru beneficiarii care locuiesc în comunele situate în zonă montană sau semimontană desemnate ca defavorizate sau parțial defavorizate prin Directiva 75/273/CEE a Consiliului din 28 aprilie 1975 privind lista comunitară a zonelor agricole defavorizate în sensul Directivei 75/268/CEE (Italia) [(JO 1975, L 128, p. 72)], precum și în comunele identificate prin [diferitele decizii ale Comisiei privind ajutoarele regionale].

4. Din motive conjuncturale sau ca urmare a unor cerințe bugetare regionale, după consultarea comisiei competente a executivului, contribuțiile prevăzute la alineatul 2 și nivelul de majorare menționat la alineatul 3 pot fi adaptate, în limita unei diferențe de 10, respectiv de 8 cenți pe litru, printr-o decizie a Giunta regionale [del Friuli-Venezia Giulia (consiliul regional al Friuli-Venezia Giulia, Italia)], separat pentru benzină și motorină și pentru o perioadă de cel mult trei luni care poate fi prelungită. Decizia se publică în *Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia*.

4 bis. Fără a aduce atingere echilibrului global al bugetului, pentru a face față unei conjuncturi economice excepționale, consiliul regional poate majora contribuțiile prevăzute la alineatul 3 până la concurența a 10 cenți pe litru, printr-o decizie aplicabilă cel mai târziu până la 30 septembrie 2012.

5. Beneficiarii au dreptul la contribuțiile prevăzute la alineatul 2 pentru toate alimentările efectuate conform modalităților electronice prevăzute de prezenta lege la toate punctele de vânzare situate pe teritoriul regional.

5 bis. Convențiile menționate la articolul 8 alineatul 5 pot stabili modalitățile în care contribuția este acordată beneficiarilor în cazul în care alimentarea se efectuează în afara teritoriului regional.

6. Contribuția nu se acordă pentru alimentarea individuală cu carburant în cazul în care valoarea totală a avantajului este mai mică de 1 euro.

7. Contribuțiile prevăzute de prezentul articol se majorează cu 5 cenți pe litru în cazul în care autovehiculul care face obiectul alimentării este echipat cu cel puțin un motor cu emisie zero combinat sau coordonat cu un motor alimentat cu benzină sau cu motorină.

8. Începând cu 1 ianuarie 2015, contribuțiile prevăzute la alineatul 2 se reduc cu 50 % pentru alte autovehicule decât cele menționate la alineatul 7 și omologate în conformitate cu norma «Euro 4» sau inferioară.

9. Contribuțiile prevăzute la alineatul 2 nu se acordă vehiculelor cumpărate noi sau de ocazie după 1 ianuarie 2015 în cazul în care acestea sunt diferite de cele prevăzute la alineatul 7 și omologate în conformitate cu norma «Euro 4» sau inferioară.

9 bis. Orice alt avantaj regional legat de alimentarea cu carburant este incompatibil cu contribuțiile acordate în temeiul prezentului articol."

17 Articolul 4 din legea regională menționată, intitulat „Cerințe și modalități referitoare la obținerea autorizației", prevede la alineatele 1 și 3 că autorizația pentru a beneficia de reducerea prețului se eliberează persoanelor interesate de Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura (Camera de Comerț, Industrie, Artizanat și Agricultură, Italia, denumită în continuare „Camera de Comerț") a provinciei de reședință și că cardul de identificare poate fi utilizat exclusiv pentru alimentarea vehiculului pentru care a fost acordată autorizația doar de beneficiar sau de o altă persoană autorizată în mod formal de acesta să utilizeze vehiculul respectiv, beneficiarul rămânând răspunzător pentru orice utilizare abuzivă a cardului de identificare.

18 Articolul 5 din aceeași lege regională, intitulat „Modalități de plată electronică”, prevede:

„1. Pentru a obține contribuția în format electronic la achiziția de carburanți în scopul transportului, beneficiarul prezintă administratorilor instalațiilor unde sunt situate POS, denumiți în continuare «administratorii», stabiliți pe teritoriul [regiunii], cardul de identificare aferent mijlocului de transport pentru care a fost eliberat.

2. Administratorul este obligat să verifice dacă mijlocul de transport care a efectuat alimentarea sa este într-adevăr cel desemnat în cardul de identificare. Verificarea se poate efectua și cu ajutorul unor echipamente vizuale și electronice sau al unor dispozitive care permit controlul electronic al corespondenței dintre vehiculul alimentat și datele cardului utilizat.

3. După alimentarea cu carburant, operatorul este obligat să constate imediat, prin intermediul POS, volumul furnizat în litri și să îl înregistreze pe cale electronică, precum și să transmită beneficiarului documentele care menționează procedurile și informațiile prevăzute în anexa B punctul 3.

4. Beneficiarul trebuie să verifice dacă volumul furnizat în litri corespunde celui indicat în documentele primite.

5. Cu excepția cazului prevăzut la articolul 3 alineatul 5 bis, contribuția calculată se plătește direct de administrator prin intermediul unei reduceri corespunzătoare a prețului carburantului.

[…]”

19 Articolul 6, intitulat „Modalitatea de plată neelectronică”, din Legea regională nr. 14/2010 prevede la alineatele 1 și 2 că este posibilă activarea unor modalități de plată neelectronică a contribuțiilor la achiziția de carburanți pentru transportul de către beneficiari în afara teritoriului regiunii și că, în acest scop, beneficiarul transmite o cerere în acest sens Camerei de Comerț competente teritorial pentru localitatea sa de reședință.

20 Articolul 9, intitulat „Modalități de plată electronică”, din această lege regională prevede:

„1. Administratorii unităților echipate cu POS sunt autorizați să plătească pe cale electronică contribuția la achiziția de carburant pentru transport.

2. Administratorii nu plătesc contribuții la achiziția de carburant în cazul în care se dovedește că cardul de identificare prezentat în acest scop a fost eliberat pentru un alt vehicul decât cel care trebuie realimentat cu carburant sau că acest card este dezactivat.

3. Administratorii sunt obligați să comunice Camerei de Comerț competente teritorial, pe cale electronică […], în aceeași zi sau în ziua lucrătoare care urmează, datele privind cantitatea vândută de carburanți pentru transport.

4. Pentru comunicarea prevăzută la alineatul 3, operatorii trebuie să înregistreze, prin intermediul POS, datele privind cantitățile totale de carburant pentru transport vândute, astfel cum rezultă din lectura pompelor de alimentare și cum sunt consemnate în registrul Ufficio tecnico di finanza (UTF) [Oficiul Tehnic de Finanțe, Italia].”

21 Articolul 10 din Legea regională nr. 14/2010, intitulat „Rambursările legate de contribuții”, prevede:

„1. Administrația regională rambursează administratorilor contribuțiile la achiziția de carburanți plătite beneficiarilor, în principiu săptămânal.

2. Rambursările se efectuează pe baza datelor stocate în baza de date informatică, fără a aduce atingere cazurilor de suspendare a rambursării sau de recuperare a contribuțiilor încasate în mod nejustificat.

[…]”

Istoricul litigiului

22 Pentru a contracara practica rezidenților din regiune prin care se urmărea alimentarea cu carburant a vehiculelor lor la un preț mai bun în Slovenia, Republica Italiană solicitase, în cursul anului 1996, o derogare în temeiul articolului 8 alineatul (4) din Directiva 92/81/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 privind armonizarea structurilor accizelor la uleiurile minerale (JO 1992, L 316, p. 12) pentru a putea aplica o cotă redusă a accizei la carburanți în această regiune.

23 Această derogare a fost acordată Republicii Italiene prin Decizia 96/273/CE a Consiliului din 22 aprilie 1996, care permitea anumitor state membre să aplice sau să continue să aplice anumitor uleiuri minerale utilizate în scopuri specifice reduceri ale ratei accizei sau scutiri de accize, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 8 alineatul (4) din Directiva 92/81 (JO 1996, L 102, p. 40).

24 Ulterior, în temeiul articolului 18 din Directiva 2003/96, Republica Italiană a fost autorizată să continue aplicarea, până la 31 decembrie 2006, a unei reduceri a cotei accizelor la benzina consumată pe teritoriul regiunii.

25 La 17 octombrie 2006, Republica Italiană a prezentat o cerere de derogare în temeiul articolului 19 din Directiva 2003/96 pentru teritoriul regiunii.

26 Această cerere a fost retrasă la 11 decembrie 2006 de acest stat membru.

Procedura precontencioasă

27 La 1 decembrie 2008, Comisia a trimis Republicii Italiene o scrisoare de punere în întârziere în temeiul articolului 258 primul paragraf TFUE, imputându-i aplicarea unor cote reduse ale accizelor la benzină și la motorină utilizate drept carburanți în cadrul vânzării acestor produse către rezidenții regiunii. Potrivit Comisiei, legislația care prevedea această reducere a cotelor era contrară reglementării Uniunii referitoare la impozitarea produselor energetice, dat fiind că nu făcea parte din scutirile și reducerile autorizate în temeiul Directivei 2003/96.

28 Comisia a contestat conformitatea cu dreptul Uniunii a sistemului introdus prin legge n. 549, Misure di razionalizzazione della finanza pubblica (Legea nr. 549 privind măsurile de raționalizare a finanțelor publice) din 28 decembrie 1995 (GURI nr. 302 din 29 decembrie 1995, p. 5) și prin legge regionale n. 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 (Legea regională nr. 47 privind dispozițiile de aplicare a legislației naționale în materie de reducere a prețului la pompă al carburanților pentru autovehiculele pe teritoriul regional, precum și de aplicare a Cartei cetățenilor în diferite sectoare instituționale) din 12 noiembrie 1996 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* nr. 33 din 14 noiembrie 1996, denumită în continuare „Legea regională nr. 47/96”), care oferă rezidenților din regiune dreptul de a obține o reducere a prețului benzinei „la pompă”, precum și, începând cu anul 2002, o reducere a prețului motorinei. Mecanismul în cauză prevedea acordarea unei reduceri consumatorilor finali de carburanți care au reședința în această regiune. Pentru a pune în aplicare acest mecanism, furnizorii de carburant plăteau administratorilor punctelor de vânzare sumele corespunzătoare reducerilor de preț și solicitau ulterior regiunii rambursarea acestora.

29 Potrivit Comisiei, acest sistem de reducere constituia o reducere nelegală a accizelor, sub forma unei rambursări a acestora. Ea observa că, în primul rând, beneficiarul rambursării era aceeași persoană cu persoana obligată la plata accizelor, în al doilea rând, exista o legătură directă între accizele plătite statului de persoanele obligate la plata acestora, care erau furnizorii de carburant, și cuantumul rambursărilor acoperite de aceștia în contul administratorilor benzinăriilor și, în al treilea rând, sistemul avea ca obiectiv neutralizarea diferențelor semnificative de preț față de Republica Slovenia învecinată, care, la momentul intrării în vigoare a Legii regionale nr. 47/96, nu era încă un stat membru al Uniunii.

30 Prin scrisoarea din 1 aprilie 2009, autoritățile italiene au răspuns la această scrisoare de punere în întârziere, susținând că sistemul de reducere instituit prin Legea regională nr. 47/96 nu avea incidență asupra regimului fiscal. Pe de altă parte, aceste autorități au arătat că sistemul prevăzut de Legea regională nr. 47/96, denunțat de Comisie, fusese reformat de legiuitorul regional. În urma acestei intervenții legislative, rambursările ar fi fost primite direct de administratorii benzinăriilor, iar nu de furnizorii de carburanți.

31 Legea regională nr. 14/2010 a instituit un nou sistem (denumit în continuare „sistemul de contribuții în cauză”) destinat să reducă costul final al carburantului suportat de consumatorul final, care consta într-o „contribuție la achiziția” acestor produse acordată de autoritățile publice. În temeiul sistemului de contribuții în cauză, la momentul achiziționării de benzină sau de motorină la benzinării de către persoanele fizice rezidente în regiune, proprietari de autovehicule sau de motociclete, în vederea utilizării lor drept carburanți, acestor persoane fizice li se acordă o subvenție care corespunde unui cuantum de bază fix pe litru de benzină și de motorină cumpărat, care variază în funcție de tipul de carburant și de zona acestei regiuni în care consumatorul vizat are reședința (denumită în continuare „contribuția în litigiu”). Contribuția în litigiu este acordată în mod direct consumatorului final de către administratorii benzinăriilor, cărora li se rambursează ulterior suma corespunzătoare de către administrația regională.

32 În urma unei cereri de clarificări din partea Comisiei, adresată Republicii Italiene la 11 mai 2011, autoritățile acestui stat membru au răspuns, prin scrisoarea din 13 iulie 2011, că sistemul de contribuții în cauză, introdus prin Legea regională nr. 14/2010, ar fi de aplicare efectivă începând cu 1 noiembrie 2011.

33 La 12 aprilie 2013, Comisia a solicitat Republicii Italiene noi clarificări cu privire la modalitățile de calcul al contribuției în litigiu.

34 Prin scrisoarea din 16 mai 2013, autoritățile italiene au furnizat clarificări cu privire la aceste modalități, precum și cu privire la divizarea regiunii în două zone teritoriale în cadrul cărora erau prevăzute diferite niveluri de contribuție.

35 La 11 iulie 2014, Comisia a notificat Republicii Italiene o scrisoare de punere în întârziere complementară, prin care imputa sistemului de contribuții în cauză că încălca Directiva 2003/96, în măsura în care acesta conducea la o reducere a accizelor, sub forma unei rambursări a acestora, neprevăzută de respectiva directivă și nici autorizată de Consiliu în temeiul articolului 19 din directiva menționată.

36 Prin scrisoarea din 4 septembrie 2014, autoritățile italiene au contestat argumentația expusă de Comisie în această scrisoare de punere în întârziere complementară.

37 La 11 decembrie 2015, Comisia a adresat Republicii Italiene un aviz motivat, la care aceasta din urmă a răspuns prin scrisoarea din 11 februarie 2016.

38 Întrucât a considerat acest răspuns nesatisfăcător, Comisia a introdus prezenta acțiune.

Procedura în fața Curții

39 Prin Decizia președintelui Curții din 3 iunie 2019, a fost admisă cererea de intervenție formulată de Regatul Spaniei în susținerea concluziilor Republicii Italiene.

40 Din cauza crizei sanitare legate de răspândirea coronavirusului, la propunerea judecătorului raportor, după ascultarea avocatului general, Curtea a luat decizia de a anula ședința prevăzută la 23 aprilie 2020 și a adresat părților, prin decizia din 26 martie 2020, întrebări pentru răspunsuri scrise, la care Comisia, Republica Italiană, precum și Regatul Spaniei au răspuns.

Cu privire la acțiune

Argumentele părților

Argumentația Comisiei

41 Comisia arată că accizele sunt impozite indirecte aplicabile consumului de anumite produse și că ponderea economică a acestor impozite este suportată de consumatorul final. Nu ar exista nicio îndoială că sistemul de contribuții în cauză introdus de regiune are ca efect reducerea costului suportat de consumatorul final, prin reducerea impozitării produselor în cauză.

42 Astfel, sistemul de contribuții în cauză, prin faptul că prevede că, la momentul achiziționării benzinei și a motorinei la benzinării de către persoanele fizice rezidente în regiune, administratorii benzinăriilor acordă acestor persoane o reducere a prețului fix care se aplică fiecărui litru de carburant cumpărat, al cărei cuantum le va fi rambursat ulterior de administrația regională, ar constitui o reducere a accizelor la carburant neautorizată de Directiva 2003/96.

43 În susținerea acestei critici, Comisia subliniază că Directiva 2003/96 conține un ansamblu de dispoziții care permit statelor membre să aplice reduceri, scutiri sau variații ale nivelului de impozitare aplicabile anumitor produse sau în funcție de anumite utilizări. În această privință, aceasta face referire în special la articolele 5 și 7, precum și 15-19 din directiva menționată. Aceste reduceri, scutiri sau variații ar putea fi puse în aplicare de statele membre conform modalităților prevăzute la articolul 6 din directiva menționată.

44 Atunci când un stat membru intenționează să aplice un nivel redus de impozitare la nivel regional, acesta ar trebui să se conformeze prevederilor articolului 19 din Directiva 2003/96 și, prin urmare, să solicite o autorizație Consiliului în temeiul acestei dispoziții. În lipsa unei asemenea autorizații, instituirea unei reduceri a ratei accizelor la carburanți pentru rezidenții regiunii ar constitui o încălcare a articolelor 4 și 19 din această directivă.

45 În ceea ce privește asimilarea sistemului de contribuții în cauză cu o reducere neautorizată a ratei accizelor, Comisia susține poziția potrivit căreia, atunci când un stat membru acordă o subvenție neautorizată de dreptul Uniunii, calculată direct sau indirect pe cantitatea dintr-un produs energetic care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2003/96 la momentul punerii în consum, această subvenție determină o reducere nelegală a sarcinii fiscale cu privire la acest produs energetic. Într-o asemenea ipoteză, subvenția menționată ar compensa integral sau parțial accizele la produsul în cauză. Termenii utilizați pentru a desemna măsura în cauză nu ar fi pertinenți. Ar fi relevante doar natura, caracteristicile și efectele acestei măsuri.

46 Comisia arată că contribuția în litigiu este acordată în speță sub forma unei sume fixe pe cantitatea de carburant cumpărată, ceea ce corespunde metodei de calcul utilizate pentru stabilirea valorii accizelor.

47 Din Hotărârea din 25 aprilie 2013, Comisia/Irlanda (C-55/12, nepublicată, EU:C:2013:274), ar reieși că una dintre formele prin care statele membre au posibilitatea de a acorda scutiri sau reduceri ale nivelului de impozitare ar fi „rambursarea totală sau parțială a valorii impozitului”, în conformitate cu cele prevăzute la articolul 6 litera (c) din Directiva 2003/96. Or, pentru a constata existența unei rambursări a accizelor în sensul acestei din urmă dispoziții, nu ar avea importanță că persoana care este supusă la plata accizelor nu este cea care primește contribuția în litigiu.

48 Pe de altă parte, pentru a califica respectivul sistem drept „rambursare a accizelor”, în sensul dispoziției menționate, Comisia consideră determinantă constatarea potrivit căreia contribuția în litigiu se plătește din fonduri publice și, în speță, din fonduri regionale. Astfel, rambursarea efectuată din asemenea fonduri ar determina de fapt neutralizarea impozitării produsului.

49 În această privință, ar fi irelevant că finanțarea sistemului de contribuție în cauză provine din veniturile generale ale regiunii, iar nu în mod specific din accizele pe care statul le plătește acestei regiuni după ce le-a încasat. Ar fi de asemenea lipsit de relevanță faptul că contribuția în litigiu este de asemenea plătită rezidenților regiunii respective pentru achiziții de carburant efectuate în afara acesteia.

50 Comisia arată, pe de o parte, că, în trecut, Republica Italiană a fost deja autorizată să aplice o reducere a cotei accizelor la carburanții consumați pe teritoriul regiunii și că, ulterior, la 17 octombrie 2006, a fost formulată o cerere de derogare pentru același teritoriu, în temeiul articolului 19 din Directiva 2003/96, pe care acest stat membru a retras-o la 11 decembrie 2006. Comisia apreciază că, în pofida modificărilor intervenite de-a lungul anilor, regimul de reducere care a fost instituit prin Legea regională nr. 47/96 avea o structură și efecte identice în ansamblu cu cele ale sistemului de contribuții în cauză.

51 Pe de altă parte, Comisia arată că Consiliul a autorizat deja, în temeiul articolului 19 din Directiva 2003/96, un anumit număr de reduceri ale accizelor în favoarea regiunilor sau a unor zone specifice ale unui stat membru. În această privință, ea menționează în special Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/1767 a Consiliului din 25 septembrie 2017 de autorizare a Regatului Unit să aplice rate reduse de impozitare pentru carburanții consumați în Insulele Hebride interioare și exterioare, insulele nordice (Northern Isles), insulele din Firth of Clyde și Insulele Scilly, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE (JO 2017, L 250, p. 69), precum și Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/356 a Consiliului din 2 martie 2015 de autorizare a Regatului Unit să aplice rate diferențiate de impozitare pentru carburanți în anumite zone geografice, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE (JO 2015, L 61, p. 24). Comisia arată că mecanismul instituit de Regatul Unit pentru carburanții consumați în Hebride și în Insulele Firth of Clyde și Scilly este în esență identic cu sistemul de contribuții în cauză.

52 În plus, în ceea ce privește legătura dintre contribuția acordată rezidenților din această regiune și componenta privind prețul carburantului care vizează accizele, Comisia arată că faptul că valorile respective ale accizelor și ale contribuției în litigiu nu coincid este lipsit de importanță, dat fiind că rambursarea accizelor poate fi de asemenea parțială. Împrejurarea că partea din prețul carburantului constituită din costurile de producție ale acestuia este superioară cuantumului contribuției în litigiu ar fi de asemenea lipsită de pertinență și nu ar schimba cu nimic faptul că plata acestei contribuții constituie o rambursare a accizelor.

Argumentația Republicii Italiene

53 Republica Italiană admite că „flexibilitatea necesară pentru a defini și a implementa politici adaptate contextelor lor naționale”, care este recunoscută statelor membre potrivit considerentului (9) al directivei menționate, nu înseamnă că acestea din urmă ar fi libere să introducă variații ale nivelului de impozitare, întrucât acestea pot proceda astfel doar în cadrul dispozițiilor directivei menționate care prevăd derogări în acest scop.

54 Prin urmare, ar trebui ca obiectivul urmărit de sistemul de contribuție în cauză să se încadreze într-unul dintre cazurile enumerate printre altele la articolele 5, 15 și 17 din Directiva 2003/96. În ipoteza în care ar fi vorba despre obiective diferite legate de „motive de politică specifice”, statul membru în cauză ar trebui, în conformitate cu cele prevăzute la articolul 19 din această directivă, să sesizeze Consiliul, care, hotărând în unanimitate, poate autoriza introducerea altor scutiri sau reduceri. Republica Italiană subliniază însă că aceste restricții sunt valabile numai în măsura în care un stat membru intenționează să introducă o măsură care constă într-o „scutire sau reducere a nivelului de impozitare” a produselor energetice și că, în consecință, o măsură națională care nu are un asemenea efect nu este în mod evident supusă restricțiilor respective.

55 În această privință, Republica Italiană consideră că, pentru a aprecia existența sau inexistența unei neîndepliniri a obligațiilor în ceea ce o privește, trebuie să se aibă în vedere în special articolul 6 litera (c) din Directiva 2003/96, care include în domeniul de aplicare al acesteia cazurile în care scutirile sau reducerile nivelului de impozitare prevăzute de această directivă se efectuează „prin rambursarea totală sau parțială a valorii impozitului”. Potrivit acestui stat membru, Comisia ar face o interpretare prea extinsă a articolului 6 litera (c) din această directivă, apreciind că orice formă de subvenție sau de contribuție privind bunuri supuse accizelor, pentru simplul motiv că este finanțată din fonduri publice, ar fi o rambursare de accize și, prin urmare, ar constitui o eludare a directivei menționate.

56 Republica Italiană consideră că există o rambursare totală sau parțială a valorii impozitului, în sensul articolului 6 litera (c) din Directiva 2003/96, atunci când autoritatea fiscală restituie persoanei impozabile accizele pe care le plătise anterior. Comisia susține, așadar, că măsurile naționale sau regionale care nu au caracteristicile definite la articolul 6 litera (c) din această directivă trebuie considerate ca fiind excluse din domeniul de aplicare al directivei menționate și că țin de puterea discreționară a statelor membre.

57 Republica Italiană arată că, contrar situației în discuție în cauza care a determinat pronunțarea Hotărârii din 25 aprilie 2013, Comisia/Irlanda (C-55/12, nepublicată, EU:C:2013:274), în care reglementarea națională indica în mod expres că obiectul rambursării era componenta „acciză” a prețului carburantului, Curtea nu ar putea porni de la o asemenea premisă în cadrul prezentei cauze. Ar reveni Comisiei obligația de a dovedi că contribuția în litigiu corespunde în mod efectiv unei rambursări a accizelor. Or, Comisia nu ar fi prezentat o asemenea dovadă.

58 Republica Italiană precizează în această privință că din Hotărârea din 25 aprilie 2013, Comisia/Irlanda (C-55/12, nepublicată, EU:C:2013:274), nu se poate deduce că articolul 6 litera (c) din Directiva 2003/96 acoperă orice ipoteză de subvenție privind bunuri supuse accizelor prin intermediul unor fonduri publice, ci mai degrabă că această dispoziție include numai plata unor sume care păstrează, într-un fel sau altul, o legătură cu accizele plătite inițial. Aceasta subliniază că contribuția în litigiu este acordată consumatorilor finali și că nu există nicio legătură între impozitul plătit inițial de persoanele impozabile și suma de bani acordată rezidenților regiunii din bugetul regional.

59 Pentru a demonstra lipsa unei legături între accizele plătite inițial de persoanele obligate la plata acestui impozit și contribuția în litigiu, Republica Italiană menționează în esență următoarele elemente.

60 În primul rând, beneficiarii contribuției în litigiu ar fi persoanele fizice care au reședința pe teritoriul regiunii Friuli-Venezia Giulia, care nu ar fi persoane obligate la plata accizelor.

61 În al doilea rând, această contribuție nu ar fi finanțată din acea parte a accizelor plătită de stat regiunii, ci din veniturile generale ale acesteia.

62 În al treilea rând, contribuția menționată ar fi acordată rezidenților acestei regiuni și pentru alimentări cu carburant efectuate în afara teritoriului său.

63 În al patrulea rând, sarcina aceleiași contribuții ar reveni administratorilor benzinăriilor care ar suporta temporar costul acesteia, înainte de a li se rambursa ulterior de către administrația regională. De asemenea, acești administratori nu ar fi cei obligați la plata accizelor la carburanți. În această privință, ipoteza evocată de Comisie potrivit căreia o instalație de distribuție a carburantului ar putea avea, în anumite cazuri, funcția de antrepozit fiscal abilitat să efectueze introducerea pe piață a carburantului nu ar exista în ordinea juridică italiană, astfel încât o asemenea instalație nu poate fi supusă niciodată accizelor.

64 În al cincilea rând, contribuția în litigiu ar fi acordată de regiune, în timp ce accizele la carburant ar fi un impozit perceput de stat și achitat atunci când carburantul este transferat în cisternele benzinăriei.

65 În al șaselea rând, contribuția ar fi acordată în funcție de criterii distincte de cele pe care se întemeiază perceperea accizelor. Cuantumul său ar varia în funcție de tipul de carburant și de zona de reședință a beneficiarului.

66 În al șaptelea rând, obiectul măsurii instituite prin sistemul de contribuție în cauză nu se referă la componenta „acciză” a prețului carburantului, spre deosebire de situația care se regăsea în cauza care a determinat pronunțarea Hotărârii din 25 aprilie 2013, Comisia/Irlanda (C-55/12, nepublicată, EU:C:2013:274).

67 În sfârșit, în al optulea rând, ar fi imposibil să se asocieze în mod obiectiv contribuția în litigiu cu componenta „acciză” a prețului carburanților „la pompă”. Această contribuție s-ar raporta mai degrabă la componenta „cost de producție” a acestui preț, al cărei cuantum este superior, întrucât ar fi destinată să echilibreze acest cost într-o regiune caracterizată de lipsa infrastructurilor. Astfel, variațiile semnificative ale prețului carburantului de la o regiune la alta a teritoriului italian nu ar fi imputabile decât componentei „cost de producție”, influențată ea însăși de nivelul de infrastructuri existent în fiecare regiune.

Argumentația Regatului Spaniei

68 Regatul Spaniei consideră că sistemul de contribuții în cauză, prevăzut de Legea regională nr. 14/2010, constituie un ajutor la achiziția de carburant pentru rezidenții regiunii, care urmărește reducerea costului suplimentar legat de faptul că costul de producție al carburanților este mai ridicat în această regiune.

69 Acest stat membru invocă un anumit număr de elemente care permit, în opinia sa, să se confirme autonomia absolută a contribuției în litigiu în raport cu accizele la care este supus carburantul.

70 În primul rând, accizele ar fi încasate integral de stat la momentul punerii în consum a carburantului. În al doilea rând, contribuția în litigiu nu ar fi finanțată din accizele plătite de stat regiunii, ci din veniturile generale ale acestei regiuni. Contribuția menționată ar fi de altfel acordată și atunci când beneficiarii acesteia efectuează o alimentare cu carburant în alte regiuni italiene. În al treilea rând, contribuția respectivă nu ar fi acordată persoanei obligate la plata accizelor, ci persoanelor fizice care locuiesc pe teritoriul regiunii. În al patrulea rând, aceeași contribuție ar fi plătită beneficiarilor de către administratorii benzinăriilor și ar fi rambursată acestora din urmă de administrația acelei regiuni. În sfârșit, în al cincilea rând, contribuția în litigiu ar fi acordată în funcție de un criteriu care nu ar prezenta nici cea mai mică legătură cu accizele, sub forma unei sume fixe, indiferent de rata accizei la carburantul în cauză.

71 Regatul Spaniei apreciază, în plus, că un ajutor regional exprimat în valoare fixă, inferior costurilor de producție a carburanților și guvernat de o reglementare care nu este de natură fiscală nu poate fi considerat un mijloc prin care se urmărește reducerea sarcinii fiscale aferente carburanților.

72 Astfel, prețul de vânzare a carburanților către consumatorul final ar fi format din mai multe elemente, și anume, în primul rând, costul țițeiului și marja de rafinare, în al doilea rând, costurile de comercializare și de transport până la punctul de vânzare și, în al treilea rând, componentele fiscale ale prețului, precum accizele și TVA.

Aprecierea Curții

73 Comisia arată că, prin introducerea sistemului de contribuții în cauză, care prevede acordarea, în favoarea persoanelor fizice rezidente în regiune, a unei reduceri a prețului fix pe litru de benzină și de motorină achiziționat pentru a fi utilizat drept carburant, Republica Italiană a instituit o reducere a accizelor, sub forma unei rambursări a cuantumului impozitului, cu încălcarea obligațiilor care îi revin în temeiul articolelor 4 și 19 din Directiva 2003/96.

74 În această privință, trebuie amintit de la bun început că, potrivit unei jurisprudențe constante privind sarcina probei în cadrul unei proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în temeiul articolului 258 TFUE, revine Comisiei sarcina de a dovedi existența pretinsei neîndepliniri a obligațiilor. Comisia este cea care trebuie să prezinte Curții elementele necesare pentru ca aceasta să verifice existența neîndeplinirii obligațiilor, fără a se putea întemeia pe o simplă prezumție [Hotărârea din 5 septembrie 2019, Comisia/Italia (Bacteria Xylella fastidiosa), C-443/18, EU:C:2019:676, punctul 78 și jurisprudența citată].

75 Prin prevederea unui regim de impozitare armonizat pentru produsele energetice și pentru electricitate, Directiva 2003/96 urmărește, astfel cum reiese din considerentele (2)-(5) și (24) ale acesteia, să promoveze buna funcționare a pieței interne în sectorul energiei, evitând printre altele denaturările concurenței (Hotărârea din 30 ianuarie 2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, punctul 30 și jurisprudența citată). În acest scop, directiva menționată impune, în temeiul articolului 4 alineatul (1) din aceasta, ca ratele de impozitare pe care statele membre le aplică produselor energetice și electricității enumerate la articolul 2 din directiva respectivă să nu fie inferioare nivelurilor minime de impozitare prevăzute de aceasta, incluzând totodată, în special la articolele 5 și 7, precum și la articolele 15-19 din aceasta, o serie de dispoziții care permit statelor membre să aplice reduceri, scutiri sau diferențieri ale nivelului de impozitare pentru anumite produse sau utilizări.

76 Potrivit Comisiei, din aceste din urmă dispoziții reiese că, atunci când un stat membru intenționează să aplice un nivel redus de impozitare la nivel regional, astfel cum a procedat Republica Italiană prin intermediul sistemului de contribuții în cauză, singura posibilitate ar fi aceea de a recurge la articolul 19 din directiva menționată, ceea ce implică, pentru el, să solicite o autorizație în acest sens Consiliului, în temeiul acestei dispoziții.

77 Pentru a stabili dacă neîndeplinirea obligațiilor invocată de Comisie există, trebuie să se verifice premisa pe care aceasta se întemeiază și, în acest sens, să se aprecieze dacă sistemul de contribuții în cauză trebuie calificat drept „rambursare totală sau parțială a valorii impozitului”, în sensul articolului 6 litera (c) din această directivă.

78 Astfel, constatarea unei neîndepliniri a obligațiilor prevăzute de directiva menționată, care constă într-o reducere neautorizată a accizelor, presupune că o asemenea reducere a luat una dintre cele trei forme enumerate la articolul 6 din aceeași directivă. Or, printre aceste trei forme, numai cea a unei rambursări totale sau parțiale a valorii impozitului ar putea fi eventual determinată de sistemul de contribuții în cauză.

79 În această privință, trebuie să se constate că, pentru ca acest sistem de contribuții să poată fi calificat drept „rambursare”, în sensul articolului 6 litera (c) din Directiva 2003/96, este necesar ca suma plătită în temeiul sistemului de contribuții menționat să provină din cuantumurile accizelor percepute de

statul italian sau, cel puțin, ca suma respectivă plătită să aibă o legătură reală cu accizele percepute de statul italian, astfel încât același sistem de contribuții să aibă vocația de a neutraliza sau de a diminua accizele la carburant.

80 Argumentul Comisiei potrivit căruia originea sumelor plătite în cadrul unei rambursări a taxei nu are importanță, în măsura în care acestea provin din fonduri publice de stat, nu poate fi primit.

81 În această privință, este necesar să se observe în special că, în cadrul prezentei acțiuni, Comisia nu contestă faptul că sistemul de contribuții în cauză este finanțat din bugetul general al regiunii, iar nu, în mod specific, din acea parte a accizelor la carburanți transferată de statul italian în acest buget. Sumele plătite în temeiul acestui transfer sunt integrate în bugetul general al regiunii și pierd orice formă de individualizare.

82 În orice caz, în prezenta cauză, Comisia nu invocă și nici nu demonstrează existența unei interferențe obiective între sursa financiară a sistemului de contribuții în cauză și veniturile rezultate din încasarea de către statul italian a accizelor la carburanți, din care o parte este transferată ulterior în bugetul general al regiunii.

83 În plus, astfel cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 103 din concluzii, împrejurarea potrivit căreia contribuția în litigiu creează un avantaj și persoanelor fizice care au reședința pe teritoriul regiunii atunci când își procură carburant din alte regiuni italiene este de natură să pună la îndoială existența unei legături între suma care este plătită în temeiul acestei contribuții și cuantumul accizelor percepute.

84 În plus, având în vedere considerațiile enunțate la punctul 79 din prezenta hotărâre, trebuie să se constate că Comisia nu a prezentat nici probe de natură să demonstreze că sistemul de contribuții în cauză constituie o neutralizare sau o diminuare a accizelor la carburant.

85 Astfel cum arată Republica Italiană, susținută cu privire la acest aspect de Regatul Spaniei, dat fiind că costul de producție al carburantului depășește cuantumul contribuției în litigiu, nu se poate exclude că acest sistem are vocația de a atenua repercusiunile unor costuri de producție mai ridicate asupra prețului final al carburanților, în măsura în care aceste costuri, a căror importanță poate varia semnificativ de la o regiune la alta, pot genera diferențe între prețurile carburanților în funcție de regiunea în cauză.

86 Or, astfel cum a observat domnul avocat general la punctele 105 și 108 din concluzii, întrucât Comisia nu se prevalează de elemente specifice în susținerea afirmației sale potrivit căreia sistemul de contribuții în cauză realizează o neutralizare sau o diminuare a accizelor la carburanți, această afirmație este asimilabilă unei prezumții. Astfel, după cum s-a constatat la punctul 109 din aceste concluzii, este imposibil să se concluzioneze cu certitudine că reducerea prețului carburanților ar implica o reducere a acestor accize.

87 În aceste condiții, este necesar să se concluzioneze că Comisia nu a făcut dovada existenței unei legături reale între sumele plătite în temeiul sistemului de contribuții în cauză și cele care au fost percepute cu titlu de accize la carburanții vânduți rezidenților regiunii, astfel încât acest sistem de contribuții conduce la neutralizarea sau la reducerea accizelor prin această contribuție.

88 Desigur, faptul că persoanele obligate la plata accizelor și beneficiarii contribuției în litigiu sunt diferiți nu exclude în sine posibilitatea ca existența unei rambursări a acestei taxe să poată fi constatată, după cum reiese din Hotărârea din 25 aprilie 2013, Comisia/Irlanda (C-55/12, nepublicată, EU:C:2013:274). Cu toate acestea, așa cum s-a arătat la punctul 94 din concluziile domnului avocat general, trebuie de asemenea să se stabilească că există o legătură reală între această contribuție și accizele la achiziția de carburant.

89 În mod similar, nici împrejurarea că contribuția în litigiu este acordată în funcție de cantitatea de carburant achiziționată și că cuantumul acesteia variază astfel în funcție de această cantitate nu indică existența unei legături între contribuția menționată și accize. Prin urmare, această variație se datorează numai faptului că, asemenea contribuției în litigiu, accizele la carburant sunt datorate pe litru de combustibil cumpărat, fără ca această unică similitudine de mod de calcul să fie de natură să repună în discuție concluzia care figurează la punctul 87 din prezenta hotărâre. În plus, spre deosebire de accize, această contribuție este exprimată în valori fixe și variază și în funcție de zona în care locuiește beneficiarul.

90 Faptul că un regim de reducere preexistent, în care anumite elemente sunt asemănătoare cu cele ale sistemului de contribuții în cauză, a făcut obiectul unei derogări autorizate în conformitate cu dispozițiile Directivei 2003/96 sau ale reglementării Uniunii anterioare în materie nu poate decât să constituie un indiciu care să justifice examinarea conformității noului regim, și anume sistemul de contribuții în cauză, cu dreptul Uniunii, dar nu poate anticipa rezultatul acestei examinări.

91 Situația este aceeași în ceea ce privește împrejurarea că regimurile naționale care prezintă anumite similitudini cu sistemul de contribuții în cauză au fost aprobate de Consiliu în temeiul articolului 19 din Directiva 2003/96.

92 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că Comisia nu a dovedit, corespunzător cerințelor legale, că, prin introducerea sistemului de contribuții în cauză, care prevede să se acorde, în beneficiul persoanelor fizice rezidente în regiune, o reducere a prețului fix pe litru de benzină și de motorină cumpărat pentru a fi utilizat drept carburant, Republica Italiană a instituit o reducere a accizelor sub forma unei rambursări a cuantumului impozitului și nici, în consecință, că acest stat membru nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 4 și 19 din Directiva 2003/96.

93 În consecință, acțiunea formulată de Comisie trebuie respinsă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

94 Potrivit articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât Republica Italiană a solicitat obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată, iar Comisia a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată.

95 În conformitate cu articolul 140 alineatul (1) din acest regulament, potrivit căruia statele membre care au intervenit în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată, Regatul Spaniei va suporta propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Obligă Comisia Europeană la plata cheltuielilor de judecată.

3) Regatul Spaniei suportă propriile cheltuieli de judecată.

Semnături