Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πέμπτο τμήμα)

της 14ης Ιανουαρίου 2021*

«Παράβαση κράτους μέλους – Άρθρο 258 ΣΛΕΕ – Οδηγία 2003/96/ΕΚ – Φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας – Άρθρα 4 και 19 – Ρύθμιση θεσπισθείσα από αυτόνομη περιφέρεια κράτους μέλους – Επιδότηση για την αγορά βενζίνης και πετρελαίου κινήσεως η οποία υπόκειται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης – Άρθρο 6, στοιχείο γ' – Απαλλαγή από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης ή μείωση των συντελεστών του – Έννοια της "επιστροφής του συνόλου ή μέρους" του ποσού του φόρου – Έλλειψη αποδείξεως όσον αφορά την ύπαρξη σχέσεως μεταξύ της επιδοτήσεως αυτής και των ειδικών φόρων κατανάλωσης»

Στην υπόθεση C-63/19,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 258 ΕΚ λόγω παραβάσεως, η οποία ασκήθηκε στις 29 Ιανουαρίου 2019,

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον R. Lyal και την F. Tomat,

προσφεύγουσα,

κατά

Ιταλικής Δημοκρατίας, εκπροσωπούμενης από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον G. M. De Socio, avvocato dello Stato,

καθής,

υποστηριζόμενης από το

Βασίλειο της Ισπανίας, εκπροσωπούμενο από τους S. Jiménez García και J. Rodríguez de la Rúa,

παρεμβαίνον,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πέμπτο τμήμα),

συγκείμενο από τους E. Regan, πρόεδρο τμήματος, M. Ilešič, E. Juhász (εισηγητή), K. Λυκούργο και I. Jarukaitis, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: J. Richard de la Tour

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 16ης Ιουλίου 2020,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με την προσφυγή της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να διαπιστώσει ότι η Ιταλική Δημοκρατία, προβαίνοντας σε μείωση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης, όπως προβλέπεται από την περιφερειακή νομοθεσία την οποία θέσπισε η Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (αυτόνομη περιφέρεια Friuli Venezia Giulia, Ιταλία, στο εξής: περιφέρεια), για τη βενζίνη και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσεως που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρων, στο πλαίσιο της πώλησης των προϊόντων αυτών στους κατοίκους της εν λόγω περιφέρειας, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 4 και 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ 2003, L 283, σ. 51).

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

2 Οι αιτιολογικές σκέψεις 2 έως 5, 9 και 24 της οδηγίας 2003/96 έχουν ως εξής:

«(2) Η έλλειψη κοινοτικών διατάξεων που να επιβάλλουν ελάχιστο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια και τα ενεργειακά προϊόντα, πλην των πετρελαιοειδών, ενδέχεται να επηρεάσει αρνητικά την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(3) Η ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και η επίτευξη των στόχων άλλων κοινοτικών πολιτικών απαιτούν τον καθορισμό ελαχίστων επιπέδων φορολογίας σε κοινοτική κλίμακα για τα περισσότερα ενεργειακά προϊόντα, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρικής ενέργειας, του φυσικού αερίου και του άνθρακα.

(4) Οι σημαντικές διαφορές στα εθνικά επίπεδα φορολογίας της ενέργειας που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να αποδειχθούν επιζήμιες για την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(5) Ο καθορισμός των δεόντων κοινοτικών ελαχίστων επιπέδων φορολογίας θα επιτρέψει τη μείωση των υφισταμένων διαφορών στα εθνικά επίπεδα φορολογίας.

[…]

(9) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διαθέτουν την αναγκαία ευελιξία χάραξης και εφαρμογής των ενδεδειγμένων για τις εθνικές συνθήκες τους πολιτικών.

[…]

(24) Θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να παρέχουν ορισμένες άλλες απαλλαγές ή μειώσεις των κοινοτικών ελάχιστων επιπέδων φορολογίας, εφόσον τούτο δεν βλάπτει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και δεν προκαλεί στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.»

3 Το άρθρο 4 της οδηγίας αυτής ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Τα επίπεδα φορολογίας που επιβάλλουν τα κράτη μέλη στα ενεργειακά προϊόντα και στην ηλεκτρική ενέργεια τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 2 δεν μπορούν να είναι χαμηλότερα από τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία.

2. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως "επίπεδο φορολογίας" νοείται το σύνολο των εισπραττόμενων επιβαρύνσεων από όλους τους έμμεσους φόρους (εξαιρουμένου του [φόρου προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ)]) που υπολογίζονται άμεσα ή έμμεσα για την ποσότητα ενεργειακών προϊόντων και ηλεκτρικής ενέργειας κατά τη στιγμή της παράδοσης προς κατανάλωση.»

4 Το άρθρο 5 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν διαφοροποιημένους φορολογικούς συντελεστές, υπό φορολογικό έλεγχο, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούν τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία και ότι οι εν λόγω συντελεστές συμβιβάζονται με το κοινοτικό δίκαιο, στις ακόλουθες περιπτώσεις:

– όταν οι διαφοροποιημένοι συντελεστές συνδέονται άμεσα με την ποιότητα του προϊόντος,

– όταν οι διαφοροποιημένοι συντελεστές εξαρτώνται από ποσοτικά επίπεδα κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και ενεργειακών προϊόντων που χρησιμοποιούνται για θέρμανση,

– για τις ακόλουθες χρήσεις: τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες (συμπεριλαμβανομένων των ταξί), αποκομιδή απορριμμάτων, ένοπλες δυνάμεις και δημόσια διοίκηση, πρόσωπα με ειδικές ανάγκες, ασθενοφόρα,

– μεταξύ επιχειρηματικής και μη επιχειρηματικής χρήσης των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας που αναφέρονται στα άρθρα 9 και 10.»

5 Το άρθρο 6 της ιδίας οδηγίας έχει ως ακολούθως:

«Τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν τις απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία είτε:

α) άμεσα·

β) με την εφαρμογή διαφοροποιημένου φορολογικού συντελεστή·

ή

γ) με την επιστροφή του συνόλου ή μέρους του φόρου που καταβλήθηκε.»

6 Το άρθρο 7, παράγραφοι 2 και 4, της οδηγίας 2003/96 ορίζει τα εξής:

«2. Τα κράτη μέλη δύνανται να διαφοροποιήσουν την εμπορική από τη μη εμπορική χρήση πετρελαίου εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιείται ως προωθητικό υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ελάχιστα κοινοτικά επίπεδα φορολογίας και ότι ο φορολογικός συντελεστής για το εμπορικό πετρέλαιο εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιείται ως προωθητικό δεν είναι κατώτερος από το εθνικό επίπεδο φορολογίας που ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2003, με την επιφύλαξη τυχόν σχετικών παρεκκλίσεων που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία.

[…]

4. Παρά την παράγραφο 2, τα κράτη μέλη τα οποία εφαρμόζουν σύστημα διοδίων για τα μηχανοκίνητα οχήματα ή τους συνδυασμούς συζευγμένων οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, δύνανται να εφαρμόζουν μειωμένο συντελεστή για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούν τα οχήματα αυτά […].»

7 Βάσει των άρθρων 15 και 17 της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν επίσης απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας στις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα αυτά.

8 Σύμφωνα με το άρθρο 18, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της οδηγίας αυτής, τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να εξακολουθούν να εφαρμόζουν τις μειώσεις στα επίπεδα φορολογίας ή τις απαλλαγές που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ. Με την επιφύλαξη ότι το ζήτημα θα επανεξετασθεί προηγουμένως από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βάσει προτάσεως της Επιτροπής, η εξουσιοδότηση αυτή λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2006 ή κατά την ημερομηνία που ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ.

9 Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96 ορίζει τα εξής:

«1. Εκτός από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στα προηγούμενα άρθρα και ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.

Το κράτος μέλος που σκοπεύει να θεσπίσει τέτοια μέτρα ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και της παρέχει όλες τις συναφείς και αναγκαίες πληροφορίες.

Η Επιτροπή εξετάζει το αίτημα λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, την ανάγκη να διασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός και τις κοινοτικές πολιτικές για την υγεία, το περιβάλλον, την ενέργεια και τις μεταφορές.

Εντός τριών μηνών από την παραλαβή όλων των συναφών και αναγκαίων πληροφοριών, η Επιτροπή είτε υποβάλλει πρόταση για την έγκριση του μέτρου αυτού από το Συμβούλιο ή, εναλλακτικά, ενημερώνει το Συμβούλιο για τους λόγους για τους οποίους δεν πρότεινε την έγκριση του μέτρου αυτού.

2. Οι εγκρίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορούν να χορηγηθούν για μέγιστο διάστημα 6 ετών με δυνατότητα παράτασης, σύμφωνα με τη διαδικασία της παραγράφου 1.

3. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι οι απαλλαγές ή μειώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 δεν είναι δυνατόν να διατηρηθούν πλέον, κυρίως για λόγους θεμιτού ανταγωνισμού ή στρέβλωσης της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, ή για λόγους κοινοτικής πολιτικής στους τομείς της υγείας, της προστασίας του περιβάλλοντος, της ενέργειας και των μεταφορών, υποβάλλει τις ενδεδειγμένες προτάσεις στο Συμβούλιο. Το Συμβούλιο αποφασίζει ομόφωνα σχετικά με τις προτάσεις αυτές.»

10 Το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2003/96, το οποίο φέρει τον τίτλο «Μειωμένοι φορολογικοί συντελεστές και απαλλαγές από τη φορολογία αυτή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 1», προβλέπει, όσον αφορά την Ιταλική Δημοκρατία, ορισμένες μειώσεις του επιπέδου φορολογίας, μεταξύ των οποίων «μείωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης στη βενζίνη που καταναλίσκεται στην περιοχή Friuli-Venezia Giulia, υπό τον όρο ότι οι συντελεστές αυτοί είναι σύμφωνοι με τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και ιδίως με τους ελάχιστους συντελεστές του ειδικού φόρου κατανάλωσης».

Το ιταλικό δίκαιο

11 Σύμφωνα με το άρθρο 5, σημείο 3, του Statuto speciale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (ειδικού καθεστώτος της αυτόνομης περιφέρειας Friuli Venezia Giulia), το οποίο θεσπίσθηκε με τον legge costituzionale (συνταγματικό νόμο), της 31ης Ιανουαρίου 1963 (GURI αριθ. 29, της 1ης Φεβρουαρίου 1963, σ. 554), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση διαφοράς, η περιφέρεια διαθέτει μεταξύ άλλων νομοθετική εξουσία όσον αφορά την επιβολή περιφερειακών επιβαρύνσεων η οποία προβλέπεται στο άρθρο 51 του εν λόγω καθεστώτος.

12 Κατά το άρθρο 49, σημείο 7bis, του εν λόγω ειδικού καθεστώτος, στην περιφέρεια περιέρχεται ποσοστό 29,75 % των εσόδων από ειδικούς φόρους κατανάλωσης για τη βενζίνη και ποσοστό 30,34 % των εσόδων από ειδικούς φόρους κατανάλωσης για το πετρέλαιο κίνησης που καταναλώνονται στην εν λόγω περιφέρεια για σκοπούς μεταφορών, όσον αφορά τους εισπραττομένους στο έδαφός της φόρους.

13 Το άρθρο 51, τέταρτο εδάφιο, στοιχείο a, του προμνημονευθέντος καθεστώτος προβλέπει ότι, με την επιφύλαξη των κανόνων της Ένωσης περί κρατικών ενισχύσεων, η περιφέρεια δύναται, σε περίπτωση κατά την οποία η εθνική νομοθεσία προβλέπει τη σχετική δυνατότητα ως προς τα συγκεκριμένα φορολογικά έσοδα, να τροποποιεί τους φορολογικούς συντελεστές, είτε μειώνοντάς τους είτε αυξάνοντάς τους, χωρίς να υπερβαίνουν το προβλεπόμενο από την εθνική νομοθεσία μέγιστο επίπεδο φορολογίας, καθώς και να παρέχει απαλλαγές ή να προβλέπει εκπτώσεις από τον φόρο και να καθορίζει όρια αφορολόγητου όσον αφορά τη φορολογητέα βάση.

14 Ο 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 (περιφερειακός νόμος αριθ. 14, περί καθορισμού των κανόνων για τη στήριξη της αγοράς καυσίμων κινήσεως από τους κατοίκους της περιφέρειας και την προώθηση και ανάπτυξη της οικολογικής κινητικότητας σε ατομικό επίπεδο), της 11ης Αυγούστου 2010 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* αριθ. 19, της 13ης Αυγούστου 2010), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση διαφοράς (στο εξής: περιφερειακός νόμος αριθ. 14/2010), προβλέπει, στην παράγραφο 1 του άρθρου 1, το οποίο φέρει τον τίτλο «Σκοποί», τα εξής:

«Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η σοβαρή συγκυριακή κρίση, η [περιφέρεια] προβλέπει με τον παρόντα νόμο έκτακτα πρόσθετα μέτρα με σκοπό τη στήριξη των οδικών μετακινήσεων και τον περιορισμό της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Ειδικότερα:

a) ορίζει μέτρα στήριξης της αγοράς καυσίμων όσον αφορά την ιδιωτική οδική κινητικότητα·

b) ορίζει κίνητρα για τη χρήση κινητήρων που λειτουργούν εν μέρει ή αποκλειστικώς χωρίς καύσιμα όσον αφορά τις οδικές μετακινήσεις·

c) υποστηρίζει την έρευνα και την ανάπτυξη τεχνολογιών για την κατασκευή κινητήρων που λειτουργούν εν μέρει ή αποκλειστικώς χωρίς καύσιμα·

d) προωθεί την επέκταση του δικτύου διανομής καυσίμων με μικρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.»

15 Το άρθρο 2 του περιφερειακού νόμου αριθ. 14/2010, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», έχει ως εξής:

«1. Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου, νοούνται ως:

a) "δικαιούχοι":
   1) τα διαμένοντα στην περιφέρεια φυσικά πρόσωπα που είναι κύριοι ή συγκύριοι μέσων μεταφοράς τα οποία μπορούν να τύχουν της επιδοτήσεως για την αγορά καυσίμων κινήσεως, συγκεκριμένα δε των καυσίμων που χρησιμοποιούνται για τον εφοδιασμό των αυτοκίνητων οχημάτων και των μοτοσυκλετών, ή οι επικαρπωτές των εν λόγω μέσων μεταφοράς ή οι μισθωτές αυτών με μακροχρόνια ή με χρηματοδοτική μίσθωση·

   […]

b) "μέσα μεταφοράς": τα αυτοκίνητα οχήματα και οι μοτοσυκλέτες που έχουν καταχωριστεί στα δημόσια μητρώα οχημάτων της περιφέρειας, περιλαμβανομένων των μέσων μεταφοράς που μισθώνονται με σύμβαση μακροχρόνιας ή χρηματοδοτικής μίσθωσης, υπό την προϋπόθεση ότι ανήκουν σε δικαιούχους που διαλαμβάνονται στο στοιχείο a)·

c) "κωδικοί αναγνώρισης": οι κάρτες με τα τεχνικά χαρακτηριστικά που διαλαμβάνονται στο παράρτημα Α, σημείο 1·

[…]

f) "POS": οι ομοιόμορφες συσκευές με τα παρατιθέμενα στο παράρτημα Α, σημείο 2, τεχνικά χαρακτηριστικά.»

16 Το άρθρο 3, με τίτλο «Σύστημα επιδοτήσεως για την αγορά καυσίμων», του εν λόγω περιφερειακού νόμου ορίζει τα εξής:

«1. Η περιφερειακή διοίκηση μπορεί να επιδοτεί την αγορά καυσίμων κινήσεως στην οποία προβαίνουν οι δικαιούχοι σε κάθε εφοδιασμό με καύσιμα του μέσου μεταφοράς τους, βάσει της ποσότητας που αγοράζεται.

2. Οι επιδοτήσεις για την αγορά βενζίνης και πετρελαίου κίνησης ορίζονται, αντίστοιχα, σε 12 λεπτά ανά λίτρο και 8 λεπτά ανά λίτρο.

3. Το ποσό των κατά την παράγραφο 2 επιδοτήσεων για την αγορά βενζίνης και πετρελαίου κίνησης αυξάνεται, αντίστοιχα, κατά 7 λεπτά ανά λίτρο και κατά 4 λεπτά ανά λίτρο για τους δικαιούχους που διαμένουν εντός των δήμων οι οποίοι βρίσκονται σε ορεινή ή ημιορεινή περιοχή και ορίζονται ως μειονεκτικοί ή εν μέρει μειονεκτικοί από την οδηγία 75/273/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Απριλίου 1975, περί του κοινοτικού καταλόγου των μειονεκτικών περιοχών κατά την έννοια της οδηγίας 75/268/ΕΟΚ (Ιταλία) [ΕΕ ειδ. έκδ. 03/012, σ. 102], καθώς και εντός των δήμων που διαλαμβάνονται σε [διάφορες αποφάσεις της Επιτροπής σχετικά με τις περιφερειακές ενισχύσεις].

4. Για λόγους συγκυρίας ή βάσει επιτακτικών δημοσιονομικών αναγκών της περιφέρειας, και κατόπιν διαβούλευσης με την αρμόδια εκτελεστική επιτροπή, οι επιδοτήσεις της παραγράφου 2 και το ύψος της αύξησης της παραγράφου 3 αναπροσαρμόζονται, με απόκλιση, αντίστοιχα, 10 και 8 λεπτών ανά λίτρο κατ' ανώτατο όριο, με απόφαση του Giunta regionale [del Friuli-Venezia Giulia (περιφερειακού συμβουλίου Friuli-Venezia Giulia, Ιταλία)], χωριστά για τη βενζίνη και το πετρέλαιο κίνησης και για μέγιστο χρονικό διάστημα τριών μηνών με δυνατότητα παράτασης. Η απόφαση δημοσιεύεται στο *Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia*.

4 bis. Με την επιφύλαξη της συνολικής ισοσκέλισης του προϋπολογισμού, το περιφερειακό συμβούλιο δύναται, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η έκτακτη οικονομική συγκυρία, να αυξήσει τις επιδοτήσεις της παραγράφου 3 έως και 10 λεπτά ανά λίτρο, με απόφαση που ισχύει το αργότερο έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2012.

5. Οι δικαιούχοι μπορούν να λαμβάνουν τις επιδοτήσεις της παραγράφου 2 για όλους τους εφοδιασμούς που πραγματοποιούνται σύμφωνα με την ηλεκτρονική διαδικασία η οποία προβλέπεται από τον παρόντα νόμο σε όλα τα σημεία πώλησης εντός της περιφέρειας.

5 bis. Με τις διαλαμβανόμενες στο άρθρο 8, παράγραφος 5, συμβάσεις μπορούν να καθορίζονται οι λεπτομερείς όροι καταβολής της επιστροφής στους δικαιούχους σε περίπτωση που ο εφοδιασμός πραγματοποιείται εκτός της περιφέρειας.

6. Δεν χορηγείται επιδότηση για εφοδιασμό μέσου μεταφοράς σε καύσιμα όταν το συνολικό ποσό της ωφέλειας είναι μικρότερο του 1 ευρώ.

7. Οι επιδοτήσεις του παρόντος άρθρου προσαυξάνονται κατά 5 λεπτά ανά λίτρο, εάν το αυτοκίνητο όχημα το οποίο αφορά ο εφοδιασμός διαθέτει, τουλάχιστον, κινητήρα μηδενικών εκπομπών σε συνδυασμό ή σύνδεση με κινητήρα που λειτουργεί με βενζίνη ή πετρέλαιο κίνησης.

8. Από 1ης Ιανουαρίου 2015, οι επιδοτήσεις της παραγράφου 2 μειώνονται κατά 50 % για τα αυτοκίνητα οχήματα πλην αυτών τα οποία μνημονεύονται στην παράγραφο 7 και έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ως σύμφωνα με το οικολογικό πρότυπο Euro 4 ή με ακόμη αυστηρότερο πρότυπο.

9. Οι επιδοτήσεις της παραγράφου 2 δεν χορηγούνται σε καινούρια ή μεταχειρισμένα οχήματα που αγοράστηκαν μετά την 1η Ιανουαρίου 2015, εάν αυτά διαφέρουν από εκείνα τα οποία απαριθμούνται στην παράγραφο 7 και συμμορφώνονται προς το οικολογικό πρότυπο Euro 4 ή κατώτερο πρότυπο.

9bis. Οποιαδήποτε άλλη παροχή σε επίπεδο περιφέρειας η οποία σχετίζεται με τον εφοδιασμό σε καύσιμα δεν είναι συμβατή με τις επιδοτήσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.»

17 Το άρθρο 4 του περιφερειακού νόμου αριθ. 14/2010, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαιτήσεις και διαδικασίες για τη λήψη της άδειας», προβλέπει, στις παραγράφους 1 και 3, ότι η άδεια για τη μείωση της τιμής χορηγείται στους ενδιαφερομένους από το Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura (εμπορικό, βιομηχανικό, βιοτεχνικό και γεωργικό επιμελητήριο, Ιταλία, στο εξής: εμπορικό επιμελητήριο) της περιφέρειας ή του νομού του τόπου κατοικίας και ότι ο κωδικός αναγνώρισης μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τον εφοδιασμό του οχήματος για το οποίο έχει χορηγηθεί η άδεια, μόνον από τον δικαιούχο ή από άλλο πρόσωπο που έχει νομίμως εξουσιοδοτηθεί από αυτόν για να χρησιμοποιεί το εν λόγω όχημα, ενώ ο δικαιούχος εξακολουθεί να είναι υπεύθυνος για κάθε παράτυπη χρήση του κωδικού αυτού.

18 Το άρθρο 5, με τίτλο «Διαδικασία ηλεκτρονικής καταβολής», του ίδιου περιφερειακού νόμου ορίζει τα ακόλουθα:

«1. Προκειμένου να χορηγηθεί ηλεκτρονικά η επιδότηση για την αγορά καυσίμων για την εκτέλεση μεταφορών, ο δικαιούχος επιδεικνύει στον επιχειρηματία του οποίου το πρατήριο καυσίμων διαθέτει τις POS (στο εξής: πρατηριούχος) και το οποίο βρίσκεται εντός της [περιφέρειας] τον κωδικό αναγνώρισης που αφορά το μέσο μεταφοράς για το οποίο εκδόθηκε.

2. Ο πρατηριούχος υποχρεούται να εξακριβώσει ότι το μέσο μεταφοράς που εφοδιάζεται με καύσιμα είναι πράγματι αυτό που αντιστοιχεί στον κωδικό αναγνώρισης. Η εξακρίβωση αυτή πραγματοποιείται και με τη βοήθεια οπτικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού ή συσκευών που καθιστούν δυνατό τον ηλεκτρονικό έλεγχο της αντιστοιχίας μεταξύ του οχήματος που εφοδιάζεται με καύσιμα και των στοιχείων που περιέχονται στη χρησιμοποιούμενη κάρτα.

3. Κατόπιν του ανεφοδιασμού με καύσιμα, ο πρατηριούχος υποχρεούται να διαπιστώσει πάραυτα, μέσω της POS, τον παρασχεθέντα όγκο καυσίμου σε λίτρα και να τον καταχωρίσει ηλεκτρονικά, καθώς και να παραδώσει στον δικαιούχο τα έγγραφα που μνημονεύουν τις διαλαμβανόμενες στο παράρτημα Β, σημείο 3, διαδικασίες και πληροφορίες.

4. Ο δικαιούχος οφείλει να διακριβώσει εάν ο παρασχεθείς όγκος καυσίμου αντιστοιχεί με τον αναγραφόμενο στα έγγραφα που έλαβε.

5. Εκτός από την περίπτωση του άρθρου 3, παράγραφος 5 bis, η επιδότηση που υπολογίστηκε καταβάλλεται απευθείας από τον πρατηριούχο μέσω της αντίστοιχης μείωσης στην τιμή του καυσίμου.

[…]»

19 Το άρθρο 6 του περιφερειακού νόμου αριθ. 14/2010, το οποίο φέρει τον τίτλο «Μη ηλεκτρονικός τρόπος καταβολής», προβλέπει στις παραγράφους 1 και 2 ότι το περιφερειακό συμβούλιο δύναται να αποφασίσει την ενεργοποίηση των διαδικασιών μη ηλεκτρονικής καταβολής των επιδοτήσεων για την εκτός της περιφέρειας αγορά καυσίμων κινήσεως από τους δικαιούχους και ότι, στις περιπτώσεις αυτές, ο δικαιούχος αποστέλλει την αίτηση στο εμπορικό επιμελητήριο που είναι κατά τόπον αρμόδιο για τον δήμο κατοικίας του δικαιούχου.

20 Το άρθρο 9 του εν λόγω περιφερειακού νόμου, το οποίο φέρει τον τίτλο «Καταβολή της επιδοτήσεως», ορίζει τα εξής:

«1. Οι πρατηριούχοι οι οποίοι διαθέτουν POS έχουν τη δυνατότητα να καταβάλουν ηλεκτρονικά την επιδότηση για την αγορά καυσίμων κινήσεως.

2. Οι πρατηριούχοι δεν καταβάλλουν την επιδότηση για την αγορά καυσίμων εφόσον προκύπτει ότι ο κωδικός αναγνώρισης που επιδεικνύεται προς τον σκοπό αυτό χορηγήθηκε για όχημα διαφορετικό από εκείνο που χρειάζεται ανεφοδιασμό ή εφόσον ο εν λόγω κωδικός έχει απενεργοποιηθεί.

3. Οι πρατηριούχοι οφείλουν να γνωστοποιούν, ηλεκτρονικά […], στο κατά τόπο αρμόδιο εμπορικό επιμελητήριο, την ίδια ή την επόμενη εργάσιμη ημέρα, τα στοιχεία που αφορούν την πωληθείσα ποσότητα καυσίμων κινήσεως.

4. Στο πλαίσιο της γνωστοποίησης της παραγράφου 3, οι πρατηριούχοι υποχρεούνται να καταχωρίσουν, μέσω POS, τα στοιχεία που αφορούν τις συνολικές πωληθείσες ποσότητες καυσίμων κινήσεως, όπως αυτές προκύπτουν από τον υπολογισμό των στηλών και έχουν καταχωριστεί στο μητρώο της Ufficio tecnico di finanza (UTF) [(Τεχνικής Υπηρεσίας Φόρων, Ιταλία)].»

21 Το άρθρο 10 του περιφερειακού νόμου αριθ. 14/2010, με τίτλο «Επιστροφή των καταβληθέντων ποσών επιδοτήσεως», προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Η περιφερειακή διοίκηση επιστρέφει στους πρατηριούχους τις επιδοτήσεις για την αγορά καυσίμων οι οποίες χορηγήθηκαν στους δικαιούχους, κατ' αρχήν σε εβδομαδιαία βάση.

2. Η επιστροφή καταβάλλεται βάσει των στοιχείων που αποθηκεύονται στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων, με την επιφύλαξη των περιπτώσεων αναστολής της επιστροφής ή ανάκτησης των αχρεωστήτως καταβληθεισών επιδοτήσεων.

[…]»

Το ιστορικό της διαφοράς

22 Προκειμένου να αντιμετωπίσει την πρακτική των κατοίκων της περιφέρειας, οι οποίοι ανεφοδίαζαν το όχημά τους με καύσιμα σε καλύτερη τιμή στη Σλοβενία, η Ιταλική Δημοκρατία είχε ζητήσει, το 1996, έγκριση παρεκκλίσεως βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 4, της οδηγίας 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 1992, για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή (ΕΕ 1992, L 316, σ. 12), προκειμένου να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης για τα καύσιμα στην περιφέρεια αυτή.

23 Η παρέκκλιση αυτή επιτράπηκε στην Ιταλική Δημοκρατία με την απόφαση 96/273/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Απριλίου 1996, με την οποία επιτρέπεται σε ορισμένα κράτη μέλη να εφαρμόσουν ή να συνεχίσουν να εφαρμόζουν σε ορισμένα πετρελαιοειδή, όταν χρησιμοποιούνται για συγκεκριμένους σκοπούς, μειώσεις από ειδικούς φόρους κατανάλωσης ή απαλλαγές από ειδικούς φόρους κατανάλωσης, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 4, της οδηγίας 92/81 (ΕΕ 1996, L 102, σ. 40).

24 Εν συνεχεία, βάσει του άρθρου 18 της οδηγίας 2003/96, επιτράπηκε στην Ιταλική Δημοκρατία η διατήρηση σε ισχύ, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, μειωμένων συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης για την καταναλωθείσα βενζίνη εντός της περιφέρειας.

25 Στις 17 Οκτωβρίου 2006 η Ιταλική Δημοκρατία υπέβαλε αίτημα παρεκκλίσεως βάσει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96 για τη συγκεκριμένη περιφέρεια.

26 Το αίτημα αυτό ανακλήθηκε στις 11 Δεκεμβρίου 2006 από το εν λόγω κράτος μέλος.

Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία

27 Την 1η Δεκεμβρίου 2008 η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλική Δημοκρατία προειδοποιητική επιστολή δυνάμει του άρθρο 258, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ, με την οποία της προσήπτε την εφαρμογή μειωμένων συντελεστών ειδικών φόρων κατανάλωσης για τη βενζίνη και το πετρέλαιο κινήσεως που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρων στο πλαίσιο της πωλήσεως των προϊόντων αυτών στους κατοίκους της περιφέρειας. Κατά την Επιτροπή, οι νομοθετικές ρυθμίσεις οι οποίες προβλέπουν την ως άνω μείωση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης αντέβαιναν στη νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων, δεδομένου ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν περιλαμβάνονταν στις πιθανές απαλλαγές και μειώσεις που προβλέπει η οδηγία 2003/96.

28 Η Επιτροπή αμφισβητεί τον σύμφωνο με το δίκαιο της Ένωσης χαρακτήρα του συστήματος που καθιερώθηκε με τον legge n. 549, Misure di razionalizzazione della finanza pubblica (νόμο αριθ. 549 περί μέτρων εξορθολογισμού των δημόσιων οικονομικών), της 28ης Δεκεμβρίου 1995 (GURI αριθ. 302, της 29ης Δεκεμβρίου 1995, σ. 5), και τον 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 (περιφερειακό νόμο αριθ. 47, περί διατάξεων εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τη μείωση της τιμής των καυσίμων στα πρατήρια καυσίμων για αυτοκίνητα οχήματα εντός της περιφέρειας, καθώς και περί διατάξεων εφαρμογής του χάρτη των πολιτών σε ορισμένους θεσμικούς τομείς), της 12ης Νοεμβρίου 1996 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* αριθ. 33, της 14ης Νοεμβρίου 1996, στο εξής: περιφερειακός νόμος αριθ. 47/96), βάσει του οποίου οι κάτοικοι της περιφέρειας δικαιούνται να τύχουν μειωμένης τιμής κατά την αγορά βενζίνης «στα πρατήρια καυσίμων», καθώς και πετρελαίου κίνησης από το 2002. Ο επίμαχος μηχανισμός προέβλεπε τη χορήγηση έκπτωσης στην τιμή των καυσίμων στους τελικούς καταναλωτές που κατοικούν εντός της περιφέρειας αυτής. Προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή ο μηχανισμός, οι προμηθευτές καυσίμων προκατέβαλλαν στους πρατηριούχους τα ποσά που αντιστοιχούσαν στη μειωμένη τιμή των καυσίμων και στη συνέχεια ζητούσαν την επιστροφή των ποσών αυτών από την περιφέρεια.

29 Κατά την Επιτροπή, το σύστημα αυτό εκπτώσεων συνιστά παράνομη μείωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης, υπό τη μορφή επιστροφής των ποσών του φόρου αυτού. Η Επιτροπή επισήμανε ότι, πρώτον, ο δικαιούχος της επιστροφής ταυτίζεται με τον υπόχρεο να καταβάλει τον ειδικό φόρο κατανάλωσης. Δεύτερον, υπήρχε άμεση σχέση μεταξύ των ποσών του ειδικού φόρου κατανάλωσης που κατέβαλλαν στο Δημόσιο οι υπόχρεοι να καταβάλουν τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, οι οποίοι ήταν οι προμηθευτές καυσίμων, και των επιστρεφόμενων ποσών που αυτοί κατέβαλλαν για λογαριασμό των πρατηριούχων, και, τρίτον, το σύστημα είχε ως σκοπό να εξαλείψει τις σημαντικές διαφορές τιμών μεταξύ της Ιταλικής Δημοκρατίας και της γειτονικής Δημοκρατίας της Σλοβενίας η οποία, κατά τον χρόνο θέσεως σε ισχύ του περιφερειακού νόμου αριθ. 47/96, δεν ήταν ακόμη κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

30 Με έγγραφο της 1ης Απριλίου 2009, οι ιταλικές αρχές απάντησαν στην ως άνω προειδοποιητική επιστολή, υποστηρίζοντας ότι το προβλεπόμενο από τον περιφερειακό νόμο αριθ. 47/96 σύστημα εκπτώσεων δεν είχε επιπτώσεις στο φορολογικό καθεστώς. Οι αρχές αυτές επισήμαναν εξάλλου ότι το σύστημα που προέβλεπε ο περιφερειακός νόμος αριθ. 47/96, κατά του οποίου βάλλει η Επιτροπή, είχε μεταρρυθμισθεί από τον περιφερειακό νομοθέτη. Κατόπιν αυτής της νομοθετικής παρεμβάσεως, οι επιστροφές καταβάλλονταν απευθείας στους πρατηριούχους και όχι πλέον στους προμηθευτές καυσίμων.

31 Με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 14/2010 καθιερώθηκε νέο σύστημα (στο εξής: επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως) με σκοπό τη μείωση του τελικού κόστους του καυσίμου που βαρύνει τον τελικό καταναλωτή, το οποίο συνίσταται σε εκ μέρους των δημοσίων αρχών «επιδότηση για την αγορά» των προϊόντων αυτών. Βάσει του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως, κατά τον χρόνο της αγοράς βενζίνης ή πετρελαίου κινήσεως στα πρατήρια καυσίμων από τα φυσικά πρόσωπα τα οποία κατοικούν στην περιφέρεια και είναι κύριοι αυτοκινήτων οχημάτων ή μοτοσυκλετών, προκειμένου η βενζίνη ή το πετρέλαιο να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα κινητήρων, χορηγείται στα φυσικά αυτά πρόσωπα επιδότηση που αντιστοιχεί σε πάγιο βασικό ποσό ανά αγοραζόμενο λίτρο βενζίνης και πετρελαίου ντίζελ, το οποίο διαφοροποιείται αναλόγως του είδους καυσίμου και της περιοχής κατοικίας του ενδιαφερομένου καταναλωτή (στο εξής: επίμαχη επιδότηση). Η επίμαχη επιδότηση χορηγείται απευθείας στον τελικό καταναλωτή από τους πρατηριούχους, στους οποίους επιστρέφεται εν συνεχεία το αντίστοιχο ποσό από την περιφερειακή διοίκηση.

32 Κατόπιν αιτήματος παροχής διευκρινίσεων που απηύθυνε η Επιτροπή στην Ιταλική Δημοκρατία στις 11 Μαΐου 2011, οι αρχές του εν λόγω κράτους μέλους απάντησαν, με έγγραφο της 13ης Ιουλίου 2011, ότι το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως, το οποίο θεσπίσθηκε με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 14/2010, επρόκειτο να τεθεί σε εφαρμογή από 1ης Νοεμβρίου 2011.

33 Στις 12 Απριλίου 2013 η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλική Δημοκρατία νέες διευκρινίσεις σχετικά με τους λεπτομερείς όρους υπολογισμού της επίμαχης επιδοτήσεως.

34 Με έγγραφο της 16ης Μαΐου 2013, οι ιταλικές αρχές παρέσχαν διευκρινίσεις σχετικά με τους όρους αυτούς, καθώς και σχετικά με τη διαίρεση της περιφέρειας σε δύο εδαφικές περιοχές για τις οποίες προβλέπονταν διαφορετικά ποσά επιδοτήσεως.

35 Στις 11 Ιουλίου 2014 η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ιταλική Δημοκρατία συμπληρωματική προειδοποιητική επιστολή, με την οποία προσήπτε στο εν λόγω κράτος μέλος ότι το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως αντέβαινε στην οδηγία 2003/96, καθόσον είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης, υπό τη μορφή επιστροφής των φόρων αυτών, η οποία δεν προβλέπεται από την εν λόγω οδηγία ούτε είχε εγκριθεί από το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 19 της συγκεκριμένης οδηγίας.

36 Με έγγραφο της 4ης Σεπτεμβρίου 2014, οι ιταλικές αρχές αμφισβήτησαν τα επιχειρήματα που εξέθεσε η Επιτροπή με την ως άνω συμπληρωματική προειδοποιητική επιστολή.

37 Στις 11 Δεκεμβρίου 2015 η Επιτροπή απηύθυνε στην Ιταλική Δημοκρατία αιτιολογημένη γνώμη, στην οποία η δεύτερη απάντησε με έγγραφο της 11ης Φεβρουαρίου 2016.

38 Η Επιτροπή, κρίνοντας μη ικανοποιητική την απάντηση αυτή, άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

Η διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

39 Με απόφαση του Προέδρου του Δικαστηρίου της 3ης Ιουνίου 2019, επετράπη στο Βασίλειο της Ισπανίας να παρέμβει υπέρ της Ιταλικής Δημοκρατίας.

40 Λόγω της υγειονομικής κρίσεως που συνδέεται με την εξάπλωση του κορονοϊού, κατόπιν προτάσεως του εισηγητή δικαστή και αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, το Δικαστήριο αποφάσισε να ματαιώσει την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 23ης Απριλίου 2020 και, με απόφαση της 26ης Μαρτίου 2020, έθεσε στους διαδίκους ερωτήσεις στις οποίες έδωσαν απαντήσεις η Επιτροπή, η Ιταλική Δημοκρατία και το Βασίλειο της Ισπανίας.

Επί της προσφυγής

Επιχειρήματα των διαδίκων

Επιχειρήματα της Επιτροπής

41 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης συνιστούν έμμεσους φόρους οι οποίοι βαρύνουν την κατανάλωση ορισμένων προϊόντων, το δε οικονομικό βάρος των φόρων αυτών το φέρει ο τελικός καταναλωτής. Κατά την Επιτροπή, δεν υφίσταται καμία αμφιβολία ότι το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως που θέσπισε η περιφέρεια έχει ως αποτέλεσμα την ελάφρυνση του κόστους που φέρει ο τελικός καταναλωτής, με συνέπεια τη μείωση της φορολογίας των οικείων προϊόντων.

42 Συγκεκριμένα, το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως, προβλέποντας ότι, κατά τον χρόνο της αγοράς της βενζίνης και του πετρελαίου κινήσεως στα πρατήρια καυσίμων από τα φυσικά πρόσωπα που κατοικούν στην περιφέρεια, οι πρατηριούχοι χορηγούν στα πρόσωπα αυτά πάγια έκπτωση η οποία ισχύει για κάθε λίτρο αγορασθέντων καυσίμων και της οποίας το ποσό θα επιστραφεί εν συνεχεία στους πρατηριούχους από την περιφερειακή διοίκηση, συνιστά, κατά την Επιτροπή, μη επιτρεπόμενη από την οδηγία 2003/96 μείωση του ειδικού φόρου καταναλώσεως επί των καυσίμων.

43 Προς στήριξη της αιτιάσεως αυτής, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η οδηγία 2003/96 περιλαμβάνει σύνολο διατάξεων οι οποίες παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εφαρμόζουν μειώσεις, απαλλαγές ή διαφοροποιήσεις του επιπέδου φορολογίας ορισμένων προϊόντων ή χρήσεων. Συναφώς, η Επιτροπή παραπέμπει ιδίως στα άρθρα 5 και 7, καθώς και 15 έως 19 της οδηγίας αυτής. Οι εν λόγω μειώσεις, απαλλαγές ή διαφοροποιήσεις μπορούν να εφαρμοσθούν από τα κράτη μέλη βάσει των λεπτομερών όρων του άρθρου 6 της εν λόγω οδηγίας.

44 Κατά την Επιτροπή, οσάκις κράτος μέλος προτίθεται να εφαρμόσει σε επίπεδο περιφέρειας μειωμένο επίπεδο φορολογίας, πρέπει να συμμορφώνεται προς τα προβλεπόμενα στο άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96 και, ως εκ τούτου, να ζητεί έγκριση του Συμβουλίου βάσει της διατάξεως αυτής. Ελλείψει της εγκρίσεως αυτής, η θέσπιση μειωμένων συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης για τα καύσιμα όσον αφορά τους κατοίκους της περιφέρειας συνιστά παράβαση των άρθρων 4 και 19 της οδηγίας αυτής.

45 Όσον αφορά τον χαρακτηρισμό του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως ως μειώσεως των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, σε περίπτωση κατά την οποία ένα κράτος μέλος χορηγεί μη επιτρεπόμενη από το δίκαιο της Ένωσης επιδότηση, υπολογιζόμενη άμεσα ή έμμεσα επί της ποσότητας ενεργειακού προϊόντος το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/96 κατά τον χρόνο της παράδοσης προς κατανάλωση, η επιδότηση αυτή συνεπάγεται παράνομη μείωση της φορολογικής επιβαρύνσεως του ενεργειακού προϊόντος. Στην περίπτωση αυτή, κατά την Επιτροπή, η εν λόγω επιδότηση αντισταθμίζει εν όλω ή εν μέρει τον ειδικό φόρο κατανάλωσης επί του επίμαχου προϊόντος. Οι όροι που χρησιμοποιούνται προς δήλωση του επίμαχου μέτρου δεν είναι κρίσιμοι. Μόνον η φύση, τα χαρακτηριστικά και τα αποτελέσματα του εν λόγω μέτρου έχουν σημασία.

46 Η Επιτροπή διατείνεται ότι η επίμαχη επιδότηση χορηγείται με τη μορφή πάγιου ποσού ανάλογα με την ποσότητα καυσίμου που αγοράζεται, μέθοδος που αντιστοιχεί στη μέθοδο υπολογισμού η οποία χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό του ποσού του ειδικού φόρου κατανάλωσης.

47 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, όπως προκύπτει από την απόφαση της 25ης Απριλίου 2013, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας, (C-55/12, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:274), μία από τις μορφές υπό τις οποίες μπορούν τα κράτη μέλη να χορηγήσουν απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας είναι η «επιστροφή του συνόλου ή μέρους του φόρου που καταβλήθηκε», σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6, στοιχείο γ′, της οδηγίας 2003/96. Πάντως, για να διαπιστωθεί η ύπαρξη επιστροφής των ειδικών φόρων κατανάλωσης κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως, δεν έχει σημασία το γεγονός ότι το πρόσωπο το οποίο υποχρεούται να καταβάλει τον ειδικό φόρο κατανάλωσης δεν ταυτίζεται με το πρόσωπο εκείνο που λαμβάνει την επίμαχη επιδότηση.

48 Εξάλλου, για τον χαρακτηρισμό του εν λόγω συστήματος ως «επιστροφής του ειδικού φόρου κατανάλωσης», κατά την έννοια της προμνημονευθείσας διατάξεως, η Επιτροπή θεωρεί κρίσιμη τη διαπίστωση ότι η επίμαχη επιδότηση καταβάλλεται από κρατικούς πόρους ή, όπως εν προκειμένω, από περιφερειακούς πόρους. Συγκεκριμένα, η επιστροφή που πραγματοποιείται μέσω δημόσιων πόρων συνεπάγεται, στην πράξη, κατάργηση της φορολογήσεως του προϊόντος.

49 Συναφώς, κατά την Επιτροπή, είναι αδιάφορο το γεγονός ότι η χρηματοδότηση του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως προέρχεται από τα γενικά έσοδα της περιφέρειας και όχι συγκεκριμένα από το μέρος των ειδικών φόρων κατανάλωσης τους οποίους επιστρέφει το Δημόσιο στην εν λόγω περιφέρεια μετά την είσπραξή τους. Στερείται, επίσης, σημασίας το γεγονός ότι η επίμαχη επιδότηση καταβάλλεται στους κατοίκους της συγκεκριμένης περιφέρειας και για αγορές καυσίμων που πραγματοποιούνται εκτός αυτής.

50 Η Επιτροπή επισημαίνει, αφενός, ότι, κατά το παρελθόν, επετράπη στην Ιταλική Δημοκρατία να εφαρμόσει μείωση του συντελεστή των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί των καυσίμων που καταναλώνονται εντός της περιφέρειας και ότι, εν συνεχεία, στις 17 Οκτωβρίου 2006, υποβλήθηκε αίτηση για έγκριση παρεκκλίσεως όσον αφορά την ίδια περιφέρεια, βάσει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96, την οποία το εν λόγω κράτος μέλος ανακάλεσε στις 11 Δεκεμβρίου 2006. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, παρά τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις, το καθεστώς εκπτώσεων που είχε θεσπισθεί με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 47/96 είχε δομή και αποτελέσματα εν γένει πανομοιότυπα με εκείνα του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως.

51 Αφετέρου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Συμβούλιο έχει ήδη επιτρέψει, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96, ορισμένες μειώσεις των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης για περιφέρειες ή συγκεκριμένες περιοχές εντός κράτους μέλους. Συναφώς, η Επιτροπή μνημονεύει, μεταξύ άλλων, την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2017/1767 του Συμβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2017, που επιτρέπει στο Ηνωμένο Βασίλειο να εφαρμόσει μειωμένα επίπεδα φορολογίας για τα καύσιμα κίνησης που καταναλώνονται στις νήσους των Εσωτερικών και Εξωτερικών Εβρίδων, στις Βόρειες Νήσους, στις νήσους Clyde και στις νήσους Scilly, σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96 (ΕΕ 2017, L 250, σ. 69), και την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/356 του Συμβουλίου,

της 2ας Μαρτίου 2015, με την οποία επιτρέπεται στο Ηνωμένο Βασίλειο να εφαρμόζει διαφοροποιημένα επίπεδα φορολογίας στα καύσιμα κίνησης σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ (ΕΕ 2015, L 61, σ. 24). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο μηχανισμός τον οποίο καθιέρωσε το Ηνωμένο Βασίλειο για τα καύσιμα που καταναλώνονται στις Εβρίδες και στις νήσους Clyde και Scilly και τον οποίο ενέκρινε το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96, είναι, κατ' ουσίαν, πανομοιότυπος με το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως.

52 Τέλος, ως προς τη σχέση μεταξύ της επιδοτήσεως που χορηγείται στους κατοίκους της περιφέρειας αυτής και της συνιστώσας της τιμής των καυσίμων η οποία αφορά τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το γεγονός ότι οι αντίστοιχοι συντελεστές των ειδικών φόρων κατανάλωσης και το ποσό της επίμαχης επιδοτήσεως δεν ταυτίζονται στερείται σημασίας, δεδομένου ότι η επιστροφή ποσών που αντιστοιχούν στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης μπορεί επίσης να είναι μερική. Το γεγονός ότι το ποσοστό της τιμής του καυσίμου που αντιστοιχεί στο κόστος παραγωγής του είναι υψηλότερο από το ποσό που καταβάλλεται δυνάμει της επίμαχης επιδοτήσεως είναι επίσης άνευ σημασίας και ουδόλως μεταβάλλει το ότι η καταβολή της επιδοτήσεως αυτής αποτελεί επιστροφή των ειδικών φόρων κατανάλωσης.

Επιχειρήματα της Ιταλικής Δημοκρατίας

53 Η Ιταλική Δημοκρατία δέχεται ότι η «αναγκαία ευελιξία χάραξης και εφαρμογής των ενδεδειγμένων για τις εθνικές συνθήκες […] πολιτικών», η οποία παρέχεται στα κράτη μέλη κατά την αιτιολογική σκέψη 9 της οδηγίας αυτής, δεν σημαίνει ότι αυτά διαθέτουν τη δυνατότητα διαφοροποιήσεων του επιπέδου φορολογίας, δεδομένου ότι μπορούν να το πράξουν μόνο στο πλαίσιο των διατάξεων της εν λόγω οδηγίας οι οποίες προβλέπουν παρεκκλίσεις προς τον σκοπό αυτόν.

54 Επομένως, κατά το καθού κράτος μέλος, πρέπει ο επιδιωκόμενος με το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως σκοπός να εμπίπτει στις περιπτώσεις που απαριθμούνται ιδίως στα άρθρα 5, 15 και 17 της οδηγίας 2003/96. Εάν πρόκειται για διαφορετικούς σκοπούς, οι οποίοι αφορούν «λόγους ειδικής πολιτικής», το οικείο κράτος μέλος οφείλει, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 19 της οδηγίας αυτής, να ζητήσει την έγκριση του Συμβουλίου, το οποίο, αποφασίζοντας ομόφωνα, μπορεί να επιτρέψει την πρόβλεψη επιπλέον εξαιρέσεων ή μειώσεων. Εντούτοις, η Ιταλική Δημοκρατία υπογραμμίζει ότι οι περιορισμοί αυτοί ισχύουν μόνο στο μέτρο που ένα κράτος μέλος σκοπεύει να εισαγάγει μέτρο το οποίο συνίσταται σε «απαλλαγή ή μείωση του επιπέδου φορολογίας» των ενεργειακών προϊόντων και ότι, ως εκ τούτου, είναι σαφές ότι ένα εθνικό μέτρο που δεν έχει τέτοιο αποτέλεσμα δεν υπόκειται στους περιορισμούς αυτούς.

55 Συναφώς, η Ιταλική Δημοκρατία φρονεί ότι, προκειμένου να εκτιμηθεί η ύπαρξη καταλογιστέας σε αυτήν παραβάσεως, πρέπει να ληφθεί ιδίως υπόψη το άρθρο 6, στοιχείο γ', της οδηγίας 2003/96, το οποίο περιλαμβάνει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας τις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι προβλεπόμενες από αυτήν απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας πραγματοποιούνται «με την επιστροφή του συνόλου ή μέρους του φόρου που καταβλήθηκε». Κατά το κράτος μέλος αυτό, η Επιτροπή προέβη σε υπέρμετρα διασταλτική ερμηνεία του άρθρου 6, στοιχείο γ', της εν λόγω οδηγίας θεωρώντας ότι οποιαδήποτε μορφή επιδοτήσεως ή επιχορηγήσεως η οποία αφορά αγαθά που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης, απλώς και μόνον επειδή αυτή χρηματοδοτείται από δημόσιους πόρους, συνιστά επιστροφή των ειδικών φόρων κατανάλωσης και, ως εκ τούτου, καταστρατήγηση της συγκεκριμένης οδηγίας.

56 Η Ιταλική Δημοκρατία φρονεί ότι υφίσταται επιστροφή του συνόλου ή μέρους του φόρου που καταβλήθηκε, κατά την έννοια του άρθρου 6, στοιχείο γ', της οδηγίας 2003/96, σε περίπτωση κατά την οποία η φορολογική αρχή επιστρέφει στον υποκείμενο στον φόρο τον ειδικό φόρο κατανάλωσης τον οποίο αυτός είχε προηγουμένως καταβάλει. Η Ιταλική Δημοκρατία διατείνεται, ως εκ τούτου, ότι

τα εθνικά ή περιφερειακά μέτρα τα οποία δεν έχουν τα οριζόμενα στο άρθρο 6, στοιχείο γ', της οδηγίας αυτής χαρακτηριστικά πρέπει να θεωρούνται μη εμπίπτοντα στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας και αποκείμενα στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών.

57 Η Ιταλική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι, αντιθέτως προς την υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 25ης Απριλίου 2013, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (C-55/12, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:274), στην οποία η εθνική νομοθεσία όριζε ρητώς ότι αντικείμενο της επιστροφής ήταν η συνιστώσα «ειδικός φόρος κατανάλωσης» της τιμής των καυσίμων, το Δικαστήριο δεν μπορεί να στηριχθεί στην παραδοχή αυτή στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως. Απόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει ότι η επίμαχη επιδότηση αντιστοιχεί πράγματι σε επιστροφή του ειδικού φόρου κατανάλωσης. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν απέδειξε κάτι τέτοιο.

58 Συναφώς, η Ιταλική Δημοκρατία διευκρινίζει ότι από την απόφαση της 25ης Απριλίου 2013, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (C-55/12, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:274), δεν μπορεί να συναχθεί ότι το άρθρο 6, στοιχείο γ', της οδηγίας 2003/96 καλύπτει κάθε περίπτωση επιδοτήσεως ή επιχορηγήσεως μέσω δημοσίων πόρων όσον αφορά αγαθά που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης, άλλα ότι η εν λόγω διάταξη περιλαμβάνει μόνον τις χρηματικές καταβολές οι οποίες εξακολουθούν να συνδέονται, κατά τον έναν ή τον άλλο τρόπο, με τους αρχικώς καταβληθέντες ειδικούς φόρους κατανάλωσης. Υπογραμμίζει ότι η επίμαχη επιδότηση χορηγείται στους τελικούς καταναλωτές και ότι δεν υφίσταται καμία σχέση μεταξύ του φόρου που αρχικώς καταβλήθηκε από τους υποκειμένους στον φόρο και του χρηματικού ποσού που χορηγείται στους κατοίκους της περιφέρειας από τον περιφερειακό προϋπολογισμό.

59 Για να αποδείξει ότι δεν υφίσταται σχέση μεταξύ των ειδικών φόρων κατανάλωσης που είχαν αρχικώς καταβληθεί από τους υπόχρεους στον συγκεκριμένο φόρο και της επίμαχης επιδοτήσεως, η Ιταλική Δημοκρατία προβάλλει, κατ' ουσίαν, τα ακόλουθα στοιχεία.

60 Πρώτον, κατά το καθού κράτος μέλος, δικαιούχοι της επίμαχης επιδοτήσεως είναι τα φυσικά πρόσωπα τα οποία διαμένουν στο έδαφος της περιφέρειας και τα οποία δεν υπόκεινται στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης.

61 Δεύτερον, όπως υποστηρίζει η Ιταλική Δημοκρατία, η επιδότηση δεν χρηματοδοτείται από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης τον οποίο καταβάλει το Δημόσιο στην περιφέρεια, αλλά από τα συνολικά έσοδα της περιφέρειας αυτής.

62 Τρίτον, κατά την Ιταλική Δημοκρατία, η εν λόγω επιδότηση χορηγείται στους κατοίκους της εν λόγω περιφέρειας και για εκτός της περιφέρειας αυτής εφοδιασμούς σε καύσιμα.

63 Τέταρτον, όπως υποστηρίζει το καθού κράτος μέλος, το κόστος της ίδιας επιδοτήσεως επιβαρύνει προσωρινά τους διαχειριστές των πρατηρίων καυσίμων, στους οποίους το ποσό αυτό επιστρέφεται μεταγενέστερα από την περιφερειακή διοίκηση. Επιπλέον, οι συγκεκριμένοι πρατηριούχοι δεν οφείλουν να καταβάλουν τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης επί των καυσίμων. Συναφώς, η προβληθείσα από την Επιτροπή περίπτωση, κατά την οποία εγκατάσταση διανομής καυσίμων ενδέχεται να λειτουργεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, ως φορολογική αποθήκη εξουσιοδοτημένη να διαθέτει τα καύσιμα για την αγορά, δεν υφίσταται στην ιταλική έννομη τάξη, και, ως εκ τούτου, η εγκατάσταση αυτή δεν μπορεί ποτέ να υπόκειται στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης.

64 Πέμπτον, κατά την Ιταλική Δημοκρατία, η επίμαχη επιδότηση χορηγείται από την περιφέρεια, ενώ ο ειδικός φόρος κατανάλωσης για τα καύσιμα συνιστά φόρο τον οποίο εισπράττει το Δημόσιο και ο οποίος καταβάλλεται όταν τα καύσιμα μεταφέρονται στις δεξαμενές του πρατηρίου καυσίμων.

65 Έκτον, το καθού κράτος μέλος υποστηρίζει ότι η επιδότηση χορηγείται σε συνάρτηση με κριτήρια διαφορετικά από εκείνα στα οποία στηρίζεται η είσπραξη των ειδικών φόρων κατανάλωσης. Το ύψος της διαφέρει ανάλογα με το είδος του καυσίμου και την περιοχή όπου διαμένει ο δικαιούχος.

66 Έβδομον, κατά την Ιταλική Δημοκρατία, το αντικείμενο του μέτρου που τέθηκε σε εφαρμογή βάσει του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως δεν σχετίζεται με τη συνιστώσα «ειδικός φόρος κατανάλωσης» της τιμής του καυσίμου, αντιθέτως προς την υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 25ης Απριλίου 2013, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (C-55/12, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:274).

67 Τέλος, κατά την καθής, είναι αδύνατον να συσχετισθεί κατά τρόπο αντικειμενικό η επίμαχη επιδότηση με τη συνιστώσα «ειδικός φόρος κατανάλωσης» της τιμής των καυσίμων στα πρατήρια. Αντιθέτως, η επιδότηση αυτή αφορά τη συνιστώσα «κόστος παραγωγής» της τιμής του καυσίμου, της οποίας το ποσό είναι υψηλότερο, καθόσον προορίζεται να εξισορροπήσει το κόστος αυτό στην εν λόγω περιφέρεια, η οποία χαρακτηρίζεται από έλλειψη υποδομών. Συγκεκριμένα, οι σημαντικές αποκλίσεις τιμών των καυσίμων μεταξύ περιφερειών της ιταλικής επικράτειας οφείλονται αποκλειστικώς στη συνιστώσα «κόστος παραγωγής», η οποία διαμορφώνεται βάσει του επιπέδου των υφιστάμενων σε κάθε περιφέρεια υποδομών.

Επιχειρήματα του Βασιλείου της Ισπανίας

68 Το Βασίλειο της Ισπανίας φρονεί ότι το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως, το οποίο προβλέπεται από τον περιφερειακό νόμο αριθ. 14/2010, συνιστά ενίσχυση των κατοίκων της περιφέρειας για την αγορά καυσίμων, αποσκοπούσα στη μείωση της επιπλέον δαπάνης που οφείλεται στο κόστος παραγωγής των καυσίμων το οποίο είμαι υψηλότερο στην περιφέρεια αυτή.

69 Το εν λόγω κράτος μέλος προβάλλει ορισμένα στοιχεία τα οποία, κατά την άποψή του, επιβεβαιώνουν την πλήρη αυτοτέλεια της επίμαχης επιδοτήσεως σε σχέση με τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης στους οποίους υπόκεινται τα καύσιμα.

70 Κατά το παρεμβαίνον, πρώτον, οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης εισπράττονται εξ ολοκλήρου από το Δημόσιο κατά τη διάθεση του καυσίμου προς κατανάλωση. Δεύτερον, η επίμαχη επιδότηση δεν χρηματοδοτείται από το ποσοστό των ειδικών φόρων κατανάλωσης το οποίο το Δημόσιο επιστρέφει στην περιφέρεια, αλλά από τα γενικά έσοδα της περιφέρειας αυτής. Η επιδότηση αυτή, άλλωστε, χορηγείται και στις περιπτώσεις που οι δικαιούχοι πραγματοποιούν εφοδιασμό με καύσιμα σε άλλες ιταλικές περιφέρειες. Τρίτον, η συγκεκριμένη επιδότηση δεν χορηγείται στον υποκείμενο στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης, αλλά στα φυσικά πρόσωπα που κατοικούν εντός της περιφέρειας. Τέταρτον, η ίδια επιδότηση προκαταβάλλεται στους δικαιούχους από τους διανομείς καυσίμων και επιστρέφεται στους δεύτερους από τη διοίκηση της περιφέρειας αυτής. Τέλος, το Βασίλειο της Ισπανίας επισημαίνει ότι, πέμπτον, η επίμαχη επιδότηση χορηγείται σε συνάρτηση με κριτήριο που έχει πλήρως αποσυνδεθεί από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, δεδομένου ότι χορηγείται ως σταθερό ποσό, ανεξαρτήτως του συντελεστή του ειδικού φόρου κατανάλωσης για το οικείο καύσιμο.

71 Το Βασίλειο της Ισπανίας φρονεί, επίσης, ότι μια περιφερειακή ενίσχυση εκφραζόμενη σε σταθερή αξία, μικρότερη του κόστους παραγωγής των καυσίμων και διεπόμενη από ρυθμίσεις οι οποίες δεν έχουν φορολογικό χαρακτήρα, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί μέσο μειώσεως της φορολογικής επιβαρύνσεως που αφορά τα καύσιμα.

72 Συγκεκριμένα, κατά το εν λόγω κράτος μέλος, η τιμή πωλήσεως των καυσίμων στον τελικό καταναλωτή διαμορφώνεται με βάση διάφορα στοιχεία, δηλαδή, πρώτον, την τιμή του αργού πετρελαίου και του περιθωρίου διύλισης, δεύτερον, το κόστος διάθεσης στο εμπόριο και το κόστος μεταφοράς έως το σημείο πωλήσεως και, τρίτον, τις φορολογικές συνιστώσες της τιμής, όπως είναι οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης και ο ΦΠΑ.

Εκτίμηση του Δικαστηρίου

73 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η Ιταλική Δημοκρατία, θεσπίζοντας το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως, το οποίο προβλέπει τη χορήγηση, υπέρ των φυσικών προσώπων που κατοικούν εντός της περιφέρειας, πάγιας εκπτώσεως επί της τιμής ανά λίτρο βενζίνης και πετρελαίου κινήσεως που αγοράζεται για να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο κινητήρων, προέβη σε μείωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης, υπό μορφή επιστροφής του ποσού του φόρου, κατά παράβαση των υποχρεώσεων που υπέχει από τα άρθρα 4 και 19 της οδηγίας 2003/96.

74 Συναφώς, υπενθυμίζεται ευθύς εξαρχής ότι, κατά πάγια νομολογία σχετικά με το βάρος αποδείξεως στο πλαίσιο διαδικασίας λόγω παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, στην Επιτροπή απόκειται να αποδείξει την ύπαρξη της προβαλλομένης παραβάσεως. Η Επιτροπή οφείλει να προσκομίσει στο Δικαστήριο τα στοιχεία που είναι αναγκαία για τη διαπίστωση της παραβάσεως, χωρίς να μπορεί να στηριχθεί σε οποιοδήποτε τεκμήριο [απόφαση της 5ης Σεπτεμβρίου 2019, Επιτροπή κατά Ιταλίας (Βακτήριο *Xylella fastidiosa*), C-443/18, EU:C:2019:676, σκέψη 78 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

75 Με την πρόβλεψη εναρμονισμένης φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, η οδηγία 2003/96 αποσκοπεί, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις της 2 έως 5 και 24, στην προώθηση της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς στον τομέα της ενέργειας, αποτρέποντας, μεταξύ άλλων, τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού (απόφαση της 30ής Ιανουαρίου 2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, σκέψη 30 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Προς τούτο, η οδηγία αυτή επιτάσσει, βάσει του άρθρου της 4, παράγραφος 1, τα επίπεδα φορολογίας που επιβάλλουν τα κράτη μέλη στα ενεργειακά προϊόντα και στην ηλεκτρική ενέργεια που μνημονεύονται στο άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας να μην είναι χαμηλότερα από τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας που προβλέπει η οδηγία, θεσπίζοντας συγχρόνως, ιδίως στα άρθρα της 5 και 7, καθώς και στα άρθρα 15 έως 19, σειρά διατάξεων οι οποίες παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εφαρμόζουν μειώσεις, απαλλαγές ή διαφοροποιήσεις του επιπέδου φορολογίας για ορισμένα προϊόντα ή για ορισμένες χρήσεις.

76 Κατά την Επιτροπή, από τις τελευταίες αυτές διατάξεις προκύπτει ότι, οσάκις κράτος μέλος προτίθεται να εφαρμόσει σε επίπεδο περιφέρειας μειωμένο επίπεδο φορολογίας, όπως έπραξε η Ιταλική Δημοκρατία διά του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως, πρέπει κατ' ανάγκη να κάνει χρήση του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96, κάτι το οποίο συνεπάγεται ότι το συγκεκριμένο κράτος μέλος πρέπει να ζητήσει σχετική έγκριση του Συμβουλίου βάσει της διατάξεως αυτής.

77 Προκειμένου να διαπιστωθεί αν στοιχειοθετείται η προβαλλόμενη από την Επιτροπή παράβαση, πρέπει να εξετασθεί η παραδοχή στην οποία στηρίζεται και, ως εκ τούτου, να εκτιμηθεί αν το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως πρέπει να χαρακτηρισθεί ως «επιστροφή του συνόλου ή μέρους του φόρου που καταβλήθηκε», κατά την έννοια του άρθρου 6, στοιχείο γ', της οδηγίας αυτής.

78 Πράγματι, η διαπίστωση παραβάσεως των υποχρεώσεων εκ της εν λόγω οδηγίας, η οποία συνίσταται σε μη επιτρεπόμενη μείωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης, προϋποθέτει ότι η μείωση αυτή έλαβε μία από τις τρεις μορφές που μνημονεύονται στο άρθρο 6 της οδηγίας. Μεταξύ των τριών αυτών μορφών, όμως, μόνον αυτή της επιστροφής του συνόλου ή μέρους του φόρου που καταβλήθηκε θα μπορούσε ενδεχομένως να οφείλεται στο σύστημα της επίμαχης επιδοτήσεως.

79 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι, προκειμένου το σύστημα επιδοτήσεως να μπορεί να χαρακτηρισθεί ως «επιστροφή», κατά την έννοια του άρθρου 6, στοιχείο γ', της οδηγίας 2003/96, απαιτείται το ποσό που καταβάλλεται στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος επιδοτήσεως να προέρχεται από τα ποσά των ειδικών φόρων κατανάλωσης που εισπράττει το Ιταλικό Δημόσιο ή, τουλάχιστον, το εν λόγω καταβαλλόμενο ποσό να συνδέεται πράγματι με τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης που εισπράττει το Ιταλικό Δημόσιο, οπότε το ίδιο αυτό σύστημα επιδοτήσεως τείνει να καταργήσει ή να μειώσει τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης επί των καυσίμων.

80 Το επιχείρημα της Επιτροπής ότι η προέλευση των ποσών που καταβάλλονται στο πλαίσιο της επιστροφής φόρου δεν ασκεί επιρροή, καθόσον αυτά προέρχονται από δημόσια κονδύλια του καθού κράτους μέλους, δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

81 Συναφώς, πρέπει ιδίως να επισημανθεί ότι, στο πλαίσιο της υπό κρίση προσφυγής, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί το ότι το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως χρηματοδοτείται από τον γενικό προϋπολογισμό της περιφέρειας και όχι, συγκεκριμένα, από το μέρος των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί των καυσίμων το οποίο μεταβιβάζει το Ιταλικό Δημόσιο στον προϋπολογισμό αυτόν. Τα ποσά που καταβάλλονται στο πλαίσιο της μεταβιβάσεως αυτής ενσωματώνονται στον γενικό προϋπολογισμό της περιφέρειας και χάνουν εντός αυτού κάθε μορφή εξατομικεύσεως.

82 Εν πάση περιπτώσει, στην υπό κρίση υπόθεση, η Επιτροπή δεν προβάλλει ούτε αποδεικνύει την ύπαρξη αντικειμενικής αλληλεπιδράσεως μεταξύ της οικονομικής πηγής του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως και των εσόδων που προέρχονται από την είσπραξη, εκ μέρους του Ιταλικού Δημοσίου, των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί των καυσίμων, μέρος των οποίων μεταβιβάζεται στη συνέχεια στον γενικό προϋπολογισμό της περιφέρειας.

83 Επιπλέον, όπως επισήμανε κατ' ουσίαν ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 103 των προτάσεών του, το ότι η επίμαχη επιδότηση χορηγείται στα φυσικά πρόσωπα που διαμένουν εντός της περιφέρειας ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία αυτά εφοδιάζονται με καύσιμα σε άλλες περιφέρειες της Ιταλίας δύναται να θέσει εν αμφιβόλω την ύπαρξη σχέσεως μεταξύ του ποσού που καταβάλλεται για την επιδότηση αυτή και των ποσών των εισπραχθέντων ειδικών φόρων καταναλώσεως.

84 Επιπλέον, λαμβανομένων υπόψη όσων εκτίθενται στη σκέψη 79 της παρούσας αποφάσεως, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ούτε ότι το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως συνιστά κατάργηση ή μείωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί των καυσίμων.

85 Όπως προβάλλει η Ιταλική Δημοκρατία, υποστηριζόμενη επ' αυτού από το Βασίλειο της Ισπανίας, δεδομένου ότι το κόστος παραγωγής των καυσίμων υπερβαίνει το ύψος της επίμαχης επιδοτήσεως, δεν μπορεί να αποκλεισθεί ότι το σύστημα αυτό αποσκοπεί να αμβλύνει τις επιπτώσεις του υψηλότερου κόστους παραγωγής στην τελική τιμή των καυσίμων, στο μέτρο που το κόστος αυτό, του οποίου η σημασία ενδέχεται να διαφοροποιείται ουσιωδώς από τη μία περιφέρεια στην άλλη, μπορεί να προκαλέσει διαφορές ως προς την τιμή των καυσίμων αναλόγως της οικείας περιοχής.

86 Όπως, όμως, επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 105 και 108 των προτάσεών του, καθόσον η Επιτροπή δεν προβάλλει ειδικά στοιχεία προς στήριξη του ισχυρισμού της ότι το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως επιφέρει κατάργηση ή μείωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί των καυσίμων, ο ισχυρισμός αυτός μπορεί να εξομοιωθεί με τεκμήριο. Πράγματι, όπως διαπιστώνεται στο σημείο 109 των προμνημονευθεισών προτάσεων, δεν μπορεί να συναχθεί με βεβαιότητα το συμπέρασμα ότι η μείωση της τιμής των καυσίμων συνεπάγεται μείωση των εν λόγω ειδικών φόρων κατανάλωσης.

87 Υπό τις συνθήκες αυτές, συνάγεται ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε την ύπαρξη πραγματικής σχέσεως μεταξύ των ποσών που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως και εκείνων που εισπράχθηκαν στο πλαίσιο των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί των καυσίμων τα οποία διατίθενται προς πώληση στους κατοίκους της περιφέρειας, με συνέπεια το εν λόγω σύστημα επιδοτήσεως να έχει ως αποτέλεσμα την κατάργηση ή τη μείωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης διά της επιδοτήσεως αυτής.

88 Βεβαίως, το γεγονός ότι οι υποκείμενοι στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης δεν ταυτίζονται με τους δικαιούχους της επίμαχης επιδοτήσεως δεν αποκλείει, αφεαυτού, τη δυνατότητα να διαπιστωθεί η ύπαρξη επιστροφής του συγκεκριμένου φόρου, όπως προκύπτει από την απόφαση της 25ης Απριλίου 2013, Επιτροπή κατά Ιρλανδίας (C-55/12, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:274). Ωστόσο, όπως εκτίθεται

στο σημείο 94 των προτάσεων του γενικού εισαγγελέα, πρέπει επιπλέον να αποδειχθεί ότι υφίσταται πράγματι σχέση μεταξύ της επιδοτήσεως αυτής και των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί της αγοράς καυσίμων.

89 Ομοίως, ούτε το ότι η επίμαχη επιδότηση χορηγείται σε συνάρτηση με την ποσότητα των αγορασθέντων καυσίμων και ότι το ύψος της διαφοροποιείται, επομένως, αναλόγως της ποσότητας αυτής καταδεικνύει την ύπαρξη σχέσεως μεταξύ της επιδοτήσεως και των ειδικών φόρων κατανάλωσης. Πράγματι, η συγκεκριμένη διαφοροποίηση οφείλεται αποκλειστικώς στο ότι, όπως ακριβώς και η επίμαχη επιδότηση, οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης επί των καυσίμων οφείλονται ανά λίτρο αγορασθέντων καυσίμων, χωρίς αυτή και μόνον η ομοιότητα του τρόπου υπολογισμού να δύναται να θέσει υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα που εκτίθεται στη σκέψη 87 της παρούσας αποφάσεως. Επιπλέον, αντιθέτως προς τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης, η επιδότηση αυτή εκφράζεται σε σταθερά ποσά και διαφοροποιείται επίσης αναλόγως της περιοχής στην οποία διαμένει ο δικαιούχος.

90 Το γεγονός ότι προϋφιστάμενο καθεστώς παραδόσεως, ορισμένα στοιχεία του οποίου είναι παρόμοια εκείνων του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως, αποτέλεσε αντικείμενο παρεκκλίσεως η οποία εγκρίθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2003/96 ή της προϊσχύσασας σχετικής νομοθεσίας της Ένωσης δεν μπορεί παρά να αποτελεί ένδειξη δικαιολογούσα την εξέταση του ζητήματος του σύμφωνου με το δίκαιο της Ένωσης χαρακτήρα του νέου καθεστώτος, ήτοι του επίμαχου συστήματος επιδοτήσεως, πλην όμως δεν προδικάζει το αποτέλεσμα της εξετάσεως αυτής.

91 Το αυτό ισχύει και για το ότι εθνικά καθεστώτα που παρουσιάζουν ορισμένες ομοιότητες με το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96.

92 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι η Ιταλική Δημοκρατία, θεσπίζοντας το επίμαχο σύστημα επιδοτήσεως, το οποίο προβλέπει τη χορήγηση, υπέρ των φυσικών προσώπων που κατοικούν εντός της περιφέρειας, πάγιας εκπτώσεως επί της τιμής ανά λίτρο βενζίνης και πετρελαίου κινήσεως που αγοράζεται για να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο κινητήρων, προέβη σε μείωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης, υπό μορφή επιστροφής του ποσού του φόρου, ούτε, κατά συνέπεια, ότι το εν λόγω κράτος μέλος παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από τα άρθρα 4 και 19 της οδηγίας 2003/96.

93 Κατά συνέπεια, η προσφυγή της Επιτροπής πρέπει να απορριφθεί.

Επί των δικαστικών εξόδων

94 Κατά το άρθρο 138, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα, εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ηττήθηκε, πρέπει να καταδικασθεί στα δικαστικά έξοδα, σύμφωνα με το σχετικό αίτημα της Ιταλικής Δημοκρατίας.

95 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 140, παράγραφος 1, του εν λόγω Κανονισμού, κατά το οποίο τα κράτη μέλη που παρεμβαίνουν στη δίκη φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους, το Βασίλειο της Ισπανίας φέρει τα έξοδά του.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πέμπτο τμήμα) αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Καταδικάζει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

3) Το Βασίλειο της Ισπανίας φέρει τα δικαστικά έξοδά του.

(υπογραφές)