

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

14 gennaio 2021 (*)

«Inadempimento di uno Stato – Articolo 258 TFUE – Direttiva 2003/96/CE – Tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità – Articoli 4 e 19 – Normativa adottata da una regione autonoma di uno Stato membro – Contributo sull'acquisto di benzina e gasolio soggetti ad accise – Articolo 6, lettera c) – Esenzione o riduzione delle accise – Nozione di “rimborso totale o parziale” dell'imposta versata – Mancanza di prova dell'esistenza di un collegamento tra tale contributo e le accise»

Nella causa C-63/19,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 29 gennaio 2019,

Commissione europea, rappresentata da R. Lyal e F. Tomat, in qualità di agenti,

ricorrente,

contro

Repubblica italiana, rappresentata da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da G.M. De Socio, avvocato dello Stato,

convenuta,

sostenuta da:

Regno di Spagna, rappresentato da S. Jiménez García e J. Rodríguez de la Rúa, in qualità di agenti,

interveniente,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, M. Ilešič, E. Juhász (relatore), C. Lycourgos e I. Jarukaitis, giudici,

avvocato generale: J. Richard de la Tour

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 16 luglio 2020,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con il suo ricorso, la Commissione europea chiede alla Corte di dichiarare che la Repubblica italiana, avendo applicato una riduzione delle aliquote di accisa, prevista dalla legislazione regionale adottata dalla Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia (Italia; in prosieguo: la «Regione»), sulla benzina e il gasolio utilizzati come propellente, per la vendita di tali prodotti ai residenti in detta regione, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti a norma degli articoli 4 e 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU 2003, L 283, pag. 51).

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

2 I considerando da 2 a 5, 9 e 24 della direttiva 2003/96 sono formulati come segue:

«(2) L'assenza di disposizioni comunitarie che assoggettino a tassazione minima l'elettricità e i prodotti energetici diversi dagli oli minerali può essere pregiudizievole al buon funzionamento del mercato interno.

(3) Il buon funzionamento del mercato interno e il conseguimento degli obiettivi di altre politiche comunitarie richiedono che siano fissati nella Comunità livelli minimi di tassazione per la maggior parte dei prodotti energetici, compresi l'elettricità, il gas naturale e il carbone.

(4) L'esistenza di notevoli differenze tra i livelli nazionali di tassazione sull'energia applicati dagli Stati membri potrebbe essere pregiudizievole al buon funzionamento del mercato interno.

(5) La fissazione di livelli minimi comunitari di tassazione appropriati può consentire di ridurre le attuali differenze tra i livelli nazionali di tassazione.

(...)

(9) Agli Stati membri dovrebbe essere lasciata la flessibilità necessaria per definire ed attuare politiche adeguate al loro contesto nazionale.

(...)

(24) È opportuno consentire agli Stati membri di applicare determinate ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione quando ciò non pregiudica il corretto funzionamento del mercato interno e non comporta distorsioni della concorrenza».

3 L'articolo 4 di tale direttiva così dispone:

«1. I livelli di tassazione applicati dagli Stati membri ai prodotti energetici e all'elettricità di cui all'articolo 2 non possono essere inferiori ai livelli minimi di tassazione stabiliti nella presente direttiva.

2. Ai fini della presente direttiva si intende per "livello di tassazione" l'onere fiscale complessivo derivante dal cumulo di tutte le imposte indirette (eccetto l'[imposta sul valore aggiunto (IVA)], calcolate direttamente o indirettamente sulla quantità di prodotti energetici e di elettricità, all'atto dell'immissione in consumo».

4 L'articolo 5 di detta direttiva prevede quanto segue:

«Gli Stati membri possono applicare, sotto controllo fiscale, aliquote d'imposta differenziate a condizione che dette aliquote rispettino i livelli minimi di tassazione stabiliti nella presente direttiva e siano compatibili con il diritto comunitario, nei seguenti casi:

- quando le aliquote differenziate sono direttamente connesse con la qualità del prodotto,
- quando le aliquote differenziate dipendono dai livelli quantitativi del consumo di elettricità e dei prodotti energetici utilizzati per il riscaldamento,
- per i seguenti usi: trasporti pubblici locali di passeggeri (compresi i taxi), raccolta di rifiuti, forze armate e pubblica amministrazione, disabili, ambulanze,
- tra uso commerciale e non commerciale, per i prodotti energetici e l'elettricità di cui agli articoli 9 e 10».

5 L'articolo 6 della medesima direttiva stabilisce quanto segue:

«Gli Stati membri possono concedere le esenzioni o le riduzioni del livello di tassazione di cui alla presente direttiva:

- a) direttamente, o
- b) attraverso un'aliquota d'imposta differenziata,
- o
- c) rimborsando totalmente o in parte l'imposta versata».

6 L'articolo 7, paragrafi 2 e 4, della direttiva 2003/96 così dispone:

«2. Gli Stati membri possono distinguere tra uso commerciale e non commerciale del gasolio utilizzato come propellente, purché siano rispettati i livelli minimi comunitari e l'aliquota per il gasolio commerciale utilizzato come propellente non sia inferiore al livello nazionale di tassazione vigente al 1° gennaio 2003, a prescindere dalle deroghe per detta utilizzazione stabilite dalla presente direttiva.

(...)

4. Nonostante il paragrafo 2, gli Stati membri che introducono un sistema di canone per gli utenti della strada destinato agli autoveicoli a motore o agli autoveicoli con rimorchio, adibiti esclusivamente al trasporto di merci su strada, possono applicare un'aliquota ridotta sul gasolio utilizzato da tali autoveicoli (...).

7 Ai sensi degli articoli da 15 a 17 di tale direttiva, gli Stati membri possono anche applicare esenzioni o riduzioni del livello di tassazione nei casi ivi menzionati.

8 Conformemente all'articolo 18, paragrafo 1, della suddetta direttiva, in deroga alle disposizioni della stessa, gli Stati membri sono autorizzati a continuare ad applicare le riduzioni nei livelli di tassazione o le esenzioni fissate nell'allegato II. Previo esame da parte del Consiglio dell'Unione europea in base a una proposta della Commissione, tale autorizzazione scade il 31 dicembre 2006 o alla data specificata nell'allegato II alla direttiva medesima.

9 A norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96:

«1. Oltre a quanto disposto dagli articoli che precedono, in particolare gli articoli 5, 15 e 17, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche.

Lo Stato membro, che intenda adottare un provvedimento di questo tipo, ne dà comunicazione alla Commissione, fornendole inoltre tutte le informazioni pertinenti o necessarie.

La Commissione esamina la richiesta, tenendo conto, tra l'altro, di considerazioni attinenti al corretto funzionamento del mercato interno, della necessità di garantire una concorrenza leale e delle politiche comunitarie in materia di ambiente, di sanità, di energia e di trasporti.

Entro tre mesi dalla ricezione di tutte le pertinenti e necessarie informazioni, la Commissione presenta una proposta di autorizzazione del provvedimento di questo tipo da parte del Consiglio, oppure informa il Consiglio dei motivi per cui non ha proposto l'autorizzazione del provvedimento di cui trattasi.

2. L'autorizzazione di cui al paragrafo 1 è accordata per un periodo massimo di sei anni, con possibilità di rinnovo secondo la procedura di cui al paragrafo 1.

3. La Commissione, qualora ritenga che le esenzioni o riduzioni di cui al paragrafo 1 non possano più essere mantenute, in particolare in base a considerazioni riguardanti la concorrenza o distorsioni nel funzionamento del mercato interno o la politica comunitaria in materia di sanità, protezione dell'ambiente, energia e trasporti, sottopone appropriate proposte al Consiglio. Il Consiglio adotta all'unanimità una decisione su tali proposte».

10 L'allegato II alla direttiva 2003/96, intitolato «Riduzioni delle aliquote di imposizione ed esenzioni dall'imposizione di cui all'articolo 18, paragrafo 1», prevedeva, a favore della Repubblica italiana, una serie di riduzioni dei livelli di tassazione, tra cui, «una riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina consumata nel territorio del Friuli-Venezia Giulia, a condizione che tali aliquote differenziate siano conformi agli obblighi definiti dalla presente direttiva, in particolare alle aliquote minime di accisa».

Diritto italiano

11 Conformemente all'articolo 5, punto 3, dello Statuto speciale della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, adottato con legge costituzionale del 31 gennaio 1963 (GURI n. 29, del 1° febbraio 1963), nella sua versione applicabile alla presente controversia, la Regione ha potestà legislativa, in particolare, in materia di istituzione di tributi regionali prevista nell'articolo 51 di tale statuto.

12 Ai sensi dell'articolo 49, punto 7 bis, del medesimo statuto, spetta alla Regione il 29,75% del gettito dell'accisa sulle benzine e il 30,34% del gettito dell'accisa sul gasolio consumati in detta regione per uso autotrazione e riscossa nel suo territorio.

13 L'articolo 51, quarto comma, lettera a), del medesimo statuto prevede che, nel rispetto delle norme dell'Unione sugli aiuti di Stato, la Regione può, con riferimento ai tributi erariali per i quali lo Stato ne prevede la possibilità, modificare le aliquote in riduzione e in aumento, entro il livello massimo di imposizione stabilito dalla normativa statale, prevedere esenzioni dal pagamento, introdurre detrazioni di imposta e deduzioni dalla base imponibile.

14 L'articolo 1, intitolato «Finalità», della legge regionale 11 agosto 2010, 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 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia* n. 19, del 13 agosto 2010), nella sua versione applicabile alla presente controversia (in prosieguo: la «legge regionale n. 14/2010»), al comma 1 così dispone:

«La [Regione], con la presente legge, al fine di fronteggiare la situazione di grave crisi congiunturale, dispone ulteriori misure straordinarie per il sostegno della mobilità su strada altresì volte alla riduzione dell'inquinamento ambientale. In particolare:

- a) dispone misure di sostegno per l'acquisto di carburanti per autotrazione privata per la mobilità su strada;
- b) dispone incentivi per l'utilizzo di motori parzialmente o totalmente indipendenti da carburanti combustibili per la mobilità su strada;
- c) sostiene la ricerca e lo sviluppo di tecnologie volte alla realizzazione di motori parzialmente o totalmente indipendenti da carburanti combustibili;
- d) favorisce l'ampliamento della rete di distribuzione di carburanti a ridotto impatto ambientale».

15 Ai sensi dell'articolo 2 della legge regionale n. 14/2010, intitolato «Definizioni»:

«1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) beneficiari:

1) le persone fisiche residenti nella regione intestatarie, cointestatarie, titolari di diritto di usufrutto o locatarie in locazione finanziaria o leasing dei mezzi autorizzati a beneficiare della contribuzione per l'acquisto dei carburanti per autotrazione, intendendo con tale termine i carburanti utilizzati per rifornire veicoli e motoveicoli;

(...)

b) mezzi: gli autoveicoli e i motoveicoli iscritti nei pubblici registri automobilistici della Regione, compresi i mezzi oggetto di locazione finanziaria o leasing, purché appartenenti ai beneficiari di cui alla lettera a);

c) identificativi: le tessere con le caratteristiche tecniche di cui al punto 1 dell'allegato A;

(...)

f) POS: gli apparecchi uniformati alle caratteristiche tecniche di cui al punto 2 dell'allegato A».

16 L'articolo 3 di tale legge regionale, intitolato «Sistema di contribuzione sugli acquisti di carburanti», dispone quanto segue:

«1. L'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere contributi sugli acquisti di carburanti per autotrazione effettuati dai soggetti beneficiari cumulativamente sui singoli rifornimenti di carburante, sulla base della quantità acquistata.

2. I contributi per l'acquisto di benzina e gasolio sono stabiliti nella misura rispettivamente di 12 centesimi al litro e 8 centesimi al litro.

3. La misura dei contributi per l'acquisto di benzina e gasolio di cui al comma 2 è aumentata rispettivamente di 7 centesimi al litro e 4 centesimi al litro per i beneficiari residenti nei comuni montani o parzialmente montani individuati come svantaggiati o parzialmente svantaggiati dalla direttiva 273/1975/CEE del Consiglio, del 28 aprile 1975, relativa all'elenco comunitario delle zone agricole svantaggiate ai sensi della direttiva 75/268/CEE (Italia) [(GU 1975, L 128, pag. 72)], e nei comuni individuati [da diverse decisioni della Commissione in materia di aiuti regionali].

4. La misura dei contributi prevista al comma 2 e l'entità di aumento degli stessi di cui al comma 3, per motivazioni congiunturali ovvero per esigenze di bilancio regionale e previo parere della Commissione consiliare competente, possono essere modificate, entro il limite di scostamento rispettivamente di 10 e 8 centesimi al litro, con deliberazione della Giunta regionale [del Friuli-Venezia Giulia (Italia)], separatamente per benzina e gasolio e per un periodo massimo di tre mesi reiterabile. La deliberazione è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione.

4 bis. La Giunta regionale, fermi restando gli equilibri complessivi del bilancio, per fronteggiare la straordinaria congiuntura economica, con propria deliberazione e con validità che non ecceda il 30 settembre 2012, può aumentare di un massimo di 10 centesimi al litro i contributi di cui al comma 3.

5. I beneficiari hanno diritto ai contributi di cui al comma 2 per ogni rifornimento effettuato con le modalità elettroniche stabilite dalla presente legge in tutti i punti vendita situati nel territorio regionale.

5 bis. Con le convenzioni di cui all'articolo 8, comma 5, possono essere definite le modalità con le quali effettuare il rimborso ai beneficiari nel caso in cui il rifornimento sia effettuato al di fuori del territorio regionale.

6. Il contributo non è concesso per il singolo rifornimento di carburante quando l'entità complessiva del beneficio risulta inferiore a 1 euro.

7. I contributi di cui al presente articolo sono aumentati di un incentivo di 5 centesimi al litro qualora l'autoveicolo interessato dal rifornimento sia dotato di almeno un motore a emissioni zero in abbinamento o coordinamento a quello a propulsione a benzina o gasolio.

8. A decorrere dall'1 gennaio 2015, i contributi di cui al comma 2 sono ridotti del 50 per cento per gli autoveicoli diversi da quelli di cui al comma 7 e con omologazione con codifica ecologica Euro 4 o inferiore.

9. I contributi di cui al comma 2 non sono concessi agli autoveicoli acquistati nuovi o usati successivamente all'1 gennaio 2015 qualora questi siano diversi da quelli di cui al comma 7 e con omologazione con codifica ecologica Euro 4 o inferiore.

9 bis. Altri benefici di natura regionale correlati ai rifornimenti di carburante sono incompatibili con i contributi erogati ai sensi dell'attuazione del presente articolo».

17 L'articolo 4 della suddetta legge regionale, intitolato «Requisiti e modalità per l'ottenimento dell'autorizzazione», ai commi 1 e 3 prevede che l'autorizzazione a usufruire della riduzione del prezzo sia rilasciata ai soggetti interessati dalla Camera di commercio, industria, artigianato ed

agricoltura (Italia; in prosieguo: la «Camera di commercio») della provincia di residenza e che l'identificativo possa essere utilizzato, esclusivamente per il rifornimento del mezzo per il quale è stata rilasciata l'autorizzazione, solo dal beneficiario o da altro soggetto dallo stesso formalmente autorizzato all'uso del mezzo, ferma restando la responsabilità del beneficiario per ogni uso improprio dell'identificativo medesimo.

18 L'articolo 5 della medesima legge regionale, recante il titolo «Modalità di erogazione elettronica», dispone quanto segue:

«1. Per ottenere il contributo con modalità elettronica sull'acquisto dei carburanti per autotrazione, il beneficiario esibisce al gestore degli impianti presso i quali sono installati i POS, di seguito denominati gestori, situati nel territorio della [Regione], l'identificativo relativo al mezzo per il quale è stato rilasciato.

2. Il gestore è tenuto a verificare che il mezzo sul quale viene effettuato il rifornimento sia quello risultante dall'identificativo. La verifica può essere effettuata anche mediante l'ausilio di apparati visivi ed elettronici, nonché di dispositivi atti a controllare informaticamente la corrispondenza fra il veicolo rifornito e i dati della tessera utilizzata.

3. Effettuato il rifornimento, il gestore è tenuto immediatamente a rilevare, tramite il POS, il quantitativo di litri erogati e contestualmente memorizzarlo elettronicamente, nonché a rilasciare al beneficiario la documentazione con le modalità e i contenuti indicati al punto 3 dell'allegato B.

4. Il beneficiario è tenuto a verificare la corrispondenza del quantitativo di litri erogati con quanto riportato nella documentazione ricevuta.

5. Il contributo calcolato, a eccezione del caso di cui all'articolo 3, comma 5 bis, è erogato direttamente dal gestore tramite corrispondente riduzione del prezzo dovuto per il carburante.

(...)».

19 L'articolo 6, intitolato «Modalità di erogazione non elettronica», della legge regionale n. 14/2010, ai commi 1 e 2 stabilisce che la Giunta regionale può attivare modalità di erogazione non elettronica dei contributi per l'acquisto di carburanti per autotrazione effettuato dai beneficiari esternamente al territorio della Regione e che, in tal caso, il beneficiario trasmette l'istanza alla Camera di commercio competente per territorio rispetto al comune di residenza.

20 L'articolo 9 di tale legge regionale, intitolato «Erogazione del contributo», così recita:

«1. Sono autorizzati all'erogazione del contributo per l'acquisto dei carburanti per autotrazione con modalità elettronica i gestori di impianti dotati di POS.

2. I gestori non erogano il contributo sull'acquisto di carburante qualora l'identificativo a tal fine esibito risulti rilasciato per un mezzo diverso da quello per il quale è richiesto il rifornimento o risulti disabilitato.

3. I gestori sono tenuti a comunicare in via informatica (...) alla Camera di commercio competente per territorio, giornalmente ovvero nella prima giornata lavorativa successiva, i dati relativi alla quantità dei carburanti per autotrazione venduti.

4. Ai fini della comunicazione di cui al comma 3, i gestori sono tenuti a registrare tramite il POS i dati relativi ai quantitativi di carburante per autotrazione complessivamente venduti, risultanti dalla lettura delle colonnine e riportati nel registro dell'Ufficio tecnico di finanza (UTF) [(Italia)]».

21 L'articolo 10 della legge regionale n. 14/2010, intitolato «Rimborsi attinenti alle contribuzioni», ai commi 1 e 2 prevede quanto segue:

«1. L'Amministrazione regionale rimborsa ai gestori i contributi sull'acquisto di carburante erogati ai beneficiari, di norma con cadenza settimanale.

2. I rimborsi sono effettuati sulla base dei dati memorizzati nella banca dati informatica, fermi restando i casi di sospensione del rimborso o di recupero dei contributi fruiti indebitamente.

(...)».

Fatti

22 Al fine di contrastare la prassi di residenti della Regione consistente nella ricerca del pieno di benzina più economico in Slovenia per il loro veicolo, la Repubblica italiana aveva chiesto, nel corso del 1996, una deroga ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 92/81/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, relativa all'armonizzazione delle strutture delle accise sugli oli minerali (GU 1992, L 316, pag. 12), per poter applicare un'aliquota di accisa ridotta sui carburanti in tale regione.

23 Tale deroga è stata concessa alla Repubblica italiana con la decisione 96/273/CE del Consiglio, del 22 aprile 1996, che autorizza alcuni Stati membri ad applicare o a continuare ad applicare per taluni oli minerali utilizzati a fini specifici esenzioni o riduzione d'accisa secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 4 della direttiva 92/81/CEE (GU 1996, L 102, pag. 40).

24 Successivamente, sulla base dell'articolo 18 della direttiva 2003/96, la Repubblica italiana era stata autorizzata a continuare ad applicare, fino al 31 dicembre 2006, una riduzione dell'aliquota di accisa sulla benzina consumata nel territorio della Regione.

25 Il 17 ottobre 2006 la Repubblica italiana aveva presentato una richiesta di deroga ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96 per il territorio della Regione.

26 Tale richiesta è stata ritirata dal suddetto Stato membro l'11 dicembre 2006.

Procedimento precontenzioso

27 Il 1° dicembre 2008 la Commissione ha inviato alla Repubblica italiana, ai sensi dell'articolo 258, primo comma, TFUE, una lettera di diffida censurando l'applicazione di aliquote di accisa ridotte alla benzina e al gasolio per autotrazione utilizzati come propellenti, in relazione alla vendita di tali prodotti ai residenti nella Regione. Secondo la Commissione, la legislazione che prevedeva tale riduzione delle aliquote di accisa era contraria alla normativa dell'Unione in materia di tassazione dei prodotti energetici, in quanto non rientrava tra le esenzioni e le riduzioni ai sensi della direttiva 2003/96.

28 La Commissione metteva in discussione la conformità al diritto dell'Unione del sistema introdotto con la legge 28 dicembre 1995, n. 549 – Misure di razionalizzazione della finanza pubblica (supplemento ordinario alla GURI n. 302, del 29 dicembre 1995), e con la legge regionale

12 novembre 1996, 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 (supplemento straordinario al *Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia* n. 33, del 14 novembre 1996; in prosieguo: la «legge regionale n. 47/96»), sulla base del quale i residenti nella Regione avevano diritto di ottenere una riduzione del prezzo «alla pompa» della benzina nonché, a partire dal 2002, anche una riduzione del prezzo del gasolio. Il meccanismo in questione prevedeva uno sconto da applicare agli acquirenti finali dei carburanti residenti in detta regione. Ai fini della sua attuazione, i fornitori di carburante anticipavano ai gestori dei punti vendita le somme relative alle riduzioni di prezzo e ne chiedevano poi il rimborso alla Regione.

29 Secondo la Commissione, tale sistema di sconto costituiva una riduzione illegittima dell’accisa, sotto forma di un rimborso della stessa. Essa osservava che, in primo luogo, vi era una coincidenza tra il beneficiario del rimborso e il debitore dell’accisa; in secondo luogo, esisteva un legame diretto tra gli importi dell’accisa pagati allo Stato dai debitori della medesima, che erano i fornitori di carburante, e gli importi del rimborso che questi ultimi coprivano per conto dei gestori delle stazioni di servizio e, in terzo luogo, il sistema aveva lo scopo di neutralizzare le notevoli differenze di prezzo con la vicina Repubblica di Slovenia, che all’epoca dell’entrata in vigore della legge regionale n. 47/96 non era ancora uno Stato membro dell’Unione.

30 Con lettera del 1° aprile 2009 le autorità italiane hanno risposto a tale lettera di diffida spiegando che il sistema di sconto stabilito dalla legge regionale n. 47/96 non incideva sul regime fiscale. Tali autorità hanno peraltro rilevato che il sistema previsto dalla legge regionale n. 47/96, contestato dalla Commissione, era stato riformato dal legislatore regionale. A seguito di tale intervento legislativo, i rimborsi sarebbero stati percepiti direttamente dai gestori delle stazioni di servizio e non più dai fornitori di carburanti.

31 La legge regionale n. 14/2010 ha istituito un nuovo sistema (in prosieguo: il «sistema di contribuzione di cui trattasi») volto ad alleggerire il costo finale del carburante sopportato dal consumatore finale, consistente in un «contributo sull’acquisto» di tali prodotti fornito dalle autorità pubbliche. In forza del sistema di contribuzione di cui trattasi, al momento dell’acquisto di benzina o di gasolio – ai fini del loro utilizzo come carburanti – presso le stazioni di servizio, da parte delle persone fisiche residenti nella Regione proprietarie di autoveicoli o motocicli, a tali persone fisiche è concessa una sovvenzione, corrispondente a un importo di base fisso per litro di benzina e gasolio acquistato, differenziata a seconda della tipologia di carburante e della zona di tale regione in cui risiede il consumatore interessato (in prosieguo: il «contributo controverso»). Il contributo controverso è erogato direttamente al consumatore finale dai gestori delle stazioni di servizio, ai quali la somma corrispondente viene poi rimborsata dall’amministrazione regionale.

32 A seguito di una richiesta di chiarimenti della Commissione, inviata alla Repubblica italiana l’11 maggio 2011, le autorità di tale Stato membro hanno risposto, con lettera del 13 luglio 2011, che il sistema di contribuzione di cui trattasi, introdotto dalla legge regionale n. 14/2010, sarebbe stato di effettiva applicazione a partire dal 1° novembre 2011.

33 Il 12 aprile 2013 la Commissione ha chiesto alla Repubblica italiana nuovi chiarimenti sulle modalità di calcolo del contributo controverso.

34 Con lettera del 16 maggio 2013 le autorità italiane hanno fornito chiarimenti su tali modalità, nonché in ordine alla suddivisione della Regione in due aree territoriali, per le quali la legge prevedeva livelli diversi di contribuzione.

35 L'11 luglio 2014 la Commissione ha notificato alla Repubblica italiana una lettera di diffida complementare, con cui addebitava al sistema di contribuzione di cui trattasi di violare la direttiva 2003/96, in quanto esso comportava una riduzione delle accise, sotto forma di rimborso delle medesime, non prevista da tale direttiva né autorizzata dal Consiglio ai sensi dell'articolo 19 della direttiva stessa.

36 Con lettera del 4 settembre 2014 le autorità italiane hanno contestato l'argomento della Commissione esposto in tale lettera di diffida complementare.

37 L'11 dicembre 2015 la Commissione ha inviato alla Repubblica italiana un parere motivato, cui quest'ultima ha risposto con lettera dell'11 febbraio 2016.

38 Non essendo rimasta soddisfatta di tale risposta, la Commissione ha proposto il presente ricorso.

Procedimento dinanzi alla Corte

39 Con decisione del presidente della Corte del 3 giugno 2019, il Regno di Spagna è stato autorizzato a intervenire a sostegno delle conclusioni della Repubblica italiana.

40 A causa della crisi sanitaria legata alla diffusione del coronavirus, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di annullare l'udienza prevista per il 23 aprile 2020 e ha inviato alle parti, con decisione del 26 marzo 2020, taluni quesiti chiedendo loro di rispondere per iscritto, quesiti ai quali la Commissione, la Repubblica italiana e il Regno di Spagna hanno fornito le loro risposte.

Sul ricorso

Argomenti delle parti

Argomenti della Commissione

41 La Commissione sostiene che le accise sono imposte indirette che gravano sul consumo di determinati prodotti e che il loro peso economico è sopportato dal consumatore finale. Non vi sarebbe alcun dubbio che il sistema di contribuzione di cui trattasi introdotto dalla Regione abbia l'effetto di alleggerire il costo sostenuto dal consumatore finale, riducendo la tassazione dei prodotti interessati.

42 Infatti, il sistema di contribuzione di cui trattasi – prevedendo che, al momento dell'acquisto della benzina e del gasolio nelle stazioni di servizio da parte delle persone fisiche residenti nella Regione, i gestori di stazioni di servizio concedono a tali persone una riduzione fissa del prezzo applicabile a ogni litro di carburante acquistato, il cui importo sarà loro successivamente rimborsato dall'amministrazione regionale – costituirebbe una riduzione delle accise sul carburante non autorizzata dalla direttiva 2003/96.

43 A sostegno di tale censura, la Commissione sottolinea che la direttiva 2003/96 conterrebbe una serie di disposizioni che consentirebbero agli Stati membri di applicare riduzioni, esenzioni o differenziazioni del livello di tassazione per determinati prodotti o per determinati usi. Al riguardo, essa richiama, in particolare, gli articoli 5 e 7 nonché da 15 a 19 di tale direttiva. Dette riduzioni, esenzioni o differenziazioni potrebbero essere attuate dagli Stati membri con le modalità previste dall'articolo 6 della direttiva in parola.

44 Qualora intenda applicare un livello di tassazione ridotto a livello regionale, uno Stato membro dovrebbe conformarsi a quanto previsto dall'articolo 19 della direttiva 2003/96 e, quindi, chiedere un'autorizzazione al Consiglio ai sensi di tale disposizione. In mancanza di una simile autorizzazione, l'introduzione di una riduzione delle aliquote di accisa sui carburanti per i residenti nella Regione costituirebbe una violazione degli articoli 4 e 19 di tale direttiva.

45 Per quanto attiene all'assimilazione del sistema di contribuzione di cui trattasi a una riduzione non autorizzata dell'aliquota di accisa, la Commissione difende la posizione secondo cui, qualora uno Stato membro conceda una sovvenzione non ammessa dal diritto dell'Unione, calcolata direttamente o indirettamente sulla quantità di un determinato prodotto energetico, che ricade nel campo di applicazione della direttiva 2003/96, all'atto della sua immissione in consumo, tale sovvenzione si tradurrebbe in una riduzione illegittima del carico fiscale gravante su detto prodotto energetico. In una simile ipotesi, la sovvenzione di cui trattasi finirebbe con il compensare integralmente o parzialmente le accise gravanti sul prodotto in esame. I termini utilizzati per designare la misura controversa non sarebbero determinanti. Conterebbero unicamente la natura della misura, le sue caratteristiche e i suoi effetti.

46 La Commissione sostiene che il contributo controverso sarebbe concesso nel caso di specie sotto forma di importo fisso per quantità di carburante acquistato, il che ricalcherebbe la modalità di calcolo utilizzata per determinare l'importo delle accise.

47 Dalla sentenza del 25 aprile 2013, Commissione/Irlanda (C-55/12, non pubblicata, EU:C:2013:274), risulterebbe che una delle modalità con cui gli Stati membri possono concedere le esenzioni o le riduzioni del livello di tassazione consisterebbe nel «rimborsa[re] totalmente o in parte l'imposta versata», conformemente all'articolo 6, lettera c), della direttiva 2003/96. Orbene, ai fini dell'accertamento dell'esistenza di un rimborso delle accise ai sensi di tale disposizione, sarebbe irrilevante che il soggetto tenuto al pagamento delle accise non coincida con il soggetto che percepisce il contributo controverso.

48 Inoltre, ai fini della qualificazione del suddetto sistema come «rimborso di accise», ai sensi di tale disposizione, la Commissione ritiene determinante il rilievo secondo cui il contributo controverso è finanziato mediante fondi pubblici e, nel caso di specie, regionali. Infatti, il rimborso effettuato attingendo da simili fondi avrebbe di fatto come conseguenza la neutralizzazione della tassazione gravante sul prodotto.

49 Al riguardo, sarebbe irrilevante che il sistema di contribuzione di cui trattasi sia finanziato con le entrate generali della Regione e non specificamente con la quota di accise che lo Stato riversa a detta regione dopo averle incassate. Parimenti irrilevante sarebbe il fatto che il contributo controverso sia riconosciuto ai residenti nella suddetta regione anche per acquisti di carburante effettuati fuori Regione.

50 La Commissione rileva, da un lato, che in passato la Repubblica italiana è già stata autorizzata ad applicare una riduzione dell'aliquota di accisa sui carburanti consumati nel territorio della Regione e che successivamente, il 17 ottobre 2006, è stata presentata una domanda di deroga per questo stesso territorio, ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96, domanda che tale Stato membro ha ritirato l'11 dicembre 2006. La Commissione ritiene che, nonostante le modifiche intervenute nel corso degli anni, il regime di sconto istituito dalla legge regionale n. 47/96 avesse una struttura ed effetti globalmente identici a quelli del sistema di contribuzione di cui trattasi.

51 Dall'altro lato, la Commissione rileva che il Consiglio avrebbe già autorizzato, in applicazione dell'articolo 19 della direttiva 2003/96, una serie di riduzioni delle accise a vantaggio

di specifiche regioni o zone di uno Stato membro. Al riguardo, essa menziona in particolare la decisione di esecuzione (UE) 2017/1767 del Consiglio, del 25 settembre 2017, che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli ridotti di tassazione ai carburanti per motori consumati nelle isole Ebridi interne ed esterne, nelle isole settentrionali (Northern Isles), nelle isole del Firth of Clyde e nelle isole Scilly, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96 (GU 2017, L 250, pag. 69), nonché la decisione di esecuzione (UE) 2015/356 del Consiglio, del 2 marzo 2015, che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli di tassazione differenziati su taluni carburanti per motori in determinate zone geografiche a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE (GU 2015, L 61, pag. 24). La Commissione precisa che il meccanismo istituito dal Regno Unito per i carburanti consumati nelle isole Ebridi, nelle isole del Firth of Clyde e nelle isole Scilly sarebbe sostanzialmente identico al sistema di contribuzione di cui trattasi.

52 Inoltre, quanto al collegamento tra il contributo concesso ai residenti di tale regione e la componente accise del prezzo del carburante, la Commissione rileva che il fatto che i rispettivi importi dell'accisa e del contributo controverso non coincidano sarebbe irrilevante, considerato che il rimborso delle accise potrebbe anche essere parziale. Il fatto che la parte del prezzo del carburante costituita dai suoi costi di produzione sia maggiore rispetto all'importo del contributo controverso sarebbe parimenti irrilevante e non toglierebbe al versamento del contributo in questione la natura di rimborso di accise.

Argomenti della Repubblica italiana

53 La Repubblica italiana ammette che la «flessibilità necessaria per definire ed attuare politiche adeguate al contesto nazionale», riconosciuta agli Stati membri ai sensi del considerando 9 della direttiva suddetta, non significherebbe che questi ultimi siano liberi di introdurre modifiche al livello di tassazione, potendolo fare unicamente nel quadro delle disposizioni di detta direttiva che prevedono deroghe a tal fine.

54 Occorrerebbe quindi che la finalità perseguita dal sistema di contribuzione di cui trattasi rientrasse nei casi elencati, in particolare, agli articoli 5, 15 e 17 della direttiva 2003/96. Se si tratta di finalità diverse connesse a «considerazioni politiche specifiche», lo Stato membro interessato dovrebbe, in conformità a quanto previsto all'articolo 19 di tale direttiva, rivolgersi al Consiglio che, deliberando all'unanimità, può autorizzare l'applicazione di ulteriori esenzioni o riduzioni. Tuttavia, la Repubblica italiana sottolinea che tali restrizioni varrebbero unicamente nei limiti in cui uno Stato membro intenda introdurre una misura che si traduca in un'«esenzione o riduzione del livello di tassazione» dei prodotti energetici e che, pertanto, una misura nazionale che non abbia un simile effetto non sarebbe evidentemente soggetta a dette restrizioni.

55 Al riguardo, la Repubblica italiana ritiene che, al fine di valutare se sussista o meno un proprio inadempimento, occorra tener conto particolarmente dell'articolo 6, lettera c), della direttiva 2003/96, che ricomprende nel campo di applicazione di quest'ultima i casi in cui le esenzioni o le riduzioni del livello di imposta siano eseguite «rimborsando totalmente o in parte l'imposta versata». A parere di detto Stato membro, la Commissione interpreterebbe l'articolo 6, lettera c), di tale direttiva in maniera troppo estensiva ritenendo che qualsiasi forma di sovvenzione o di contributo afferente a beni soggetti ad accisa, per il solo fatto di essere finanziata con fondi pubblici, costituisca un rimborso di accise e, dunque, si traduca in un'elusione della direttiva medesima.

56 La Repubblica italiana ritiene che un rimborso totale o parziale dell'imposta versata, ai sensi dell'articolo 6, lettera c), della direttiva 2003/96, si verifichi quando l'autorità fiscale restituisce al soggetto passivo le accise che questi aveva precedentemente versato. Essa afferma quindi che le

misure nazionali o regionali che non hanno le caratteristiche definite all'articolo 6, lettera c), della direttiva di cui trattasi dovrebbero essere ritenute estranee all'ambito applicativo di detta direttiva e rimesse alla libera discrezionalità degli Stati membri.

57 La Repubblica italiana sostiene che, contrariamente alla situazione di cui alla causa conclusasi con la sentenza del 25 aprile 2013, Commissione/Irlanda (C-55/12, non pubblicata, EU:C:2013:274), in cui la normativa nazionale indicava esplicitamente che l'oggetto del rimborso era la componente «accisa» del prezzo del carburante, nel caso di specie la Corte non potrebbe muovere da una siffatta premessa. Sulla Commissione incomberebbe l'onere di provare che il contributo controverso costituisca effettivamente un rimborso dell'accisa. Orbene, la Commissione non avrebbe fornito una simile prova.

58 Al riguardo, la Repubblica italiana precisa che dalla sentenza del 25 aprile 2013, Commissione/Irlanda (C-55/12, non pubblicata, EU:C:2013:274), si potrebbe dedurre non che l'articolo 6, lettera c), della direttiva 2003/96 includa tutti i casi di sovvenzione concessa mediante fondi pubblici in relazione a beni soggetti ad accisa, ma piuttosto che tale disposizione comprenda unicamente quei pagamenti di somme che mantengono, in qualche modo, un collegamento con le accise originariamente versate. Essa sottolinea che il contributo controverso è erogato ai consumatori finali e che non esisterebbe alcun collegamento tra l'imposta inizialmente versata dai soggetti passivi e la somma di denaro concessa ai residenti della Regione e proveniente dal bilancio regionale.

59 Per dimostrare l'assenza di un collegamento tra le accise inizialmente versate dai debitori di tale imposta e il contributo controverso, la Repubblica italiana menziona, in sostanza, i seguenti elementi.

60 In primo luogo, i soggetti beneficiari del contributo controverso sarebbero le persone fisiche residenti nel territorio della Regione, che non sarebbero i soggetti passivi delle accise.

61 In secondo luogo, tale contributo sarebbe finanziato non attraverso il gettito delle accise riversato dallo Stato alla Regione, ma con le entrate generali di quest'ultima.

62 In terzo luogo, detto contributo sarebbe riconosciuto ai residenti di tale regione anche per rifornimenti di carburante effettuati al di fuori del territorio di quest'ultima.

63 In quarto luogo, l'onere del medesimo contributo graverebbe sui gestori delle stazioni di servizio che ne sosterebbero temporaneamente il costo, prima di essere rimborsati successivamente dall'amministrazione regionale. Tali gestori non sarebbero neppure debitori dell'accisa sui carburanti. Al riguardo, l'ipotesi avanzata dalla Commissione, secondo cui un impianto di distribuzione potrebbe funzionare, in determinati casi, come deposito fiscale autorizzato a immettere sul mercato il carburante, non sarebbe contemplata dall'ordinamento italiano, cosicché un simile impianto non potrebbe mai essere assoggettato ad accise.

64 In quinto luogo, il contributo controverso sarebbe concesso dalla Regione, mentre le accise sul carburante sarebbero un'imposta riscossa dallo Stato e pagata quando il carburante viene trasferito nelle cisterne della stazione di servizio.

65 In sesto luogo, il contributo sarebbe concesso in funzione di criteri distinti da quelli sui quali si fonda la riscossione dell'accisa. Il suo importo varierebbe a seconda del tipo di carburante e della zona di residenza del beneficiario.

66 In settimo luogo, l'oggetto della misura attuata dal sistema di contribuzione di cui trattasi non riguarderebbe la componente «accisa» del prezzo del carburante, diversamente da quanto accaduto nella causa che ha dato luogo alla sentenza del 25 aprile 2013, Commissione/Irlanda (C-55/12, non pubblicata, EU:C:2013:274).

67 Infine, in ottavo luogo, non vi sarebbe alcun modo oggettivo per ricondurre il contributo controverso alla componente «accisa» del prezzo «alla pompa» dei carburanti. Detto contributo si riferirebbe piuttosto alla componente «costo di produzione» di tale prezzo, il cui importo sarebbe superiore, in quanto sarebbe destinato a bilanciare tale costo in una regione caratterizzata dalla mancanza di infrastrutture. Infatti, le forti variazioni di prezzo del carburante da una regione all'altra del territorio italiano sarebbero imputabili solo alla componente «costo di produzione», influenzata essa stessa dal livello di infrastrutture esistente in ogni regione.

Argomenti del Regno di Spagna

68 Il Regno di Spagna ritiene che il sistema di contribuzione di cui trattasi, previsto dalla legge regionale n. 14/2010, costituisca un sostegno all'acquisto di carburante per i residenti della Regione, che mirerebbe a ridurre i costi aggiuntivi legati al fatto che il costo di produzione dei carburanti è più elevato in tale regione.

69 Tale Stato membro fa valere un certo numero di elementi che consentirebbero, a suo avviso, di confermare l'autonomia assoluta del contributo controverso rispetto alle accise cui è soggetto il carburante.

70 In primo luogo, le accise sarebbero integralmente riscosse dallo Stato all'atto del consumo del carburante. In secondo luogo, il contributo controverso sarebbe finanziato non attraverso il gettito delle accise riversato dallo Stato alla Regione, ma con le entrate generali di tale regione. Tale contributo sarebbe del resto riconosciuto anche quando i suoi beneficiari effettuino un rifornimento di carburante in altre regioni italiane. In terzo luogo, detto contributo sarebbe concesso non al soggetto passivo dell'accisa, bensì alle persone fisiche residenti nel territorio della Regione. In quarto luogo, il medesimo contributo verrebbe anticipato ai beneficiari dai gestori delle stazioni di servizio e rimborsato a questi ultimi dall'amministrazione di tale regione. Infine, in quinto luogo, il contributo controverso sarebbe concesso in funzione di un criterio che non presenterebbe il benché minimo collegamento con le accise, sotto forma di importo fisso, qualunque sia l'aliquota di accisa sul carburante di cui trattasi.

71 Il Regno di Spagna ritiene inoltre che un aiuto regionale espresso in un valore fisso, inferiore ai costi di produzione dei carburanti e disciplinato da una normativa che non abbia carattere fiscale, non possa essere considerato un mezzo inteso a ridurre l'onere fiscale gravante sui carburanti.

72 Infatti il prezzo di vendita dei carburanti ai consumatori finali sarebbe composto da più elementi, vale a dire, in primo luogo, il costo del petrolio greggio e il margine di raffinazione; in secondo luogo, i costi di commercializzazione e di trasporto sino al punto vendita e, in terzo luogo, le componenti fiscali del prezzo, quali le accise e l'IVA.

Giudizio della Corte

73 La Commissione fa valere che, introducendo il sistema di contribuzione di cui trattasi, il quale prevede di concedere, a favore delle persone fisiche residenti nella Regione, una riduzione di prezzo fisso per litro di benzina e gasolio acquistato per essere utilizzato come carburante, la Repubblica italiana avrebbe stabilito una riduzione delle accise, sotto forma di rimborso

dell'imposta versata, in violazione degli obblighi ad essa incombenti in forza degli articoli 4 e 19 della direttiva 2003/96.

74 Al riguardo, occorre anzitutto ricordare che, secondo una costante giurisprudenza relativa all'onere della prova nell'ambito di un procedimento per inadempimento ai sensi dell'articolo 258 TFUE, spetta alla Commissione dimostrare l'esistenza dell'inadempimento contestato. Ad essa incombe l'onere di fornire alla Corte gli elementi necessari alla verifica, da parte di quest'ultima, dell'esistenza di tale inadempimento, senza potersi basare su una qualunque presunzione [sentenza del 5 settembre 2019, Commissione/Italia (Batterio Xylella fastidiosa), C-443/18, EU:C:2019:676, punto 78 e giurisprudenza ivi citata].

75 La direttiva 2003/96, prevedendo un regime di tassazione armonizzato dei prodotti energetici e dell'elettricità, mira, come risulta dai suoi considerando da 2 a 5 e 24, a promuovere il buon funzionamento del mercato interno nel settore dell'energia, evitando, in particolare, le distorsioni della concorrenza (sentenza del 30 gennaio 2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, punto 30 e giurisprudenza ivi citata). A tal fine, tale direttiva richiede, in forza del suo articolo 4, paragrafo 1, che i livelli di tassazione applicati dagli Stati membri ai prodotti energetici e all'elettricità di cui all'articolo 2 di detta direttiva non siano inferiori ai livelli minimi da essa previsti, includendo nel contempo, segnatamente agli articoli 5 e 7 nonché da 15 a 19, una serie di disposizioni che consentono agli Stati membri di applicare riduzioni, esenzioni o differenziazioni del livello di tassazione per taluni prodotti o per determinati usi.

76 Secondo la Commissione, da queste ultime disposizioni risulterebbe che, qualora uno Stato membro intenda applicare un livello di tassazione ridotto a livello regionale, come ha fatto la Repubblica italiana mediante il sistema di contribuzione di cui trattasi, l'unica possibilità sarebbe che esso ricorra all'articolo 19 di detta direttiva, il che implicherebbe, a suo avviso, la richiesta di un'autorizzazione in tal senso al Consiglio, a titolo di tale disposizione.

77 Al fine di stabilire se sussista l'inadempimento contestato dalla Commissione, occorre verificare la premessa sulla quale esso si fonda e, a tale titolo, valutare se il sistema di contribuzione di cui trattasi debba essere qualificato come «rimborso totale o parziale dell'imposta versata», ai sensi dell'articolo 6, lettera c), di tale direttiva.

78 Infatti, la constatazione di un inadempimento agli obblighi di detta direttiva, consistente in una riduzione non autorizzata delle accise, implica che una simile riduzione abbia assunto una delle tre forme elencate all'articolo 6 della direttiva medesima. Orbene, tra queste tre forme, solo quella di un rimborso totale o parziale dell'imposta versata potrebbe eventualmente derivare dal sistema di contribuzione di cui trattasi.

79 Al riguardo, occorre constatare che, affinché tale sistema di contribuzione possa essere qualificato come «rimborso», ai sensi dell'articolo 6, lettera c), della direttiva 2003/96, è necessario che l'importo versato a titolo di detto sistema di contribuzione provenga dagli importi delle accise riscosse dallo Stato italiano o, quantomeno, che detto importo versato abbia un reale collegamento con le accise riscosse dallo Stato italiano, di modo che questo stesso sistema di contribuzione sia destinato a neutralizzare o a diminuire le accise sui carburanti.

80 Non può essere accolto l'argomento della Commissione secondo cui l'origine delle somme versate nell'ambito di un rimborso di imposta sia irrilevante, purché esse provengano da fondi pubblici statali.

81 Al riguardo, occorre in particolare osservare che, nell'ambito del presente ricorso, la Commissione non contesta il fatto che il sistema di contribuzione di cui trattasi è finanziato dal bilancio generale della Regione e non, in modo specifico, dalla quota delle accise sui carburanti trasferita dallo Stato italiano a tale bilancio. Le somme versate a titolo di tale trasferimento sono integrate nel bilancio generale della Regione e vi perdono qualsiasi forma di individualizzazione.

82 In ogni caso, nella presente causa, la Commissione non invoca né dimostra l'esistenza di un'interferenza oggettiva tra la fonte finanziaria del sistema di contribuzione di cui trattasi e le entrate derivanti dalla riscossione, da parte dello Stato italiano, delle accise sui carburanti, di cui una parte è successivamente trasferita nel bilancio generale della Regione.

83 Inoltre, come sostanzialmente rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 103 delle sue conclusioni, la circostanza che il contributo controverso è riconosciuto a vantaggio delle persone fisiche residenti nel territorio della Regione anche quando acquistano carburante in altre regioni italiane è tale da far dubitare dell'esistenza di un collegamento tra l'importo versato a titolo di tale contributo e gli importi delle accise riscossi.

84 In aggiunta, alla luce delle considerazioni esposte al punto 79 della presente sentenza, occorre constatare che la Commissione non ha neppure fornito prove atte a dimostrare che il sistema di contribuzione di cui trattasi costituisce una neutralizzazione o una diminuzione delle accise sul carburante.

85 Come fa valere la Repubblica italiana, sostenuta a tale riguardo dal Regno di Spagna, dato che il costo di produzione del carburante eccede l'importo del contributo controverso, non si può escludere che tale sistema miri ad attenuare le ripercussioni di costi di produzione più elevate sul prezzo finale dei carburanti, in quanto tali costi, la cui entità può variare sensibilmente da una regione all'altra, possono generare differenze di prezzo dei carburanti a seconda della regione interessata.

86 Orbene, come osservato dall'avvocato generale ai paragrafi 105 e 108 delle sue conclusioni, poiché la Commissione non si avvale di elementi specifici a sostegno della sua affermazione secondo cui il sistema di contribuzione di cui trattasi opererebbe una neutralizzazione o una diminuzione delle accise sui carburanti, tale affermazione è assimilabile a una presunzione. Infatti, come constatato al paragrafo 109 di tali conclusioni, è impossibile concludere con certezza che la riduzione del prezzo dei carburanti comporti una riduzione di tali accise.

87 In tali circostanze, si deve concludere che la Commissione non ha fornito la prova dell'esistenza di un reale collegamento tra le somme versate a titolo del sistema di contribuzione di cui trattasi e quelle riscosse a titolo di accise sui carburanti venduti ai residenti della Regione, in modo tale che tale sistema di contribuzione comporti la neutralizzazione o la diminuzione delle accise mediante tale contributo.

88 Vero è che il fatto che i debitori delle accise e i beneficiari del contributo controverso siano diversi non esclude di per sé che l'esistenza di un rimborso di tale imposta possa essere constatata, come risulta dalla sentenza del 25 aprile 2013, Commissione/Irlanda (C-55/12, non pubblicata, EU:C:2013:274). Tuttavia, come esposto al paragrafo 94 delle conclusioni dell'avvocato generale, occorre inoltre che sia dimostrata l'esistenza di un reale collegamento tra tale contributo e le accise sull'acquisto di carburante.

89 Analogamente, neppure la circostanza che il contributo controverso è concesso in funzione della quantità di carburante acquistata e che il suo importo varia quindi in funzione di tale quantità

indica l'esistenza di un collegamento tra tale contributo e le accise. Infatti, tale variazione è unicamente dovuta al fatto che, al pari del contributo controverso, le accise sul carburante sono dovute per litro di carburante acquistato, senza che questa sola somiglianza delle modalità di calcolo sia tale da rimettere in discussione la conclusione di cui al punto 87 della presente sentenza. Inoltre, a differenza delle accise, tale contributo è espresso in importi fissi e varia inoltre anche in funzione della zona in cui abita il beneficiario.

90 Il fatto che un regime di sconto preesistente, taluni elementi del quale sono simili a quelli del sistema di contribuzione di cui trattasi, sia stato oggetto di una deroga autorizzata conformemente alle disposizioni della direttiva 2003/96 o della normativa dell'Unione anteriore in materia può solo costituire un indizio che giustifichi l'esame della conformità al diritto dell'Unione del nuovo regime, vale a dire il sistema di contribuzione di cui trattasi, ma non può condizionare il risultato di tale esame.

91 Lo stesso vale per la circostanza che regimi nazionali che presentano talune analogie con il sistema di contribuzione di cui trattasi sono stati approvati dal Consiglio sulla base dell'articolo 19 della direttiva 2003/96.

92 Dall'insieme delle suesposte considerazioni risulta che la Commissione non ha sufficientemente dimostrato che la Repubblica italiana, avendo introdotto il sistema di contribuzione di cui trattasi, il quale prevede di concedere, a favore delle persone fisiche residenti nella Regione, una riduzione di prezzo fissa per litro di benzina e gasolio acquistato per essere utilizzato come propellente, abbia istituito una riduzione delle accise, sotto forma di rimborso dell'imposta versata, né di conseguenza che tale Stato membro sia venuto meno agli obblighi ad esso incombenti in forza degli articoli 4 e 19 della direttiva 2003/96.

93 Di conseguenza, il ricorso della Commissione deve essere respinto.

Sulle spese

94 Ai sensi dell'articolo 138, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Repubblica italiana ne ha fatto domanda, la Commissione, rimasta soccombente, deve essere condannata alle spese.

95 Conformemente all'articolo 140, paragrafo 1, di tale regolamento, secondo il quale le spese sostenute dagli Stati membri intervenuti nella causa restano a loro carico, il Regno di Spagna si farà carico delle proprie spese.

Per questi motivi, la Corte (Quinta Sezione) dichiara e statuisce:

- 1) **Il ricorso è respinto.**
- 2) **La Commissione europea è condannata alle spese.**
- 3) **Il Regno di Spagna si fa carico delle proprie spese.**

Regan
Lycourgos

Ilešič

Juhász
Jarukaitis

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 14 gennaio 2021.

Il cancelliere

A. Calot Escobar

Il presidente della Quinta
Sezione