



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (cinquième chambre)

14 janvier 2021 *

« Manquement d’État – Article 258 TFUE – Directive 2003/96/CE – Taxation des produits énergétiques et de l’électricité – Articles 4 et 19 – Réglementation adoptée par une région autonome d’un État membre – Contribution à l’achat d’essence et de gazole soumis à des droits d’accises – Article 6, sous c) – Exonération ou réduction des droits d’accises – Notion de “remboursement total ou partiel” du montant de la taxe – Absence de preuve de l’existence d’un lien entre cette contribution et les droits d’accises »

Dans l’affaire C-63/19,

ayant pour objet un recours en manquement au titre de l’article 258 TFUE, introduit le 29 janvier 2019,

Commission européenne, représentée par M. R. Lyal et M^{me} F. Tomat, en qualité d’agents,

partie requérante,

contre

République italienne, représentée par M^{me} G. Palmieri, en qualité d’agent, assistée de M^{me} G. M. De Socio, avvocato dello Stato,

partie défenderesse,

soutenue par :

Royaume d’Espagne, représenté par MM. S. Jiménez García et J. Rodríguez de la Rúa, en qualité d’agents,

partie intervenante,

LA COUR (cinquième chambre),

composée de M. E. Regan, président de chambre, MM. M. Ilešič, E. Juhász (rapporteur), C. Lycourgos et I. Jarukaitis, juges,

avocat général : M. J. Richard de la Tour,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

* Langue de procédure : l’italien.

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 16 juillet 2020,
rend le présent

Arrêt

- 1 Par sa requête, la Commission européenne demande à la Cour de constater que, en appliquant une réduction des taux des accises, prévue par la législation régionale adoptée par la Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (Région autonome du Frioul-Vénétie Julienne, Italie, ci-après la « Région »), sur l'essence et le gazole utilisés comme carburants pour la vente de ces produits aux résidents de cette région, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 4 et 19 de la directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO 2003, L 283, p. 51).

Le cadre juridique

Le droit de l'Union

- 2 Les considérants 2 à 5, 9 et 24 de la directive 2003/96 sont libellés comme suit :
 - « (2) L'absence de dispositions communautaires soumettant à une taxation minimale l'électricité et les produits énergétiques autres que les huiles minérales peut être préjudiciable au bon fonctionnement du marché intérieur.
 - (3) Le bon fonctionnement du marché intérieur et la réalisation des objectifs des autres politiques communautaires nécessitent que des niveaux minima de taxation soient fixés au niveau communautaire pour la plupart des produits énergétiques, y compris l'électricité, le gaz naturel et le charbon.
 - (4) D'importants écarts entre les niveaux nationaux de taxation de l'énergie appliqués par les États membres pourraient s'avérer préjudiciables au bon fonctionnement du marché intérieur.
 - (5) La fixation à des niveaux appropriés des minima communautaires de taxation peut permettre de diminuer les écarts actuels entre les niveaux nationaux de taxation.
 - [...]
 - (9) Il convient de laisser aux États membres la flexibilité nécessaire pour définir et mettre en œuvre des politiques adaptées aux contextes nationaux.
 - [...]
 - (24) Il y a lieu de permettre aux États membres d'appliquer certaines autres exonérations ou des niveaux réduits de taxation, lorsque cela ne nuit pas au bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraîne pas de distorsions de concurrence. »
- 3 L'article 4 de cette directive dispose :
 - « 1. Les niveaux de taxation que les États membres appliquent aux produits énergétiques et à l'électricité visés à l'article 2 ne peuvent être inférieurs aux niveaux minima prévus par la présente directive.

2. Aux fins de la présente directive, on entend par “niveau de taxation” le montant total d’impôts indirects (à l’exception de la [taxe sur la valeur ajoutée (TVA)] perçu, calculé directement ou indirectement sur la quantité de produits énergétiques et d’électricité au moment de la mise à la consommation. »

4 L’article 5 de ladite directive prévoit :

« À condition qu’ils respectent les niveaux minima de taxation prévus par la présente directive et soient conformes au droit communautaire, des taux de taxation différenciés peuvent être appliqués sous contrôle fiscal par les États membres dans les cas suivants :

- lorsque les taux différenciés sont directement liés à la qualité du produit,
- lorsque les taux différenciés dépendent des niveaux quantitatifs de consommation de l’électricité et des produits énergétiques pour le chauffage,
- pour les utilisations suivantes : les transports publics locaux de passagers (y compris les taxis), la collecte des déchets, les forces armées et l’administration publique, les personnes handicapées, les ambulances,
- entre la consommation professionnelle et non professionnelle des produits énergétiques et de l’électricité visés aux articles 9 et 10. »

5 L’article 6 de cette même directive est libellé comme suit :

« Les États membres ont la faculté d’accorder les exonérations ou les réductions du niveau de taxation prévues dans la présente directive :

a) directement ;

b) sous la forme d’un taux de taxe différencié

ou

c) sous la forme d’un remboursement total ou partiel du montant de la taxe. »

6 L’article 7, paragraphes 2 et 4, de la directive 2003/96 dispose :

« 2. Les États membres peuvent établir une différence entre le gazole à usage commercial et le gazole à usage privé utilisé comme carburant, à condition que les niveaux minima communautaires soient respectés et que le taux fixé pour le gazole à usage commercial utilisé comme carburant ne soit pas inférieur au niveau national de taxation en vigueur au 1^{er} janvier 2003, nonobstant toute dérogation à cette utilisation prévue dans la présente directive.

[...]

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, les États membres qui introduisent un système de redevances sur l’utilisation des infrastructures routières applicable aux véhicules à moteur ou ensembles de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route peuvent appliquer un taux réduit sur le gazole utilisé par ces véhicules [...] »

7 En vertu des articles 15 à 17 de cette directive, les États membres peuvent également appliquer des exonérations ou des réductions du niveau de taxation dans les cas qui y sont mentionnés.

8 Conformément à l'article 18, paragraphe 1, de ladite directive, par dérogation aux dispositions de celle-ci, les États membres sont autorisés à continuer d'appliquer les niveaux réduits de taxation ou les exonérations énumérés à son annexe II. Sous réserve d'un examen préalable du Conseil de l'Union européenne, sur la base d'une proposition de la Commission, cette autorisation expire le 31 décembre 2006 ou à la date prévue à l'annexe II de la même directive.

9 L'article 19 de la directive 2003/96 dispose :

« 1. Outre les dispositions des articles précédents, en particulier les articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires pour des raisons de politique spécifiques.

Tout État membre souhaitant introduire une telle mesure en informe la Commission et lui communique également toutes les informations pertinentes et nécessaires.

La Commission examine la demande en prenant en considération, notamment, le bon fonctionnement du marché intérieur, la nécessité d'assurer une concurrence loyale et les politiques communautaires de la santé, de l'environnement, de l'énergie et des transports.

Dans les trois mois qui suivent la réception de toutes les informations pertinentes et nécessaires, la Commission soit présente une proposition par laquelle le Conseil autorise une telle mesure, soit informe le Conseil des raisons pour lesquelles elle n'a pas proposé l'autorisation d'une telle mesure.

2. Les autorisations visées au paragraphe 1 sont accordées pour une période maximale de 6 ans, pouvant être renouvelée conformément à la procédure prévue au paragraphe 1.

3. Si la Commission considère que les exonérations ou réductions visées au paragraphe 1 ne peuvent plus être maintenues, notamment pour des raisons de concurrence déloyale ou de perturbation du fonctionnement du marché intérieur, ou pour des motifs liés à la politique communautaire de la santé, de protection de l'environnement, de l'énergie ou des transports, elle présente des propositions appropriées au Conseil, qui statue à l'unanimité à leur sujet. »

10 L'annexe II de la directive 2003/96, intitulée « Taux réduits et exonérations de taxation visés à l'article 18, paragraphe 1 », prévoyait, en faveur de la République italienne, une série de réductions des niveaux de taxation, parmi lesquelles « une réduction des droits d'accises sur l'essence consommée sur le territoire du Frioul-Vénétie Julienne, à condition que ces taux différenciés respectent les obligations prévues par la présente directive, et notamment les taux d'accises minima ».

Le droit italien

11 Conformément à l'article 5, point 3, du Statuto speciale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (statut spécial de la Région autonome du Frioul-Vénétie Julienne), adopté par la legge costituzionale (loi constitutionnelle), du 31 janvier 1963 (GURI n° 29, du 1^{er} février 1963, p. 554), dans sa version applicable au présent litige, la Région dispose d'un pouvoir législatif en ce qui concerne l'instauration des redevances régionales prévue à l'article 51 de ce statut.

12 Aux termes de l'article 49, point 7 bis, dudit statut, reviennent à la Région 29,75 % des recettes des droits d'accises sur l'essence et 30,34 % des recettes de ces droits sur le gazole consommés dans cette région, à des fins de transport et perçues sur son territoire.

13 L'article 51, quatrième alinéa, sous a), du même statut prévoit que, sous réserve des règles de l'Union en matière d'aides d'État, la Région peut, dans les cas où l'État en prévoit la possibilité pour les recettes fiscales concernées, modifier les taux de taxation, soit en les réduisant, soit en les

augmentant, sans dépasser le niveau maximal de taxation prévu par la législation de l'État, ainsi que prévoir des exonérations ou introduire des déductions d'impôt et des abattements sur la base imposable.

- 14 L'article 1^{er}, intitulé « Objectifs », de la 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 (loi régionale n° 14, fixant les règles relatives au soutien à l'achat de carburants à des fins de transport pour les particuliers résidant dans la Région et à la promotion de la mobilité écologique individuelle et de son développement), du 11 août 2010 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* n° 19, du 13 août 2010), dans sa version applicable au présent litige (ci-après la « loi régionale n° 14/2010 »), prévoit, à son paragraphe 1 :

« Afin de faire face à la grave crise conjoncturelle, la [Région] prévoit par la présente loi des mesures exceptionnelles supplémentaires visant à soutenir la mobilité routière ainsi qu'à réduire la pollution environnementale. En particulier :

- a) elle prévoit des mesures de soutien à l'achat de carburants pour la mobilité routière privée ;
- b) elle prévoit des mesures d'incitation à l'utilisation de moteurs partiellement ou totalement indépendants des carburants combustibles pour la mobilité routière ;
- c) elle soutient la recherche et le développement de technologies visant à la réalisation de moteurs partiellement ou totalement indépendants des carburants combustibles ;
- d) elle favorise l'extension du réseau de distribution de carburants à faible incidence environnementale. »

- 15 Aux termes de l'article 2 de la loi régionale n° 14/2010, intitulé « Définitions » :

« 1. Aux fins de la présente loi, on entend par :

- a) "bénéficiaires" :

- 1) les personnes physiques résidant dans la Région propriétaires ou copropriétaires des moyens de transport autorisés à bénéficier de la contribution pour l'achat de carburants à des fins de transport, à savoir les carburants utilisés pour ravitailler les véhicules et les motocycles, ou les personnes titulaires du droit d'usufruit de ces moyens de transport ou qui en sont locataires par location financière ou crédit-bail ;

[...]

- b) "moyens de transport" : les véhicules automobiles et les motocycles inscrits dans les registres publics des véhicules de la Région, y compris les moyens de transport loués par location financière ou crédit-bail, pour autant qu'ils appartiennent aux bénéficiaires visés au point a) ;

- c) "cartes d'identification" : les cartes présentant les caractéristiques techniques visées à l'annexe A, point 1 ;

[...]

- f) "POS" : les appareils uniformisés présentant les caractéristiques techniques visées à l'annexe A, point 2. »

16 L'article 3, intitulé « Système de contribution aux achats de carburants », de cette loi régionale dispose :

« 1. L'administration régionale est autorisée à accorder des contributions aux achats de carburant à des fins de transport effectués par les personnes bénéficiaires sur chaque ravitaillement individuel en carburant, sur la base de la quantité achetée.

2. Les contributions à l'achat d'essence et de gazole sont fixées respectivement à 12 centimes par litre et à 8 centimes par litre.

3. Le montant des contributions à l'achat d'essence et de gazole visées au paragraphe 2 est augmenté respectivement de 7 centimes par litre et de 4 centimes par litre pour les bénéficiaires résidant dans les communes situées en zone montagneuse ou semi-montagneuse désignées comme défavorisées ou partiellement défavorisées par la directive 75/273/CEE du Conseil, du 28 avril 1975, relative à la liste communautaire des zones agricoles défavorisées au sens de la directive 75/268/CEE (Italie) [(JO 1975, L 128, p. 72)] ainsi que dans les communes recensées par [différentes décisions de la Commission concernant les aides régionales].

4. Pour des motifs conjoncturels ou en raison d'impératifs budgétaires régionaux, et après consultation de la commission compétente de l'exécutif, les contributions visées au paragraphe 2 et le niveau d'augmentation visé au paragraphe 3 peuvent être adaptés, dans la limite d'un écart de respectivement 10 et 8 centimes par litre, par décision de la Giunta regionale [del Friuli-Venezia Giulia (conseil régional du Frioul-Vénétie Julienne, Italie)], séparément pour l'essence et le gazole et pour une période maximale de trois mois renouvelable. La décision est publiée au *Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia*.

4 bis. Sans préjudice de l'équilibre global du budget, le conseil régional peut, pour faire face à une conjoncture économique exceptionnelle, relever les contributions visées au paragraphe 3, jusqu'à concurrence de 10 centimes par litre, par voie de décision applicable jusqu'au 30 septembre 2012 au plus tard.

5. Les bénéficiaires ont droit aux contributions visées au paragraphe 2 pour tous les ravitaillements effectués selon les modalités électroniques prévues par la présente loi dans tous les points de vente situés sur le territoire régional.

5 bis. Les conventions visées à l'article 8, paragraphe 5, peuvent définir les modalités selon lesquelles la contribution est octroyée aux bénéficiaires dans le cas où le ravitaillement est effectué en dehors du territoire régional.

6. La contribution n'est pas accordée pour le ravitaillement individuel en carburant lorsque le montant total de l'avantage est inférieur à 1 euro.

7. Les contributions visées au présent article sont majorées de 5 centimes par litre si le véhicule automobile concerné par le ravitaillement est équipé d'au moins un moteur à émission nulle combiné ou coordonné à un moteur alimenté par de l'essence ou du gazole.

8. À compter du 1^{er} janvier 2015, les contributions visées au paragraphe 2 sont réduites de 50 % pour les véhicules automobiles autres que ceux visés au paragraphe 7 et homologués selon la norme « Euro 4 » ou inférieure.

9. Les contributions visées au paragraphe 2 ne sont pas accordées aux véhicules achetés neufs ou d'occasion après le 1^{er} janvier 2015 s'ils sont différents de ceux visés au paragraphe 7 et homologués selon la norme « Euro 4 » ou inférieure.

9 bis. Tout autre avantage de niveau régional lié au ravitaillement en carburant est incompatible avec les contributions accordées en vertu du présent article. »

17 L'article 4 de ladite loi régionale, intitulé « Exigences et modalités relatives à l'obtention de l'autorisation », prévoit, à ses paragraphes 1 et 3, que l'autorisation à bénéficier de la réduction de prix est délivrée aux personnes intéressées par la Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura (chambre de commerce, d'industrie, d'artisanat et d'agriculture, Italie, ci-après la « chambre de commerce ») de la province de résidence et que la carte d'identification peut être utilisée exclusivement pour le ravitaillement du véhicule pour lequel l'autorisation a été accordée, uniquement par le bénéficiaire ou par une autre personne formellement autorisée par celui-ci à utiliser ledit véhicule, le bénéficiaire demeurant responsable de toute utilisation abusive de la carte d'identification.

18 L'article 5, intitulé « Modalités d'octroi électronique », de la même loi régionale dispose :

« 1. Afin d'obtenir la contribution sous forme électronique à l'achat de carburants à des fins de transport, le bénéficiaire présente à l'exploitant des installations où sont situés les POS, ci-après dénommés les exploitants, établis sur le territoire de la [Région], la carte d'identification relative au moyen de transport pour lequel elle a été délivrée.

2. L'exploitant est tenu de vérifier que le moyen de transport qui a procédé à son ravitaillement est bien celui désigné dans la carte d'identification. La vérification peut également être effectuée à l'aide d'équipements visuels et électroniques, ou de dispositifs permettant de contrôler de manière électronique la correspondance entre le véhicule ravitaillé et les données de la carte utilisée.

3. Après le ravitaillement en carburant, l'exploitant est tenu de constater immédiatement, au moyen du POS, le volume fourni en litres et de l'enregistrer par voie électronique, ainsi que de remettre au bénéficiaire les documents mentionnant les procédures et les informations visées à l'annexe B, point 3.

4. Le bénéficiaire doit vérifier que le volume fourni en litres correspond à ce qui est indiqué dans les documents reçus.

5. Sauf dans le cas visé à l'article 3, paragraphe 5 bis, la contribution qui a été calculée est versée directement par l'exploitant au moyen d'une réduction correspondante du prix du carburant.

[...] »

19 L'article 6, intitulé « Modalités d'octroi non électronique », de la loi régionale n° 14/2010 prévoit, à ses paragraphes 1 et 2, que le conseil régional peut décider d'activer des modalités d'octroi non électronique des contributions pour l'acquisition de carburants à des fins de transport par les bénéficiaires hors du territoire de la Région et que, à ces fins, le bénéficiaire transmet une demande en ce sens à la chambre de commerce territorialement compétente pour sa commune de résidence.

20 L'article 9, intitulé « Octroi de la contribution », de cette loi régionale dispose :

« 1. Les exploitants des établissements équipés de POS sont autorisés à octroyer la contribution à l'achat de carburant à des fins de transport par voie électronique.

2. Les exploitants n'octroient pas de contribution à l'achat de carburant s'il s'avère que la carte d'identification produite à cet effet a été délivrée pour un véhicule autre que celui devant être ravitaillé en carburant ou que cette carte est désactivée.

3. Les exploitants sont tenus de communiquer à la chambre de commerce territorialement compétente, par voie électronique [...], le jour même ou le jour ouvrable suivant, les données relatives à la quantité vendue de carburants à des fins de transport.

4. Aux fins de la communication visée au paragraphe 3, les exploitants doivent enregistrer, par l'intermédiaire du POS, les données relatives aux quantités totales de carburant à des fins de transport vendues, telles qu'elles résultent de la lecture des pompes de ravitaillement et sont consignées dans le registre de l'Ufficio tecnico di finanza (UTF) [(Office technique des Finances, Italie)]. »

21 L'article 10 de la loi régionale n° 14/2010, intitulé « Remboursements liés aux contributions », prévoit :

« 1. L'administration régionale rembourse aux exploitants les contributions à l'achat de carburant octroyées aux bénéficiaires, en principe sur une base hebdomadaire.

2. Les remboursements sont effectués sur la base des données stockées dans la base de données informatique, sans préjudice des cas de suspension du remboursement ou de recouvrement des contributions indûment perçues.

[...] »

Les antécédents du litige

22 Afin de contrecarrer la pratique de résidents de la Région visant à procéder au ravitaillement en carburant de leur véhicule à meilleur prix en Slovénie, la République italienne avait demandé, au cours de l'année 1996, une dérogation au titre de l'article 8, paragraphe 4, de la directive 92/81/CEE du Conseil, du 19 octobre 1992, concernant l'harmonisation des structures des droits d'accises sur les huiles minérales (JO 1992, L 316, p. 12), pour pouvoir appliquer un taux d'accise réduit sur les carburants dans cette région.

23 Cette dérogation a été accordée à la République italienne par la décision 96/273/CE du Conseil, du 22 avril 1996, autorisant certains États membres à appliquer ou à continuer à appliquer à certaines huiles minérales utilisées à des fins spécifiques des réductions ou des exonérations d'accise selon la procédure prévue à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 92/81 (JO 1996, L 102, p. 40).

24 Par la suite, sur la base de l'article 18 de la directive 2003/96, la République italienne avait été autorisée à continuer à appliquer, jusqu'au 31 décembre 2006, une réduction du taux des accises sur l'essence consommée sur le territoire de la Région.

25 Le 17 octobre 2006, la République italienne avait présenté une demande de dérogation au titre de l'article 19 de la directive 2003/96 pour le territoire de la Région.

26 Cette demande a été retirée le 11 décembre 2006 par cet État membre.

La procédure précontentieuse

27 Le 1^{er} décembre 2008, la Commission a envoyé une lettre de mise en demeure à la République italienne au titre de l'article 258, premier alinéa, TFUE, lui faisant grief de l'application de taux réduits d'accises sur l'essence et le gazole utilisés comme carburants dans le cadre de la vente de ces produits aux résidents de la Région. Selon la Commission, la législation prévoyant cette réduction de taux était contraire à la réglementation de l'Union relative à la taxation des produits énergétiques, étant donné qu'elle ne faisait pas partie des exonérations et des réductions autorisées au titre de la directive 2003/96.

- 28 La Commission mettait en cause la conformité au droit de l'Union du système introduit par la legge n. 549, *Misure di razionalizzazione della finanza pubblica* (loi n° 549 portant mesures de rationalisation des finances publiques), du 28 décembre 1995 (GURI n° 302, du 29 décembre 1995, p. 5), et par la 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* (loi régionale n° 47, portant dispositions d'application de la législation nationale en matière de réduction du prix à la pompe des carburants pour véhicules automobiles sur le territoire régional ainsi que d'application de la charte des citoyens dans divers secteurs institutionnels), du 12 novembre 1996 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* n° 33, du 14 novembre 1996, ci-après la « loi régionale n° 47/96 »), donnant aux résidents de la Région le droit d'obtenir une réduction du prix de l'essence « à la pompe », ainsi que, à partir de l'année 2002, une réduction du prix du gazole. Le mécanisme en cause prévoyait l'octroi d'une remise aux consommateurs finals de carburants résidant dans cette région. Afin de mettre en œuvre ce mécanisme, les fournisseurs de carburant avançaient aux exploitants des points de vente les montants correspondant aux réductions de prix et en demandaient ensuite le remboursement à la Région.
- 29 Selon la Commission, ce système de remise constituait une réduction illégale des accises, prenant la forme d'un remboursement de celles-ci. Elle observait que, premièrement, le bénéficiaire du remboursement était la même personne que le redevable des accises ; deuxièmement, il existait un lien direct entre les accises payées à l'État par les redevables de celles-ci, qui étaient les fournisseurs de carburant, et les montants de remboursement couverts par ceux-ci pour le compte des exploitants des stations-services, et, troisièmement, le système avait pour objectif de neutraliser les différences de prix importantes avec la République de Slovénie voisine qui, au moment de l'entrée en vigueur de la loi régionale n° 47/96, n'était pas encore un État membre de l'Union.
- 30 Par courrier du 1^{er} avril 2009, les autorités italiennes ont répondu à cette lettre de mise en demeure, en soutenant que le système de remise instauré par la loi régionale n° 47/96 n'avait pas d'incidence sur le régime fiscal. Ces autorités ont par ailleurs indiqué que le système prévu par la loi régionale n° 47/96, dénoncé par la Commission, avait été réformé par le législateur régional. À la suite de cette intervention législative, les remboursements auraient été directement perçus par les exploitants des stations-services de carburant et non plus par les fournisseurs de carburants.
- 31 La loi régionale n° 14/2010 a établi un nouveau système (ci-après le « système de contribution en cause ») destiné à alléger le coût final du carburant supporté par le consommateur final, consistant en une « contribution à l'achat » de ces produits par les autorités publiques. En vertu du système de contribution en cause, au moment de l'acquisition d'essence ou de gazole aux stations-services par les personnes physiques résidentes de la Région, propriétaires de véhicules automobiles ou motocycles, en vue de leur utilisation comme carburants, ces personnes physiques se voient accorder une subvention, correspondant à un montant de base fixe par litre d'essence et de gazole acheté, variant selon le type de carburant et la zone de cette région dans laquelle le consommateur concerné a sa résidence (ci-après la « contribution litigieuse »). La contribution litigieuse est directement octroyée au consommateur final par les exploitants de stations-services, lesquels se voient ultérieurement remboursés de la somme correspondante par l'administration régionale.
- 32 À la suite d'une demande d'éclaircissements de la Commission, adressée à la République italienne le 11 mai 2011, les autorités de cet État membre ont répondu, par lettre du 13 juillet 2011, que le système de contribution en cause, introduit par la loi régionale n° 14/2010, serait d'application effective à partir du 1^{er} novembre 2011.
- 33 Le 12 avril 2013, la Commission a demandé à la République italienne de nouveaux éclaircissements sur les modalités du calcul de la contribution litigieuse.

- 34 Par lettre du 16 mai 2013, les autorités italiennes ont fourni des éclaircissements sur ces modalités ainsi que sur la division de la Région en deux zones territoriales au sein desquelles différents niveaux de contribution étaient prévus.
- 35 Le 11 juillet 2014, la Commission a notifié une lettre de mise en demeure complémentaire à la République italienne, par laquelle elle reprochait au système de contribution en cause de violer la directive 2003/96, en ce qu'il aboutissait à une réduction des droits d'accises, prenant la forme d'un remboursement de ces droits, non prévue par cette directive ni autorisée par le Conseil au titre de l'article 19 de ladite directive.
- 36 Par lettre du 4 septembre 2014, les autorités italiennes ont contesté l'argumentation exposée par la Commission dans cette lettre de mise en demeure complémentaire.
- 37 Le 11 décembre 2015, la Commission a adressé un avis motivé à la République italienne, auquel cette dernière a répondu par lettre du 11 février 2016.
- 38 N'étant pas satisfaite de cette réponse, la Commission a introduit le présent recours.

La procédure devant la Cour

- 39 Par décision du président de la Cour du 3 juin 2019, le Royaume d'Espagne a été autorisé à intervenir au soutien des conclusions de la République italienne.
- 40 En raison de la crise sanitaire liée à la propagation du coronavirus, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a pris la décision d'annuler l'audience prévue le 23 avril 2020 et a adressé aux parties, par décision du 26 mars 2020, des questions pour réponses écrites, auxquelles la Commission, la République italienne ainsi que le Royaume d'Espagne ont apporté leurs réponses.

Sur le recours

Argumentation des parties

Argumentation de la Commission

- 41 La Commission fait valoir que les droits d'accises sont des impôts indirects qui frappent la consommation de certains produits et que le poids économique de ces impôts est supporté par le consommateur final. Il ne ferait aucun doute que le système de contribution en cause introduit par la Région a pour effet d'alléger le coût supporté par le consommateur final, en réduisant la taxation des produits concernés.
- 42 En effet, le système de contribution en cause, en prévoyant que, au moment de l'acquisition de l'essence et du gazole aux stations-services par les personnes physiques résidant dans la Région, les exploitants de stations-services octroient à ces personnes une réduction de prix fixe s'appliquant à chaque litre de carburant acheté, dont le montant leur sera remboursé ultérieurement par l'administration régionale, constituerait une réduction des droits d'accises sur le carburant non autorisée par la directive 2003/96.
- 43 À l'appui de ce grief, la Commission souligne que la directive 2003/96 contient un ensemble de dispositions permettant aux États membres d'appliquer des réductions, des exonérations ou des variations du niveau de taxation applicables à certains produits ou en fonction de certains usages. À cet

égard, elle se réfère notamment aux articles 5 et 7 ainsi que 15 à 19 de cette directive. Ces réductions, exonérations ou variations pourraient être mises en œuvre par les États membres selon les modalités prévues à l'article 6 de ladite directive.

- 44 Lorsqu'un État membre a l'intention d'appliquer un niveau réduit de taxation au niveau régional, il devrait se conformer à ce que prévoit l'article 19 de la directive 2003/96 et, partant, demander une autorisation au Conseil au titre de cette disposition. À défaut d'une telle autorisation, la mise en place d'une réduction des taux des accises sur les carburants pour les résidents de la Région constituerait une violation des articles 4 et 19 de cette directive.
- 45 S'agissant de l'assimilation du système de contribution en cause à une réduction non autorisée des taux des accises, la Commission défend la position selon laquelle, lorsqu'un État membre accorde une subvention non autorisée par le droit de l'Union, calculée directement ou indirectement sur la quantité d'un produit énergétique relevant du champ d'application de la directive 2003/96 au moment de la mise à la consommation, cette subvention entraîne une réduction illégale de la charge fiscale sur ce produit énergétique. Dans une telle hypothèse, ladite subvention viendrait compenser intégralement ou partiellement les accises sur le produit en cause. Les termes utilisés pour désigner la mesure en cause ne seraient pas pertinents. Seuls importeraient la nature, les caractéristiques et les effets de cette mesure.
- 46 La Commission fait valoir que la contribution litigieuse est accordée en l'espèce sous la forme d'un montant fixe par quantité de carburant achetée, ce qui correspond à la méthode de calcul utilisée pour déterminer le montant des accises.
- 47 Il ressortirait de l'arrêt du 25 avril 2013, *Commission/Irlande (C-55/12, non publié, EU:C:2013:274)*, que l'une des formes sous lesquelles les États membres ont la faculté d'accorder des exonérations ou des réductions du niveau de taxation serait le « remboursement total ou partiel du montant de la taxe », conformément à ce que prévoit l'article 6, sous c), de la directive 2003/96. Or, pour constater l'existence d'un remboursement des droits d'accises au sens de cette disposition, il serait indifférent que la personne qui est assujettie au paiement des accises ne soit pas celle qui reçoit la contribution litigieuse.
- 48 Par ailleurs, pour qualifier ledit système de « remboursement d'accises », au sens de ladite disposition, la Commission considère comme déterminant le constat selon lequel la contribution litigieuse est versée au moyen de fonds publics et, dans le cas d'espèce, de fonds régionaux. En effet, le remboursement effectué au moyen de tels fonds entraînerait de fait la neutralisation de la taxation du produit.
- 49 À cet égard, il serait indifférent que le financement du système de contribution en cause provienne des recettes générales de la Région et non pas spécifiquement de la part des droits d'accises que l'État reverse à cette région après les avoir perçues. Serait également sans pertinence le fait que la contribution litigieuse soit aussi versée aux résidents de ladite région pour des achats de carburant effectués en dehors de celle-ci.
- 50 La Commission relève, d'une part, que, dans le passé, la République italienne a déjà été autorisée à appliquer une réduction du taux des accises sur les carburants consommés sur le territoire de la Région et que, ensuite, le 17 octobre 2006, une demande de dérogation concernant ce même territoire a été présentée, au titre de l'article 19 de la directive 2003/96, que cet État membre a, le 11 décembre 2006, retirée. La Commission estime que, malgré les modifications intervenues au fil des années, le régime de remise ayant été instauré par la loi régionale n° 47/96 avait une structure et des effets globalement identiques à ceux du système de contribution en cause.

- 51 D'autre part, la Commission indique que le Conseil a déjà autorisé, en application de l'article 19 de la directive 2003/96, un certain nombre de réductions des accises au profit de régions ou de zones spécifiques d'un État membre. À cet égard, elle mentionne notamment la décision d'exécution (UE) 2017/1767 du Conseil, du 25 septembre 2017, autorisant le Royaume-Uni à appliquer des taux réduits de taxation aux carburants consommés dans les Hébrides intérieures et extérieures, les îles septentrionales (Northern Isles), les îles du Firth of Clyde et les îles Scilly, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96 (JO 2017, L 250, p. 69), ainsi que la décision d'exécution (UE) 2015/356 du Conseil, du 2 mars 2015, autorisant le Royaume-Uni à appliquer des niveaux différenciés de taxation aux carburants dans certaines zones géographiques conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE (JO 2015, L 61, p. 24). La Commission indique que le mécanisme mis en place par le Royaume-Uni pour les carburants consommés dans les Hébrides et les îles du Firth of Clyde et Scilly est, en substance, identique au système de contribution en cause.
- 52 En outre, concernant le lien entre la contribution octroyée aux résidents de cette région et la composante du prix du carburant relative aux droits d'accises, la Commission relève que le fait que les montants respectifs des accises et de la contribution litigieuse ne coïncident pas est dénué d'importance, étant donné que le remboursement des droits d'accises peut également être partiel. La circonstance que la partie du prix du carburant constituée par le coût de production de celui-ci soit supérieure au montant de la contribution litigieuse serait également dénuée de pertinence et ne changerait rien au fait que le versement de cette contribution constitue un remboursement de droits d'accises.

Argumentation de la République italienne

- 53 La République italienne admet que la « flexibilité nécessaire pour définir et mettre en œuvre des politiques adaptées aux contextes nationaux », qui est reconnue aux États membres aux termes du considérant 9 de cette directive, ne signifie pas que ces derniers seraient libres d'introduire des variations du niveau de taxation, puisqu'ils ne peuvent le faire que dans le cadre des dispositions de ladite directive qui prévoient des dérogations à cet effet.
- 54 Il faudrait donc que l'objectif poursuivi par le système de contribution en cause relève des cas énumérés notamment aux articles 5, 15 et 17 de la directive 2003/96. S'il s'agit d'objectifs différents liés à « des raisons de politique spécifiques », l'État membre concerné devrait, conformément à ce que prévoit l'article 19 de cette directive, saisir le Conseil qui, statuant à l'unanimité, peut autoriser l'introduction d'exonérations ou de réductions supplémentaires. Toutefois, la République italienne souligne que ces restrictions valent uniquement dans la mesure où un État membre entend introduire une mesure consistant en une « exonération ou réduction du niveau de taxation » des produits énergétiques et que, partant, une mesure nationale qui n'a pas un tel effet n'est à l'évidence pas soumise auxdites restrictions.
- 55 À cet égard, la République italienne considère que, aux fins d'apprécier l'existence ou non d'un manquement dans son chef, il convient d'avoir tout particulièrement égard à l'article 6, sous c), de la directive 2003/96, qui inclut dans le champ d'application de cette dernière les cas dans lesquels les exonérations ou les réductions du niveau de taxation sont effectuées « sous la forme d'un remboursement total ou partiel du montant de la taxe ». Selon cet État membre, la Commission ferait une interprétation trop large de l'article 6, sous c), de cette directive en estimant que toute forme de subvention ou de contribution relative à des biens soumis à accise, du seul fait qu'elle est financée par des fonds publics, serait un remboursement d'accises et, partant, constituerait un contournement de ladite directive.
- 56 La République italienne est d'avis qu'il y a un remboursement total ou partiel du montant de la taxe, au sens l'article 6, sous c), de la directive 2003/96, lorsque l'autorité fiscale restitue à l'assujetti les droits d'accises qu'il avait précédemment versés. Elle fait dès lors valoir que les mesures nationales ou

régionales qui n'ont pas les caractéristiques définies à l'article 6, sous c), de cette directive doivent être considérées comme étrangères au champ d'application de ladite directive et relevant du pouvoir discrétionnaire des États membres.

- 57 La République italienne fait valoir que, contrairement à la situation en cause dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 25 avril 2013, *Commission/Irlande (C-55/12, non publié, EU:C:2013:274)*, dans laquelle la réglementation nationale indiquait expressément que l'objet du remboursement était la composante « accise » du prix du carburant, la Cour ne pourrait pas partir d'une telle prémisse dans le cadre de la présente affaire. Il incomberait à la Commission de prouver que la contribution litigieuse correspond effectivement à un remboursement des droits d'accises. Or, la Commission n'aurait pas apporté une telle preuve.
- 58 La République italienne précise, à cet égard, qu'il peut être déduit de l'arrêt du 25 avril 2013, *Commission/Irlande (C-55/12, non publié, EU:C:2013:274)*, non pas que l'article 6, sous c), de la directive 2003/96 couvre toute hypothèse de subvention portant sur des biens soumis à accise au moyen de fonds publics, mais plutôt que cette disposition inclut seulement le paiement de sommes conservant, d'une manière ou d'une autre, un lien avec les droits d'accises initialement versés. Elle souligne que la contribution litigieuse est accordée aux consommateurs finals et qu'il n'existe aucun lien entre la taxe initialement versée par les assujettis et la somme d'argent octroyée aux résidents de la Région à partir du budget régional.
- 59 Pour démontrer l'absence de lien entre les droits d'accises initialement versés par les redevables de cette taxe et la contribution litigieuse, la République italienne fait état, en substance, des éléments suivants.
- 60 En premier lieu, les bénéficiaires de la contribution litigieuse seraient les personnes physiques qui résident sur le territoire de la Région, lesquelles ne seraient pas assujetties aux droits d'accises.
- 61 En deuxième lieu, cette contribution serait financée non pas par la part des droits d'accises reversée par l'État à la Région, mais par les recettes générales de celle-ci.
- 62 En troisième lieu, ladite contribution serait accordée aux résidents de cette région également pour des ravitaillements en carburant effectués en dehors du territoire de celle-ci.
- 63 En quatrième lieu, la charge de la même contribution pèserait sur les exploitants des stations-services qui en supporteraient temporairement le coût, avant d'être remboursés ultérieurement par l'administration régionale. Ces exploitants ne seraient pas non plus les redevables des droits d'accises sur les carburants. À cet égard, l'hypothèse évoquée par la Commission, selon laquelle une installation de distribution de carburant pourrait avoir, dans certains cas, la fonction d'entrepôt fiscal habilité à effectuer la mise sur le marché du carburant, n'existerait pas dans l'ordre juridique italien, de sorte qu'une telle installation ne peut jamais être assujettie aux droits d'accises.
- 64 En cinquième lieu, la contribution litigieuse serait accordée par la Région, alors que les droits d'accises sur le carburant seraient un impôt perçu par l'État et acquitté lorsque le carburant est transféré dans les citernes de la station-service.
- 65 En sixième lieu, la contribution serait octroyée en fonction de critères distincts de ceux sur lesquels repose la perception des droits d'accises. Son montant varierait selon le type de carburant et la zone de résidence du bénéficiaire.
- 66 En septième lieu, l'objet de la mesure mise en place par le système de contribution en cause ne serait pas relatif à la composante « accise » du prix du carburant, contrairement à ce qui était le cas dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du 25 avril 2013, *Commission/Irlande (C-55/12, non publié, EU:C:2013:274)*.

67 Enfin, en huitième lieu, il serait impossible de relier de manière objective la contribution litigieuse à la composante « accise » du prix des carburants « à la pompe ». Cette contribution se rapporterait plutôt à la composante « coût de production » de ce prix, dont le montant est supérieur, en ce qu'elle serait destinée à équilibrer ce coût dans une région caractérisée par le manque d'infrastructures. En effet, les fortes variations de prix du carburant d'une région à l'autre du territoire italien ne seraient imputables qu'à la composante « coût de production », influencée elle-même par le niveau d'infrastructures existant dans chaque région.

Argumentation du Royaume d'Espagne

68 Le Royaume d'Espagne considère que le système de contribution en cause, prévu par la loi régionale n° 14/2010, constitue une aide à l'acquisition de carburant pour les résidents de la Région, qui vise à réduire le surcoût lié au fait que le coût de production des carburants est plus élevé dans cette région.

69 Cet État membre fait valoir un certain nombre d'éléments qui permettent, selon lui, de confirmer l'autonomie absolue de la contribution litigieuse par rapport aux droits d'accises auxquels est soumis le carburant.

70 En premier lieu, les droits d'accises seraient intégralement perçus par l'État lors de la mise à la consommation du carburant. En deuxième lieu, la contribution litigieuse serait financée non pas par la part des droits d'accises reversée par l'État à la Région, mais par les recettes générales de cette région. Cette contribution serait d'ailleurs octroyée également lorsque les bénéficiaires de celle-ci effectuent un ravitaillement en carburant dans d'autres régions italiennes. En troisième lieu, ladite contribution serait octroyée non pas au redevable des droits d'accises, mais aux personnes physiques résidant sur le territoire de la Région. En quatrième lieu, la même contribution serait avancée aux bénéficiaires par les exploitants de stations-services et remboursée à ces derniers par l'administration de cette région. Enfin, en cinquième lieu, la contribution litigieuse serait octroyée en fonction d'un critère qui ne présenterait pas le moindre lien avec les droits d'accises, sous la forme d'un montant fixe, quel que soit le taux d'accise sur le carburant concerné.

71 Le Royaume d'Espagne estime, en outre, qu'une aide régionale exprimée en valeur fixe, inférieure au coût de production des carburants et régie par une réglementation qui n'est pas de nature fiscale ne saurait être considérée comme un moyen visant à réduire la charge fiscale liée aux carburants.

72 En effet, le prix de vente des carburants au consommateur final serait formé de plusieurs éléments, à savoir, premièrement, le coût du pétrole brut et la marge de raffinage ; deuxièmement, les coûts de commercialisation et de transport jusqu'au point de vente, et, troisièmement, les composantes fiscales du prix, telles que les droits d'accises et la TVA.

Appréciation de la Cour

73 La Commission fait valoir que, en introduisant le système de contribution en cause, lequel prévoit d'accorder, au bénéfice des personnes physiques résidant dans la Région, une réduction de prix fixe par litre d'essence et de gazole acheté pour être utilisé comme carburant, la République italienne a établi une réduction des droits d'accises, sous forme d'un remboursement du montant de la taxe, en violation des obligations qui lui incombent en vertu des articles 4 et 19 de la directive 2003/96.

74 À cet égard, il convient de rappeler d'emblée que, selon une jurisprudence constante relative à la charge de la preuve dans le cadre d'une procédure en manquement au titre de l'article 258 TFUE, il incombe à la Commission d'établir l'existence du manquement allégué. C'est elle qui doit apporter à

la Cour les éléments nécessaires à la vérification par celle-ci de l'existence de ce manquement, sans pouvoir se fonder sur une présomption quelconque [arrêt du 5 septembre 2019, Commission/Italie (Bactérie *Xylella fastidiosa*), C-443/18, EU:C:2019:676, point 78 et jurisprudence citée].

- 75 En prévoyant un régime de taxation harmonisée des produits énergétiques et de l'électricité, la directive 2003/96 vise, ainsi qu'il ressort de ses considérants 2 à 5 et 24, à promouvoir le bon fonctionnement du marché intérieur dans le secteur de l'énergie, en évitant, notamment, les distorsions de concurrence (arrêt du 30 janvier 2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, point 30 et jurisprudence citée). À cette fin, cette directive requiert, en vertu de son article 4, paragraphe 1, que les niveaux de taxation que les États membres appliquent aux produits énergétiques et à l'électricité visés à l'article 2 de ladite directive ne soient pas inférieurs aux niveaux minima prévus par celle-ci, tout en comportant, notamment à ses articles 5 et 7 ainsi que 15 à 19, une série de dispositions qui permettent aux États membres d'appliquer des réductions, des exonérations ou des différenciations du niveau de taxation pour certains produits ou usages.
- 76 Selon la Commission, il ressort de ces dernières dispositions que, lorsqu'un État membre a l'intention d'appliquer un niveau réduit de taxation au niveau régional, ainsi que la République italienne l'a fait au moyen du système de contribution en cause, la seule possibilité serait qu'il recoure à l'article 19 de ladite directive, ce qui implique, pour lui, de demander une autorisation en ce sens au Conseil, au titre de cette disposition.
- 77 Aux fins de déterminer si le manquement allégué par la Commission est constitué, il convient de vérifier la prémisse sur laquelle il se fonde et, à ce titre, d'apprécier si le système de contribution en cause doit être qualifié de « remboursement total ou partiel du montant de la taxe », au sens de l'article 6, sous c), de cette directive.
- 78 En effet, la constatation d'un manquement aux obligations de ladite directive, consistant en une réduction non autorisée des droits d'accises implique qu'une telle réduction ait pris l'une des trois formes énumérées à l'article 6 de la même directive. Or, parmi ces trois formes, seule celle d'un remboursement total ou partiel du montant de la taxe pourrait éventuellement être induite par le système de contribution en cause.
- 79 À cet égard, il convient de constater que, pour que ce système de contribution puisse être qualifié de « remboursement », au sens de l'article 6, sous c), de la directive 2003/96, il est nécessaire que le montant qui est versé au titre dudit système de contribution provienne des montants des droits d'accises perçus par l'État italien ou, du moins, que ledit montant versé ait un lien réel avec les droits d'accises perçus par l'État italien, de sorte que ce même système de contribution ait vocation à neutraliser ou à diminuer les droits d'accises sur les carburants.
- 80 L'argument de la Commission selon lequel l'origine des sommes versées dans le cadre d'un remboursement de taxe importe peu, pour autant que celles-ci sont issues de fonds publics étatiques, ne peut pas être suivi.
- 81 À cet égard, il y a notamment lieu d'observer que, dans le cadre du présent recours, la Commission ne conteste pas le fait que le système de contribution en cause est financé par le budget général de la Région et non pas, de manière spécifique, par la part des droits d'accises sur les carburants transférée par l'État italien à ce budget. Les sommes versées au titre de ce transfert sont intégrées au budget général de la Région et y perdent toute forme d'individualisation.
- 82 En tout état de cause, dans la présente affaire, la Commission n'invoque ni ne démontre l'existence d'une interférence objective entre la source financière du système de contribution en cause et les recettes issues de la perception, par l'État italien, des droits d'accises sur les carburants, dont une partie est ensuite transférée dans le budget général de la Région.

- 83 De surcroît, ainsi que l'a relevé en substance M. l'avocat général au point 103 de ses conclusions, la circonstance selon laquelle la contribution litigieuse bénéficie également aux personnes physiques résidant sur le territoire de la Région lorsqu'elles se procurent du carburant dans d'autres régions italiennes est de nature à mettre en doute l'existence d'un lien entre le montant qui est versé au titre de cette contribution et les montants des droits d'accises perçus.
- 84 De plus, au regard des considérations énoncées au point 79 du présent arrêt, il convient de constater que la Commission n'a pas non plus rapporté de preuve de nature à établir que le système de contribution en cause constitue une neutralisation ou une diminution des droits d'accises sur le carburant.
- 85 Comme le fait valoir la République italienne, soutenue sur ce point par le Royaume d'Espagne, étant donné que le coût de production du carburant excède le montant de la contribution litigieuse, il ne saurait être exclu que ce système a pour vocation d'atténuer les répercussions de coûts de production plus élevés sur le prix final des carburants, dans la mesure où ces coûts, dont l'importance est susceptible de varier sensiblement d'une région à l'autre, peuvent générer des différences de prix des carburants selon la région concernée.
- 86 Or, ainsi que M. l'avocat général l'a observé aux points 105 et 108 de ses conclusions, la Commission ne se prévalant pas d'éléments spécifiques au soutien de son affirmation selon laquelle le système de contribution en cause opère une neutralisation ou une diminution des droits d'accises sur les carburants, cette affirmation est assimilable à une présomption. En effet, comme il est constaté au point 109 de ces conclusions, il est impossible de conclure avec certitude que la réduction du prix des carburants impliquerait une réduction de ces droits d'accises.
- 87 Dans ces conditions, il y a lieu de conclure que la Commission n'a pas apporté la preuve de l'existence d'un lien réel entre les sommes versées au titre du système de contribution en cause et celles qui ont été perçues au titre des droits d'accises sur les carburants vendus aux résidents de la Région, de sorte que ce système de contribution aboutit à la neutralisation ou à la diminution des droits d'accises par cette contribution.
- 88 Certes, le fait que les redevables des droits d'accises et les bénéficiaires de la contribution litigieuse soient différents n'exclut pas en soi que l'existence d'un remboursement de cette taxe puisse être constatée, comme cela ressort de l'arrêt du 25 avril 2013, Commission/Irlande (C-55/12, non publié, EU:C:2013:274). Toutefois, ainsi qu'il est exposé au point 94 des conclusions de M. l'avocat général, encore faut-il qu'il soit établi qu'il existe un lien réel entre cette contribution et les droits d'accises sur l'achat de carburant.
- 89 Pareillement, la circonstance que la contribution litigieuse est octroyée en fonction de la quantité de carburant acheté et que son montant varie ainsi en fonction de cette quantité n'indique pas non plus l'existence d'un lien entre cette contribution et les droits d'accises. En effet, cette variation est uniquement due à ce que, tout comme la contribution litigieuse, les droits d'accises sur le carburant sont dus par litre de carburant acheté, sans que cette seule similitude de mode calcul soit de nature à remettre en cause la conclusion figurant au point 87 du présent arrêt. En outre, à la différence des droits d'accises, cette contribution est exprimée en montants fixes et varie également encore en fonction de la zone d'habitation du bénéficiaire.
- 90 Le fait qu'un régime de remise préexistant, dont certains éléments sont semblables à ceux du système de contribution en cause, a fait l'objet d'une dérogation autorisée conformément aux dispositions de la directive 2003/96 ou de la réglementation de l'Union antérieure en la matière ne peut que constituer un indice justifiant l'examen de la conformité du nouveau régime, à savoir le système de contribution en cause avec le droit de l'Union, mais ne saurait préjuger le résultat de cet examen.

- 91 Il en va de même de la circonstance que des régimes nationaux présentant certaines similarités avec le système de contribution en cause ont été approuvés par le Conseil sur le fondement de l'article 19 de la directive 2003/96.
- 92 Il découle de l'ensemble des considérations qui précèdent que la Commission n'a pas prouvé, à suffisance de droit, que, en introduisant le système de contribution en cause, lequel prévoit d'accorder, au bénéfice des personnes physiques résidant dans la Région, une réduction de prix fixe par litre d'essence et de gazole acheté pour être utilisé comme carburant, la République italienne a instauré une réduction des droits d'accises, sous forme d'un remboursement du montant de la taxe, ni, par conséquent, que cet État membre a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 4 et 19 de la directive 2003/96.
- 93 Par conséquent, le recours de la Commission doit être rejeté.

Sur les dépens

- 94 En vertu de l'article 138, paragraphe 1, du règlement de procédure de la Cour, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La République italienne ayant conclu à la condamnation de la Commission et celle-ci ayant succombé en ses moyens, il y a lieu de condamner cette dernière aux dépens.
- 95 Conformément à l'article 140, paragraphe 1, de ce règlement, selon lequel les États membres qui sont intervenus au litige supportent leurs propres dépens, le Royaume d'Espagne supportera ses propres dépens.

Par ces motifs, la Cour (cinquième chambre) déclare et arrête :

- 1) Le recours est rejeté.**
- 2) La Commission européenne est condamnée aux dépens.**
- 3) Le Royaume d'Espagne supporte ses propres dépens.**

Signatures