



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 14 januari 2021 *

”Fördragsbrott – Artikel 258 FEUF – Direktiv 2003/96/EG – Beskattning av energiprodukter och elektricitet – Artiklarna 4 och 19 – Lagstiftning antagen av en autonom region i en medlemsstat – Bidrag till köp av bensen och diesel belastade med punktskatt – Artikel 6 c – Befrielse från eller nedsättning av punktskatter – Begreppet ’återbetalning av hela eller delar’ av skatten – Bevis för ett samband mellan bidraget och punktskatten saknas”

I mål C-63/19,

angående en talan om fördragsbrott enligt artikel 258 FEUF, som väckts den 29 januari 2019,

Europeiska kommissionen, företrädd av R. Lyal och F. Tomat, båda i egenskap av ombud,

sökande,

mot

Republiken Italien, företrädd av G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av G.M. De Socio, avvocato dello Stato,

svarande,

med stöd av

Konungariket Spanien, företrädd av S. Jiménez García och J. Rodríguez de la Rúa, båda i egenskap av ombud,

intervenient,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Regan samt domarna M. Ilešič, E. Juhász (referent), C. Lycourgos och I. Jarukaitis,

generaladvokat: J. Richard de la Tour,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

* Rättegångsspråk: italienska.

och efter att den 16 juli 2020 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,
följande

Dom

- 1 Europeiska kommissionen har yrkat att domstolen ska fastställa att Republiken Italien har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 4 och 19 i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 2003, s. 51), genom att tillämpa en nedsättning av punktskatten på bensin och diesel som används som motorbränsle vid försäljning av dessa produkter till regionens invånare, i enlighet med vad som föreskrivs i regional lagstiftning i Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (autonoma regionen Friuli-Venezia Giulia, Italien) (nedan kallad regionen).

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 2 Skälen 2–5, 9 och 24 i direktiv 2003/96 har följande lydelse:

”(2) Avsaknaden av gemenskapsbestämmelser om minimiskattesatser för elektricitet och andra energiprodukter än mineraloljor kan inverka negativt på den inre marknadens funktion.

(3) För att den inre marknaden skall fungera väl och för att målen i andra delar av gemenskapens politik skall uppnås krävs det att minimiskattenivåer fastställs på gemenskapsnivå för de flesta energiprodukter, inklusive elektricitet, naturgas och kol.

(4) Stora skillnader mellan medlemsstaternas energiskattenivåer skulle kunna visa sig motverka en väl fungerande inre marknad.

(5) Fastställandet av lämpliga minimiskattenivåer för gemenskapen kan göra det möjligt att minska nuvarande skillnader i de nationella skattenivåerna.

...

(9) Medlemsstaterna bör ges den flexibilitet som är nödvändig för att en politik anpassad till deras nationella förhållanden skall kunna utformas och genomföras.

...

(24) Medlemsstaterna bör få tillstånd att tillämpa vissa andra skattebefrielser eller skattenedsättningar där detta inte motverkar en väl fungerande inre marknad och inte ger upphov till snedvridning av konkurrensen.”

- 3 I artikel 4 i direktivet föreskrivs följande:

”1. De skattenivåer som medlemsstaterna skall tillämpa på de energiprodukter och den elektricitet som anges i artikel 2 får inte underskrida de minimiskattenivåer som föreskrivs i detta direktiv.

2. I detta direktiv avses med *skattenivå* det samlade belopp som påförts i form av alla indirekta skatter (med undantag av mervärdesskatt) som beräknats direkt eller indirekt på kvantiteten av energiprodukter och elektricitet när de frisläppts för förbrukning.”

4 I artikel 5 i nämnda direktiv föreskrivs följande:

”Under förutsättning att medlemsstaterna iakttar de minimiskattenivåer som föreskrivs i detta direktiv och att dessa är förenliga med gemenskapslagstiftning får de tillämpa differentierade skattesatser under skattemyndigheternas tillsyn i följande fall:

- När de differentierade skattesatserna är direkt kopplade till produktens kvalitet.
- När de differentierade skattesatserna är baserade på kvantitativa förbrukningsnivåer av elektricitet och energiprodukter som används för uppvärmningsändamål.
- För följande användningsområden: lokal kollektivtrafik (inklusive taxibilar), avfallshantering, försvaret och den offentliga förvaltningen, personer med funktionshinder och ambulanstransporter.
- Mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av energiprodukter och elektricitet enligt artiklarna 9 och 10.”

5 Artikel 6 i direktivet har följande lydelse:

”Medlemsstaterna har frihet att bevilja skattebefrielse eller skattenedsättning enligt detta direktiv, antingen

- a) direkt,
- b) genom en differentierad skattesats,
eller
- c) genom återbetalning av hela eller delar av skatten.”

6 I artikel 7.2 och 7.4 i direktiv 2003/96 föreskrivs följande:

”2. Medlemsstaterna får differentiera mellan yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning av dieselbrännolja som drivmedel, under förutsättning att gemenskapens miniminivåer iakttas och att skattesatsen för dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel inte är lägre än den gällande nationella skattenivån den 1 januari 2003, utan hinder av de eventuella undantag beträffande denna användning som fastställs i detta direktiv.

...

4. Trots vad som anges i punkt 2 får medlemsstater som inför ett system med vägavgifter för användare av motorfordon eller fordonskombinationer avsedda uteslutande för vägtransport av varor tillämpa en skattenedsättning på dieselbrännolja som används av sådana fordon ...”

7 Enligt artiklarna 15–17 i direktivet får medlemsstaterna även tillämpa skattebefrielse eller skattenedsättningar i de fall som nämns i dessa bestämmelser.

8 I artikel 18.1 i direktivet ges medlemsstaterna, genom undantag från direktivets bestämmelser, tillstånd att fortsätta att tillämpa nedsättning av skattenivåerna eller bevilja sådana befrielser som anges i bilaga II. Detta tillstånd upphör att gälla den 31 december 2006 eller det datum som anges i bilaga II till direktivet, om inte Europeiska unionens råd dessförinnan omprövar frågan på grundval av ett förslag från kommissionen.

9 I artikel 19 i direktiv 2003/96 föreskrivs följande:

”1. Utöver de bestämmelser som är angivna i föregående artiklar, särskilt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

En medlemsstat som önskar införa en sådan åtgärd skall informera kommissionen om detta och skall också förse kommissionen med all relevant och nödvändig information.

Kommissionen skall pröva denna begäran, med beaktande av bl.a. den inre marknadens funktion, behovet av att säkerställa en sund konkurrens samt gemenskapens politik när det gäller hälsa, miljö, energi och transport.

Kommissionen skall, inom tre månader efter att ha tagit emot all relevant och nödvändig information, antingen lägga fram ett förslag om att rådet skall ge tillstånd till en sådan åtgärd, eller också informera rådet om skälen till att den inte har föreslagit beviljandet av någon sådan åtgärd.

2. De tillstånd som anges i punkt 1 skall ges under en period på högst sex år med möjlighet till förlängning i enlighet med det förfarande som är fastställt i punkt 1.

3. Om kommissionen anser att skattebefrielserna eller skattenedsättningarna enligt punkt 1 inte längre kan godtas, särskilt med avseende på sund konkurrens eller snedvridning av den inre marknadens funktion, eller med avseende på gemenskapens politik när det gäller hälsa, miljöskydd, energi och transport, skall den lägga fram lämpliga förslag för rådet. Rådet skall fatta ett enhälligt beslut om dessa förslag.”

- 10 I bilaga II till direktiv 2003/96, med rubriken ”Nedsatta skattesatser och befrielse från skatter enligt artikel 18.1”, angavs, för Republiken Italiens del, en rad skattenedsättningar, däribland ”nedsättning av punktskattesatserna för bensin som förbrukas i området Friuli-Venezia Giulia, under förutsättning att skattesatserna överensstämmer med kraven i detta direktiv, särskilt med avseende på minimisatserna för punktskatt”.

Italiensk rätt

- 11 Regionen har, enligt artikel 5 led 3 i Statuto speciale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (särskild författning för autonoma regionen Friuli-Venezia Giulia), som antogs genom Legge costituzionale (författningslag) av den 31 januari 1963 (GURI nr 29 av den 1 februari 1963, s. 554), i den lydelse som är tillämplig i detta mål, bland annat lagstiftningsbefogenhet i fråga om införande av de regionala avgifter som föreskrivs i artikel 51 i denna författning.
- 12 Enligt artikel 49 led 7 bis i den särskilda författningen ska denna region tilldelas 29,75 procent av intäkterna från punktskatter på bensin och 30,34 procent av intäkterna från punktskatter på diesel som förbrukas för transporter i regionen och tas ut i regionen.
- 13 I artikel 51 fjärde stycket a i den särskilda författningen föreskrivs att regionen, om inte annat följer av unionsbestämmelserna om statligt stöd, får ändra skattesatserna om staten har föreskrivit denna möjlighet för de berörda skatteintäkterna, antingen genom att sätta ned skattesatserna eller genom att höja dem, utan att överskrida den högsta skattenivå som föreskrivs i den statliga lagstiftningen, samt föreskriva skattebefrielser eller införa skatteavdrag och grundavdrag på beskattningsunderlaget.
- 14 I artikel 1, med rubriken ”Mål”, i 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 (regional lag nr 14 om fastställande av bestämmelser om stöd

till inköp av motorbränsle för transportändamål till enskilda med hemvist i regionen samt om främjande och utveckling av ekologisk rörlighet för enskilda) av den 11 augusti 2010 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* nr 19 av den 13 augusti 2010), i den lydelse som är tillämplig i förevarande mål (nedan kallad den regionala lagen nr 14/2010), föreskrivs följande i punkt 1:

”Regionen ... föreskriver genom denna lag, i syfte att komma till rätta med den allvarliga konjunkturrelaterade krisen, särskilda kompletterande åtgärder avsedda att stödja rörligheten på väg och minska miljöföroreningar. I denna lag föreskrivs särskilt

- a) stödåtgärder till inköp av motorbränsle för enskildas rörlighet på väg,
- b) incitament för användning av motorer som helt eller delvis drivs utan brännbara bränslen för rörlighet på väg,
- c) stöd till forskning och teknikutveckling som syftar till att ta fram motorer som helt eller delvis drivs utan brännbara bränslen,
- d) åtgärder för att främja en utvidgning av distributionsnätet för bränslen med liten miljöpåverkan.”

15 I artikel 2 i den regionala lagen nr 14/2010, med rubriken ”Definitioner”, anges följande:

”1. I denna lag avses med

- a) stödmottagare:
 - 1. fysiska personer med hemvist i regionen som är ägare eller delägare till transportmedel som omfattas av bidraget till inköp av motorbränsle för transportändamål, det vill säga bränsle till bilar och motorcyklar, eller personer med nyttjanderätt till dessa transportmedel eller som hyr sådana fordon genom finansiell eller operationell leasing,

...

- b) transportmedel: bilar och motorcyklar som är registrerade i regionens offentliga fordonsregister, inbegripet transportmedel som hyrs genom finansiell eller operationell leasing, såvida de tillhör de stödmottagare som avses i led a.
- c) identifikationskort: kort som innehåller uppgifter om de tekniska egenskaper som avses i bilaga A, punkt 1,

...

- f) POS: standardiserade apparater med de tekniska egenskaper som avses i bilaga A, punkt 2.”

16 Artikel 3 i denna regionala lag, med rubriken ”Bidragssystem för inköp av bränsle”, har följande lydelse:

”1. Den regionala förvaltningen bemyndigas att bevilja bidrag till inköp av bränsle för transportändamål som görs av stödmottagare. Bidraget ska ges vid varje enskild bränslepåfyllning och grunda sig på den inköpta mängden bränsle.

2. Bidraget till inköp av bensin och diesel fastställs till 12 cent per liter respektive 8 cent per liter.

3. Bidraget till inköp av bensin och diesel enligt punkt 2 ska höjas med 7 cent per liter respektive 4 cent per liter för stödmottagare med hemvist i kommuner i bergiga eller kuperade områden som betecknas som mindre gynnade eller delvis mindre gynnade enligt rådets direktiv 75/273/EEG av den

28 april 1975 om en gemenskapsförteckning över mindre gynnade jordbruksområden i den mening som avses i direktiv 75/268/EEG (Italien) [(EGT L 128, 1975, s. 72)] samt i de kommuner som tagits upp i [olika beslut av kommissionen om regionalt stöd].

4. Av konjunkturskäl eller av tvingande regionala budgetskäl, och efter samråd med det verkställande organets behöriga utskott, får de bidrag som avses i punkt 2 och den höjning som avses i punkt 3 anpassas, med en skillnad på högst 10 respektive 8 cent per liter, genom beslut av Giunta regionale [del Friuli-Venezia Giulia (regionfullmäktige i Friuli-Venezia Giulia, Italien)], separat för bensin och för diesel och för en period av högst tre månader som kan förlängas. Beslutet ska offentliggöras i *Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia*.

4 bis. För att komma till rätta med en exceptionell ekonomisk konjunktur får regionfullmäktige, utan att det påverkar den sammantagna budgetbalansen, höja bidragen enligt punkt 3 med upp till 10 cent per liter, genom beslut som ska gälla till senast den 30 september 2012.

5. Stödmottagare ska ha rätt till de bidrag som avses i punkt 2 för alla bränsleinköp som görs elektroniskt enligt vad som föreskrivs i denna lag vid alla försäljningsställen i regionen.

5 bis. Förutsättningar för beviljande av bidrag till stödmottagare, för det fall att bränsleinköp görs utanför regionen, kan fastställas i de avtal som avses i artikel 8.5.

6. Bidrag ska inte medges för ett enskilt bränsleinköp när det sammanlagda förmånsbeloppet understiger 1 euro.

7. Bidrag enligt denna artikel ska höjas med 5 cent per liter om det motorfordon som berörs av tankningen är utrustat med minst en utsläppsfri motor i kombination med eller samordnad med en bensin- eller dieseldriven motor.

8. Bidrag enligt punkt 2 ska från och med den 1 januari 2015 minskas med 50 procent för andra motorfordon än dem som avses i punkt 7 och som är certifierade enligt normen Euro 4 eller lägre.

9. Bidrag enligt punkt 2 ska inte medges till fordon som köpts nya eller begagnade efter den 1 januari 2015 om de skiljer sig från dem som avses i punkt 7 och som är certifierade enligt normen Euro 4 eller lägre.

9 bis. Det kan inte utgå några andra regionala förmåner i samband med bränslepåfyllning samtidigt som bidrag som beviljats enligt denna artikel.”

17 Artikel 4 i nämnda regionala lag har rubriken ”Krav och villkor för beviljande av tillstånd”. I punkterna 1 och 3 i denna artikel anges att tillstånd att medges prisnedsättning ska utfärdas till berörda personer av Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura (Handels-, industri-, hantverks- och jordbrukskammaren, Italien) (nedan kallad handelskammaren) i hemprovinsen och att tillståndsbeviset endast får användas för tankning av det fordon som tillståndet beviljats för, enbart av stödmottagaren eller av en annan person som formellt beviljats tillstånd av stödmottagaren att använda nämnda fordon, varvid stödmottagaren bär ansvaret för alla former av missbruk av tillståndsbeviset.

18 I artikel 5 i den regionala lagen, med rubriken ”Regler för elektroniskt beviljande”, föreskrivs följande:

”1. För att erhålla bidraget till inköp av bränsle för transportändamål i elektronisk form ska stödmottagaren visa upp tillståndsbeviset för det transportmedel för vilket det utfärdats för innehavare av anläggningar med POS-utrustning, nedan kallade stationsinnehavare, i [regionen] ...

2. Stationsinnehavaren är skyldig att kontrollera att det transportmedel som tankas verkligen är det transportmedel som anges på tillståndsbeviset. Kontrollen kan även utföras med hjälp av visuella och elektroniska hjälpmedel, eller med anordningar som möjliggör en elektronisk kontroll av överensstämmelsen mellan det tankade fordonet och uppgifterna på det använda kortet.

3. Efter bränslepåfyllnad är stationsinnehavaren skyldig att omedelbart fastställa, med hjälp av sin POS-utrustning, den påfyllda volymen i liter och registrera den elektroniskt samt att till stödmottagaren överlämna handlingar med information om de förfaranden och uppgifter som avses i bilaga B, punkt 3.

4. Stödmottagaren ska kontrollera att den påfyllda volymen i liter motsvarar vad som anges i de mottagna handlingarna.

5. Det beräknade bidraget ska, med undantag av det fall som avses i artikel 3.5 bis, betalas ut direkt av stationsinnehavaren genom en motsvarande nedsättning av bränslepriset.

...”

19 Artikel 6 i den regionala lagen nr 14/2010 har rubriken ”Villkor för icke elektroniskt beviljande”. I punkterna 1 och 2 i denna artikel föreskrivs att regionfullmäktige kan besluta att aktivera former för icke elektroniskt beviljande av bidrag för inköp av bränsle för transportändamål som görs av stödmottagare utanför regionen. Stödmottagaren ska i ett sådant fall ansöka om beviljande hos den handelskammare som är geografiskt behörig i stödmottagarens hemkommun.

20 I artikel 9 i den regionala lagen, med rubriken ”Beviljande av bidrag”, föreskrivs följande:

”1. Innehavare av anläggningar med POS-utrustning medges härmed tillstånd att betala ut bidraget till inköp av bränsle för transportändamål på elektronisk väg.

2. Stationsinnehavarna ska inte betala ut bidrag till inköp av bränsle om det tillståndsbevis som visas upp i detta syfte har utfärdats för ett annat fordon än det som ska tankas eller om detta tillståndsbevis har avaktiverats.

3. Stationsinnehavarna är skyldiga att samma dag eller påföljande arbetsdag på elektronisk väg ... lämna uppgifter om mängden bränsle som sålts för transportändamål till den geografiskt behöriga handelskammaren.

4. Stationsinnehavarna ska, i det syfte som avses i punkt 3, med hjälp av POS registrera uppgifter om de sammanlagda mängderna bränsle som sålts för transportändamål, enligt vad som framgår vid avläsning av bränslepumparna. Dessa uppgifter ska föras in i registret hos Ufficio tecnico di finanza (UTF) [(Finanskontoret, Italien)].”

21 Artikel 10 i den regionala lagen nr 14/2010, med rubriken ”Återbetalning med anledning av bidrag”, har följande lydelse:

”1. Den regionala förvaltningen ska ersätta stationsinnehavarna för de bidrag till inköp av bränsle som betalats ut till stödmottagarna, i princip en gång i veckan.

2. Återbetalning ska ske på grundval av de uppgifter som finns lagrade i databasen, utan att det påverkar sådana fall där ersättning hålls inne eller felaktigt utbetalda bidrag krävs tillbaka.

...”

Bakgrund till tvisten

- 22 För att motverka det beteendet att personer bosatta i regionen tankade sitt fordon till ett bättre pris i Slovenien ansökte Republiken Italien under år 1996 om ett undantag enligt artikel 8.4 i rådets direktiv 92/81/EEG av den 19 oktober 1992 om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (EGT L 316, 1992, s. 12) för att kunna tillämpa en nedsatt punktskattesats på motorbränsle i detta område.
- 23 Republiken Italien gavs tillstånd att införa detta undantag genom rådets beslut 96/273/EG av den 22 april 1996 om rätt för vissa medlemsstater att på vissa mineraloljor för särskilda användningssätt tillämpa nedsatt punktskatt eller medge befrielse från punktskatt enligt det förfarande som fastställs i artikel 8.4 i direktiv 92/81/EEG (EGT L 102, 1996, s. 40).
- 24 Republiken Italien fick därefter, med stöd av artikel 18 i direktiv 2003/96, tillstånd att till och med den 31 december 2006 fortsätta att tillämpa en nedsättning av punktskattesatsen på bensin som förbrukades i denna region.
- 25 Den 17 oktober 2006 lämnade Republiken Italien in en ansökan om undantag enligt artikel 19 i direktiv 2003/96 för regionen.
- 26 Denna ansökan drogs tillbaka av denna medlemsstat den 11 december 2006.

Det administrativa förfarandet

- 27 Den 1 december 2008 sände kommissionen en formell underrättelse till Republiken Italien i enlighet med artikel 258 första stycket FEUF. Kommissionen kritiserade denna medlemsstat för att tillämpa nedsatta punktskattesatser på bensin och diesel som används som motorbränsle vid försäljning av dessa produkter till invånarna i regionen. Kommissionen menade att den lagstiftning som föreskrev denna nedsättning av skattesatserna stred mot unionens regelverk om beskattning av energiprodukter, i och med att den inte ingick i de befrielser och nedsättningar som var tillåtna enligt direktiv 2003/96.
- 28 Kommissionen ifrågasatte förenligheten med unionsrätten av det system som införts genom legge n. 549, Misura di razionalizzazione della finanza pubblica (lag nr 549 om rationaliseringsåtgärder för de offentliga finanserna) av den 28 december 1995 (GURI nr 302 av den 29 december 1995, s. 5), och genom 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 (regional lag nr 47 om tillämpningsbestämmelser till den nationella lagstiftningen om nedsättning av priset vid tankstället för motorbränsle till motorfordon i regionen samt till stadgan för medborgare i olika institutionella sektorer) av den 12 november 1996 (*Bollettino ufficiale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia* nr 33 av den 14 november 1996) (nedan kallad den regionala lagen nr 47/96), vilket ger invånarna i regionen rätt till nedsättning av bensinpriset "vid tankstället", liksom – från och med år 2002 – av dieselpriiset. Denna mekanism innebär att slutkonsumenter som var bosatta i denna region beviljades en rabatt på bränsle. Mekanismen genomfördes så, att bränsleleverantörer fick lägga ut de summor som motsvarade prisnedsättningen i förskott åt innehavare av försäljningsställen för att sedan ansöka om återbetalning från regionen.
- 29 Kommissionen ansåg att detta rabattsystem utgjorde en rättsstridig nedsättning av punktskatten i form av en återbetalning av skatten. Kommissionen påpekade, för det första, att mottagaren av återbetalningen var samma person som skulle betala punktskatt, för det andra, att det fanns ett direkt samband mellan de punktskattebelopp som betalades till staten av de punktskattskyldiga, vilka var bränsleleverantörer, och storleken på de återbetalningar som de hade lagt ut åt

bensinstationsinnehavarna, och, för det tredje, att systemet syftade till att neutralisera de betydande prisskillnaderna i förhållande till grannlandet Republiken Slovenien som ännu inte var medlem i unionen vid tidpunkten för ikraftträdandet av den regionala lagen nr 47/96.

- 30 Genom skrivelse av den 1 april 2009 besvarade de italienska myndigheterna denna formella underrättelse och gjorde gällande att det rabattsystem som införts genom den regionala lagen nr 47/96 inte påverkade skattesystemet. Dessa myndigheter angav för övrigt att det system som föreskrevs i den regionala lagen nr 47/96, vilket kommissionen hade ifrågasatt, hade omarbetats av den regionala lagstiftaren. Denna lagstiftningsåtgärd medförde att återbetalning skulle ske direkt till bensinstationsinnehavarna och inte till bränsleleverantörerna.
- 31 Genom den regionala lagen nr 14/2010 infördes ett nytt system (nedan kallat det aktuella bidragssystemet) för att minska den slutliga bränslekostnaden för slutkonsumenten. Systemet bestod i ett "bidrag till inköp" av dessa produkter från de offentliga myndigheterna. Enligt det aktuella bidragssystemet erhåller de fysiska personer som är bosatta i regionen, som äger bilar eller motorcyklar, i samband med att de köper bensin eller diesel på bensinstationer, för att användas som motorbränsle, ett bidrag som motsvarar ett fast grundbelopp per liter bensin och diesel som köps, vilket varierar beroende på typ av bränsle och det område inom regionen där den berörda konsumenten är bosatt (nedan kallat det omtvistade bidraget). Det omtvistade bidraget beviljas slutkonsumenten direkt av bensinstationsinnehavarna, vilka senare får ersättning med motsvarande belopp från den regionala förvaltningen.
- 32 Till följd av en begäran om klargöranden från kommissionen av den 11 maj 2011, adresserad till Republiken Italien, svarade myndigheterna i denna medlemsstat, genom skrivelse av den 13 juli 2011, att det aktuella bidragssystemet, som införts genom den regionala lagen nr 14/2010, skulle tillämpas från och med den 1 november 2011.
- 33 Den 12 april 2013 begärde kommissionen ytterligare klargöranden från Republiken Italien avseende sättet att beräkna det omtvistade bidraget.
- 34 Republiken Italien lämnade, genom skrivelse av den 16 maj 2013, vissa förtydliganden avseende beräkningssättet och avseende uppdelningen av regionen i två geografiska områden med olika bidragsnivåer.
- 35 Den 11 juli 2014 delgav kommissionen Republiken Italien en kompletterande formell underrättelse, i vilken kommissionen gjorde gällande att det aktuella bidragssystemet stred mot direktiv 2003/96, eftersom det innebar en nedsättning av punktskatterna i form av en återbetalning av dessa skatter, vilken inte föreskrevs i nämnda direktiv och inte hade tillåtits av rådet enligt artikel 19 i direktivet.
- 36 Republiken Italien bestred, i skrivelse av den 4 september 2014, den argumentation kommissionen framfört i den kompletterande formella underrättelsen .
- 37 Den 11 december 2015 riktade kommissionen ett motiverat yttrande till Republiken Italien, vilket denna medlemsstat besvarade genom skrivelse av den 11 februari 2016.
- 38 Eftersom kommissionen inte var tillfreds med detta svar väckte den förevarande talan.

Förfarandet vid domstolen

- 39 Genom beslut av domstolens ordförande den 3 juni 2019 tilläts Konungariket Spanien att intervensera till stöd för Republiken Italiens yrkanden.

- 40 Med anledning av hälsokrisen i samband med spridningen av coronaviruset beslutade domstolen, på förslag av referenten och efter att ha hört generaladvokaten, att ställa in den muntliga förhandling som var planerad att hållas den 23 april 2020 och ställde, genom beslut av den 26 mars 2020, frågor till parterna som skulle besvaras skriftligen. Dessa frågor besvarades av kommissionen, Republiken Italien och Konungariket Spanien.

Prövning av talan

Parternas argument

Kommissionens argument

- 41 Kommissionen har gjort gällande att punktskatter är indirekta skatter på konsumtion av vissa varor och att den ekonomiska bördan av dessa skatter ska bäras av slutkonsumenten. Det råder inget tvivel om att det aktuella bidragssystem som införts av regionen medför en minskning av slutkonsumentens kostnader genom en nedsättning av beskattningen av de berörda produkterna.
- 42 Det aktuella bidragssystemet, som innebär att bensinstationsinnehavarna, vid den tidpunkt då de fysiska personer som är bosatta i regionen förvärvar bensin och diesel på bensinstationerna, beviljar dessa personer en nedsättning med ett fast belopp av det pris som gäller för varje liter bränsle som köpts, och att detta belopp senare återbetalas till dem av den regionala förvaltningen, utgör en nedsättning av punktskatterna på bränsle som inte är tillåten enligt direktiv 2003/96.
- 43 Kommissionen har till stöd för denna invändning framhållit att direktiv 2003/96 innehåller en rad bestämmelser som gör det möjligt för medlemsstaterna att tillämpa skattenedsättningar, skattebefrielser eller differentierade skattesatser för vissa produkter eller vissa användningsområden. Kommissionen har i detta hänseende bland annat hänvisat till artiklarna 5, 7 och 15–19 i direktivet. Medlemsstaterna får genomföra sådana nedsättningar, befrielser eller differentieringar i enlighet med artikel 6 i nämnda direktiv.
- 44 Enligt kommissionen ska en medlemsstat som har för avsikt att regionalt tillämpa en lägre skattenivå iakttä artikel 19 i direktiv 2003/96 och alltså begära tillstånd av rådet enligt denna bestämmelse. I och med att ett sådant tillstånd saknas utgör en nedsättning av punktskattesatserna på motorbränsle för invånarna i regionen ett åsidosättande av artiklarna 4 och 19 i detta direktiv.
- 45 När det gäller frågan huruvida det aktuella bidragssystemet kan likställas med en otillåten nedsättning av punktskattesatserna, anser kommissionen att en subvention som en medlemsstat beviljar i strid med unionsrätten, och som beräknas direkt eller indirekt utifrån kvantiteten av en energiprodukt som omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2003/96 när den frisläppts för förbrukning, medför en rättsstridig minskning av skattebördan på denna energiprodukt. Subventionen kompenserar nämligen i ett sådant fall helt eller delvis för punktskatten på den aktuella produkten. Det är inte relevant vilka ord som används för att beteckna den aktuella åtgärden. Det enda som har betydelse är åtgärdens art, egenskaper och verkningar.
- 46 Kommissionen har gjort gällande att det omtvistade bidraget beviljas i form av ett fast belopp per mängd inköpt bränsle, vilket motsvarar den beräkningsmetod som används för att fastställa storleken på punktskatterna.
- 47 Det framgår enligt kommissionen av domen av den 25 april 2013, kommissionen/Irland (C-55/12, ej publicerad, EU:C:2013:274) att ett av de sätt som medlemsstaterna kan använda sig av för att bevilja skattebefrielse eller skattenedsättning är genom ”återbetalning av hela eller delar av skatten”, i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 6 c i direktiv 2003/96. När det gäller att fastställa förekomsten av en

återbetalning av punktskatter, i den mening som avses i den sistnämnda bestämmelsen, har det ingen betydelse att den person som är skyldig att betala punktskatterna inte är samma person som den som erhåller det omtvistade bidraget.

- 48 Kommissionen anser dessutom att det, för att nämnda system ska kunna kvalificeras som "återbetalning av punktskatter", är avgörande att det omtvistade bidraget betalas ut med statliga medel och, som i förevarande fall, med regionala medel. En återbetalning med sådana medel leder nämligen i själva verket till att skatten på produkten neutraliseras.
- 49 Det saknar i detta avseende betydelse att det aktuella bidragssystemet finansieras med regionens allmänna intäkter och inte specifikt med den andel av punktskatterna som staten betalar tillbaka till denna region efter det att de uppburits. Det saknar även betydelse att det omtvistade bidraget till invånarna i regionen även betalas ut för inköp av bränsle utanför denna region.
- 50 Kommissionen har påpekat att Republiken Italien redan tidigare har fått tillstånd att tillämpa en nedsättning av punktskattesatserna för det motorbränsle som förbrukas i regionen och att denna medlemsstat därefter, den 17 oktober 2006, med stöd av artikel 19 i direktiv 2003/96, ingav en ansökan om undantag avseende samma geografiska område, vilken återkallades den 11 december 2006. Kommissionen anser att det rabattsystem som infördes genom den regionala lagen nr 47/96, trots de ändringar som skett under årens lopp, i stort sett hade samma struktur och verkningar som det aktuella bidragssystemet.
- 51 Kommissionen har vidare angett att rådet med stöd av artikel 19 i direktiv 2003/96 redan har tillåtit ett antal nedsättningar av punktskatter för särskilda regioner eller områden i en medlemsstat. I detta hänseende har kommissionen bland annat nämnt rådets genomförandebeslut (EU) 2017/1767 av den 25 september 2017 om bemyndigande för Förenade kungariket att tillämpa nedsatta skattesatser för motorbränslen som förbrukas på öarna i Inre och Yttre Hebriderna, Northern Isles och öarna i Clyde och Scillyöarna, i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96 (EUT L 250, 2017, s. 69), samt rådets genomförandebeslut (EU) 2015/356 av den 2 mars 2015 om bemyndigande för Förenade kungariket att tillämpa en differentierad skattenivå för motorbränslen i vissa geografiska områden i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG (EUT L 61, 2015, s. 24). Kommissionen har angett att den ordning som Förenade kungariket har infört för motorbränsle som förbrukas i Hebriderna och öarna i Clyde och Scilly i huvudsak är identisk med det aktuella bidragssystemet.
- 52 Kommissionen har slutligen, vad gäller sambandet mellan det bidrag som beviljas invånare i denna region och den del av bränslepriset som avser punktskatter, påpekat att det saknar betydelse att de belopp som avser punktskatten respektive det omtvistade bidraget inte sammanfaller, eftersom återbetalningen även kan avse en del av punktskatterna. Det förhållandet att den del av bränslepriset som utgörs av produktionskostnaden för bränslet är högre än det omtvistade bidragets belopp saknar också betydelse och påverkar inte det faktum att utbetalningen av bidraget utgör en återbetalning av punktskatter.

Republiken Italiens argumentation

- 53 Republiken Italien har medgett att "den flexibilitet som är nödvändig för att en politik anpassad till deras nationella förhållanden skall kunna utformas och genomföras", vilken medlemsstaterna ska medges enligt skäl 9 i detta direktiv, inte betyder att medlemsstaterna fritt får införa differentieringar i skattenivån, i och med att detta endast får göras inom ramen för direktivets bestämmelser om undantag för detta ändamål.
- 54 Det syfte som eftersträvas genom det aktuella bidragssystemet ska således vara hänförligt till de fall som anges i bland annat artiklarna 5, 15 och 17 i direktiv 2003/96. När det gäller syften med anknytning till "särskilda politiska hänsyn" ska den berörda medlemsstaten, i enlighet med vad som

föreskrivs i artikel 19 i detta direktiv, vända sig till rådet som, genom enhälligt beslut, kan ge tillstånd till att införa ytterligare befrielser eller nedsättningar. Republiken Italien har emellertid betonat att dessa restriktioner enbart gäller i den mån en medlemsstat avser att införa en åtgärd som består i en "befrielse eller en nedsättning av skattenivån" på energiprodukter och att det följaktligen står klart att en nationell åtgärd som inte har en sådan verkan inte omfattas av dessa restriktioner.

- 55 Republiken Italien anser att det vid bedömningen av huruvida Republiken Italien har gjort sig skyldig till fördragsbrott är nödvändigt att särskilt beakta artikel 6 c i direktiv 2003/96. Enligt denna bestämmelse omfattar direktivets tillämpningsområde de fall i vilka befrielse eller nedsättning av skattenivån företas "genom återbetalning av hela eller delar av skatten." Republiken Italien menar att kommissionen gör en alltför vid tolkning av artikel 6 c i direktivet när den anser att alla former av subventioner eller bidrag som avser varor som är belagda med punktskatt utgör en återbetalning av punktskatter och följaktligen ett kringgående av direktivet, enbart på grund av att de finansieras med allmänna medel.
- 56 Republiken Italien anser att det är fråga om en återbetalning av hela eller delar av skatten, i den mening som avses i artikel 6 c i direktiv 2003/96, när skattemyndigheten betalar tillbaka punktskatt till en skattskyldig som tidigare har betalat in denna punktskatt. Republiken Italien har således gjort gällande att nationella eller regionala åtgärder som inte har de egenskaper som fastställts i artikel 6 c i direktivet ska anses ligga utanför tillämpningsområdet för nämnda direktiv och omfattas av medlemsstaternas utrymme för skönsässig bedömning.
- 57 Republiken Italien har gjort gällande att domstolen, i motsats till vad som var fallet i det mål som avgjordes genom domen av den 25 april 2013, kommissionen/Irland, (C-55/12, ej publicerad, EU:C:2013:274), i vilket det uttryckligen angavs i de nationella bestämmelserna att föremålet för återbetalningen var den del av bränslepriset som utgjordes av punktskatten, inte kan utgå från ett sådant antagande i det nu aktuella målet. Det ankommer på kommissionen att visa att det omtvistade bidraget faktiskt motsvarar en återbetalning av punktskatter. Kommissionen har dock inte lagt fram någon sådan bevisning.
- 58 Republiken Italien har i detta avseende angett att det inte ur domen av den 25 april 2013, kommissionen/Irland (C-55/12, ej publicerad, EU:C:2013:274), kan härledas att artikel 6 c i direktiv 2003/96 omfattar alla fall av subventioner av varor belagda med punktskatt som bekostas med allmänna medel, utan snarare att denna bestämmelse endast inbegriper utbetalning av belopp som på något sätt fortfarande har en anknytning till de ursprungligen betalda punktskatterna. Republiken Italien har betonat att det omtvistade bidraget beviljas slutkonsumenterna och att det inte finns något samband mellan den skatt som ursprungligen har betalats av de skattskyldiga och den summa pengar som beviljas invånarna i regionen från den regionala budgeten.
- 59 För att visa att det saknas samband mellan den punktskatt som ursprungligen betalas in av de skattskyldiga och det omtvistade bidraget har Republiken Italien anfört nedan angivna omständigheter.
- 60 För det första är mottagarna av det omtvistade bidraget fysiska personer bosatta i regionen, vilka inte är skyldiga att betala punktskatter.
- 61 För det andra finansieras detta bidrag inte med intäkterna från den punktskatt som staten återbetalar till regionen utan med regionens allmänna intäkter.
- 62 För det tredje beviljas invånarna i denna region bidrag även för tankning av bränsle utanför regionens område.
- 63 För det fjärde är det bensinstationsinnehavarna som tillfälligt får bära kostnaden för bidraget, varefter de får ersättning av den regionala förvaltningen. Dessa bensinstationsinnehavare är inte heller de som är skyldiga att betala punktskatten på bränsle. Det alternativ som kommissionen har berört, nämligen

att en anläggning för distribution av motorbränsle i vissa fall skulle kunna fungera som ett skatteupplag med bemyndigande att släppa ut bränsle på marknaden, förekommer inte i den italienska rättsordningen, och följaktligen kan en sådan anläggning aldrig vara skattskyldig för punktskatter.

- 64 För det femte beviljas det omtvistade bidraget av regionen, medan punktskatter på bränsle är en skatt som tas ut av staten och betalas när bränslet överförs till bensinstationens tankar.
- 65 För det sjätte beviljas bidraget enligt kriterier som skiljer sig från dem som ligger till grund för uppbörden av punktskatter. Bidragsbeloppet varierar beroende på bränsletyp och stödmottagarens bostadsområde.
- 66 För det sjunde avser den aktuella åtgärd som införts genom det aktuella bidragssystemet inte den del av bränslepriset som består av punktskatt, i motsats till vad som var fallet i det mål som avgjordes genom domen av den 25 april 2013, kommissionen/Irland (C-55/12, ej publicerad, EU:C:2013:274).
- 67 För det åttonde är det slutligen omöjligt att på ett objektivt sätt koppla det omtvistade bidraget till den del av bränslepriset ”vid tankstället” som avser punktskatten. Detta bidrag hänförs sig snarare till den del av detta pris som avser produktionskostnaden, vars belopp är högre, eftersom det är avsett att balansera denna kostnad i en region som kännetecknas av bristfällig infrastruktur. De stora prisvariationerna på bränsle från en region till en annan i Italien beror nämligen endast på den del av priset som utgörs av produktionskostnaden, vilken i sin tur påverkas av den befintliga nivån på infrastrukturen i varje region.

Konungariket Spaniens argument

- 68 Konungariket Spanien anser att det aktuella bidragssystemet, som föreskrivs i den regionala lagen nr 14/2010, utgör ett stöd till inköp av bränsle för invånarna i regionen, vilket syftar till att minska merkostnaden till följd av att produktionskostnaden för motorbränsle är högre i denna region.
- 69 Konungariket Spanien har gjort gällande ett antal omständigheter som enligt denna medlemsstat utgör stöd för att det omtvistade bidraget är helt fristående i förhållande till den punktskatt som belastar bränslet.
- 70 För det första tas punktskatten ut i sin helhet av staten när bränslet frisläppts för förbrukning. För det andra finansieras bidraget inte med den del av punktskatterna som staten återbetalar till regionen utan med regionens allmänna intäkter. Detta bidrag beviljas för övrigt även när mottagarna av bidraget tankar bränsle i andra italienska regioner. För det tredje är det inte den som är skyldig att betala punktskatten som beviljas nämnda bidrag, utan fysiska personer som är bosatta i regionen. För det fjärde betalar bensinstationsinnehavarna ut bidraget till stödmottagarna i förskott och ersätts sedan av den regionala förvaltningen. För det femte beviljas det omtvistade bidraget på grundval av ett kriterium som inte har minsta samband med punktskatten, i form av ett fast belopp, oavsett vilken punktskattesats som gäller för bränslet i fråga.
- 71 Konungariket Spanien anser dessutom att ett regionalt stöd som uttrycks i ett fast värde, som understiger produktionskostnaden för motorbränslet och regleras av en lagstiftning som inte är av skatterättslig karaktär, inte kan betraktas som ett sätt att minska den skattebörda som belastar motorbränslet.
- 72 Försäljningspriset för motorbränsle till slutkonsumenten består nämligen av flera delar; för det första, priset på råolja och raffineringsmarginalen, för det andra, kostnaderna för saluföring och transport fram till försäljningsstället, och, för det tredje, prisets skattemässiga komponenter, såsom punktskatt och mervärdesskatt.

Domstolens bedömning

- 73 Kommissionen har gjort gällande att Republiken Italien genom att införa det aktuella bidragssystemet, enligt vilket fysiska personer med hemvist i regionen beviljas en nedsättning med ett fast belopp av priset per liter bensen och diesel som köps för att användas som motorbränsle, har infört en nedsättning av punktskatter i form av en återbetalning av skatten, vilket strider mot de skyldigheter som åligger medlemsstaten enligt artiklarna 4 och 19 i direktiv 2003/96.
- 74 EU-domstolen erinrar i detta hänseende om att det enligt fast rättspraxis avseende bevisbördan i mål om fördragsbrott enligt artikel 258 FEUF ankommer på kommissionen att bevisa det påstådda fördragsbrottet. Det är kommissionen som ska förse domstolen med de uppgifter som denna behöver för att kunna kontrollera om fördragsbrott föreligger, och den får därvidlag inte stödja sig på någon presumption (dom av den 5 september 2019, kommissionen/Italien (Bakterien *Xylella fastidiosa*), C-443/18, EU:C:2019:676, punkt 78 och där angiven rättspraxis).
- 75 Genom det system för harmoniserad beskattning av energiprodukter och elektricitet som föreskrivs i direktiv 2003/96, syftar direktivet, såsom framgår av skälen 2–5 och 24 däri, till att främja en väl fungerande inre marknad för energi, i synnerhet genom att undvika en snedvridning av konkurrensen (dom av den 30 januari 2020, Autoservizi Giordano, C-513/18, EU:C:2020:59, punkt 30 och där angiven rättspraxis). Enligt artikel 4.1 i direktivet krävs för detta ändamål att de skattenivåer som medlemsstaterna ska tillämpa på de energiprodukter och den elektricitet som avses i artikel 2 i direktivet inte underskrider de minimiskattenivåer som föreskrivs i direktivet. Samtidigt innehåller direktivet, bland annat i artiklarna 5, 7 och 15–19, en rad bestämmelser som gör det möjligt för medlemsstaterna att tillämpa skattenedsättningar, skattebefrielser eller differentieringar av skattenivåerna för vissa produkter eller användningsområden.
- 76 Enligt kommissionen framgår det av de sistnämnda bestämmelserna att den enda möjligheten för en medlemsstat som har för avsikt att regionalt tillämpa en lägre skattenivå, såsom Republiken Italien har gjort genom att införa det aktuella bidragssystemet, är att tillämpa artikel 19 i nämnda direktiv. Detta innebär att medlemsstaten måste begära ett tillstånd för detta ändamål från rådet med stöd av denna bestämmelse.
- 77 För att avgöra om kommissionens talan om fördragsbrott är grundad ska den förutsättning som ligger till grund för kommissionens talan granskas. I detta hänseende ska det prövas huruvida det aktuella bidragssystemet ska anses utgöra en ”återbetalning av hela eller delar av skatten” i den mening som avses i artikel 6 c i direktivet.
- 78 För att kunna fastställa att skyldigheterna enligt nämnda direktiv har åsidosatts, genom att punktskatten otillåtet satts ned, förutsätts nämligen att en sådan nedsättning har skett i någon av de tre former som räknas upp i artikel 6 i samma direktiv. Bland dessa tre former kan emellertid endast återbetalning av hela eller delar av skatten eventuellt komma i fråga när det gäller det aktuella bidragssystemet.
- 79 Domstolen konstaterar i detta hänseende att det, för att detta bidragssystem ska kunna kvalificeras som ”återbetalning” i den mening som avses i artikel 6 c i direktiv 2003/96, krävs att det belopp som betalas ut enligt nämnda bidragssystem härrör från de punktskatter som tas ut av den italienska staten eller åtminstone att nämnda belopp har ett verkligt samband med de punktskatter som tas ut av den italienska staten, så att detta bidragssystem har till syfte att neutralisera eller minska punktskatterna på bränsle.
- 80 Kommissionens argument att det saknar betydelse var de belopp som betalas ut i samband med en återbetalning av skatt kommer från, så länge de härrör från statliga medel, kan inte godtas.

- 81 Det kan i detta hänseende noteras att kommissionen, inom ramen för förevarande talan, inte har bestritt att det aktuella bidragssystemet finansieras genom regionens allmänna budget och inte specifikt genom den del av punktskatterna på bränsle som den italienska staten överför till denna budget. De belopp som betalas ut i samband med denna överföring inlemmas i regionens allmänna budget och förlorar all form av särprägel.
- 82 Under alla omständigheter har kommissionen i förevarande mål varken åberopat eller visat att det föreligger ett objektivt samband mellan det aktuella bidragssystemets finansiella källa och de intäkter som härrör från den italienska statens uppbörd av punktskatter på bränsle, varav en del därefter överförs till regionens allmänna budget.
- 83 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 103 i sitt förslag till avgörande innebär den omständigheten att det omtvistade bidraget även gynnar fysiska personer som är bosatta i regionen när de köper bränsle i andra regioner i Italien att det kan ifrågasättas om det finns ett samband mellan det belopp som betalas ut i form av detta bidrag och beloppet av de punktskatter som tagits ut.
- 84 Mot bakgrund av övervägandena i punkt 79 i förevarande dom konstaterar domstolen dessutom att kommissionen inte heller har lagt fram något bevis för att det aktuella bidragssystemet medför en neutralisering eller en sänkning av punktskatterna på bränsle.
- 85 Såsom Republiken Italien, med stöd i detta hänseende av Konungariket Spanien, har gjort gällande kan det, med hänsyn till att produktionskostnaden för bränslet är högre än det omtvistade bidraget, inte uteslutas att systemet har till syfte att mildra de ökade produktionskostnadernas återverkningar på det slutliga bränslepriset, eftersom dessa kostnader, vars storlek kan variera avsevärt från en region till en annan, kan ge upphov till prisskillnader på bränslet beroende på vilken region som berörs.
- 86 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkterna 105 och 108 i sitt förslag till avgörande har kommissionen emellertid inte åberopat några specifika omständigheter till stöd för sitt påstående att det aktuella bidragssystemet neutraliserar eller sänker punktskatterna på bränsle. Detta påstående kan därför likställas med en presumtion. Såsom konstaterades i punkt 109 i förslaget till avgörande är det nämligen omöjligt att med säkerhet slå fast att nedsättningen av bränslepriset faktiskt utgör en nedsättning av dessa punktskatter.
- 87 Under dessa omständigheter finner domstolen att kommissionen inte har bevisat att det finns ett sådant verkligt samband mellan de belopp som betalats inom ramen för det aktuella bidragssystemet och de belopp som har uppburits i form av punktskatter på det motorbränsle som sålts till invånarna i regionen, som innebär att detta bidragssystem medför att punktskatterna neutraliseras eller sänks genom detta bidrag.
- 88 Den omständigheten att de som är skyldiga att betala punktskatt och mottagarna av det omtvistade bidraget är olika personer utesluter förvisso inte i sig att det kan röra sig om en återbetalning av denna skatt, såsom framgår av domen av den 25 april 2013, kommissionen/Irland (C-55/12, ej publicerad, EU:C:2013:274). Såsom framgår av punkt 94 i generaladvokatens förslag till avgörande krävs det emellertid även att det visas att det finns ett verkligt samband mellan bidraget och punktskatten på bränsleinköp.
- 89 På samma sätt visar inte heller den omständigheten att det omtvistade bidraget beviljas i förhållande till mängden inköpt bränsle och att dess belopp således varierar beroende på denna mängd, att det finns ett samband mellan bidraget och punktskatten. Denna variation beror nämligen endast på att punktskatten på bränsle, liksom det omtvistade bidraget, betalas per liter bränsle som köps, utan att denna likhet med avseende på beräkningsmetoden kan påverka slutsatsen i punkt 87 i förevarande dom. Till skillnad från punktskatterna uttrycks dessutom bidraget i fasta belopp och varierar även beroende på stödmottagarens bostadsområde.

- 90 Den omständigheten att ett tidigare rabattsystem, som i vissa delar liknar det aktuella bidragssystemet, har varit föremål för ett undantag som tillåtit enligt bestämmelserna i direktiv 2003/96 eller tidigare unionsbestämmelser på området kan endast utgöra ett indicium som motiverar en prövning av huruvida den nya ordningen, det vill säga det aktuella bidragssystemet, är förenlig med unionsrätten, men kan inte påverka resultatet av denna prövning.
- 91 Detsamma gäller den omständigheten att nationella system som uppvisar vissa likheter med det aktuella bidragssystemet har godkänts av rådet på grundval av artikel 19 i direktiv 2003/96.
- 92 Av dessa överväganden följer att kommissionen inte har styrkt att Republiken Italien, genom att införa det aktuella bidragssystemet, genom vilket fysiska personer med hemvist i regionen beviljas en nedsättning med ett fast belopp av priset per liter bensin och diesel som köps som motorbränsle, har infört en nedsättning av punktskatterna i form av en återbetalning av skatten och följaktligen inte heller att denna medlemsstat har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter enligt artiklarna 4 och 19 i direktiv 2003/96.
- 93 Kommissionens talan ska därför ogillas.

Rättegångskostnader

- 94 Enligt artikel 138.1 i domstolens rättegångsregler ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Republiken Italien har yrkat att kommissionen ska förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna. Eftersom kommissionen har tappat målet ska Republiken Italiens yrkande bifallas.
- 95 Enligt artikel 140.1 i rättegångsreglerna ska medlemsstater som har intervenerat bära sina rättegångskostnader. Konungariket Spanien ska därför bära sina rättegångskostnader.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

- 1) Talan ogillas.**
- 2) Europeiska kommissionen ska ersätta rättegångskostnaderna.**
- 3) Konungariket Spanien ska bära sina rättegångskostnader.**

Underskrifter