CORTE COSTITUZIONALE

Sentenza **185/2011** (ECLI:IT:COST:2011:185)
Giudizio: **GIUDIZIO DI LEGITTIMITÀ COSTITUZIONALE IN VIA PRINCIPALE**
Presidente: **MADDALENA** - Redattore: **TESAURO**
Udienza Pubblica del ; Decisione del **07/06/2011**
Deposito del **10/06/2011**; Pubblicazione in G. U. **15/06/2011**
Norme impugnate: Art. 3 della legge della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia 11/08/2010, n. 14.
Massime: **35687 35688 35689**
Atti decisi: **ric. 113/2010**

SENTENZA N. 185

ANNO 2011

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

LA CORTE COSTITUZIONALE

composta dai signori: Presidente: Paolo MADDALENA; Giudici : Alfio FINOCCHIARO, Alfonso QUARANTA, Franco GALLO, Luigi MAZZELLA, Gaetano SILVESTRI, Sabino CASSESE, Giuseppe TESAURO, Paolo Maria NAPOLITANO, Giuseppe FRIGO, Alessandro CRISCUOLO, Paolo GROSSI, Giorgio LATTANZI,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nel giudizio di legittimità costituzionale dell'art. 3 della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 11 agosto 2010, n. 14 (Norme per il sostegno all'acquisto dei carburanti per autotrazione ai privati cittadini residenti in Regione e di promozione per la mobilità individuale ecologica e il suo sviluppo), promosso dal Presidente del Consiglio dei ministri con ricorso

notificato il 12-16 ottobre 2010, depositato in cancelleria il 21 ottobre 2010 ed iscritto al n. 113 del registro ricorsi 2010.

Visto l'atto di costituzione della Regione Friuli-Venezia Giulia;

udito nell'udienza pubblica del 19 aprile 2011 il Giudice relatore Giuseppe Tesauro;

uditi l'avvocato dello Stato Gabriella Palmieri per il Presidente del Consiglio dei ministri e l'avvocato Giandomenico Falcon per la Regione Friuli-Venezia Giulia.

Ritenuto in fatto

1. – Con ricorso notificato il 12-16 ottobre 2010 e depositato nella cancelleria di questa Corte il 21 ottobre 2010 (ric. n. 113 del 2010), il Presidente del Consiglio dei ministri, rappresentato e difeso dall'Avvocatura generale dello Stato, ha proposto questione di legittimità costituzionale in via principale dell'art. 3 della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 11 agosto 2010, n. 14, recante «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», in riferimento all'art. 117, primo e secondo comma, lettera a), della Costituzione, nonché alla direttiva 27 ottobre 2003, n. 2003/96/CE – Direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità – ed agli artt. 107 e 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).

1.1. – Il ricorrente premette che l'art. 3 della citata legge autorizza l'Amministrazione regionale «a concedere contributi sugli acquisti di carburanti per autotrazione effettuati dai soggetti beneficiari cumulativamente sui singoli rifornimenti di carburante, sulla base della quantità acquistata».

I contributi, «stabiliti nella misura rispettivamente di 8 centesimi al litro e 6 centesimi al litro», ed aumentati per i beneficiari residenti nei comuni montani o parzialmente montani «individuati come svantaggiati o parzialmente svantaggiati dalla direttiva 1975/273/CEE del Consiglio, del 28 aprile 1975» sono concessi, ai sensi dell'art. 2, a:

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

2) i soggetti autorizzati in via permanente al rifornimento di mezzi intestati alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS) di cui all'articolo 10 del decreto legislativo 4 dicembre 1997, n. 460 (Riordino della disciplina tributaria degli enti non commerciali e delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale), ammesse a beneficiare della contribuzione per l'acquisto dei carburanti per autotrazione; […]».

Tali contributi, a norma dell'art. 5, comma 5, sono erogati «direttamente dal gestore tramite corrispondente riduzione del prezzo dovuto per il carburante», e «le Camere di commercio rimborsano ai gestori i contributi sull'acquisto di carburante erogati ai beneficiari, di norma con cadenza settimanale».

1.2. – Ciò posto, il Presidente del Consiglio dei ministri assume che siffatta disciplina violi la direttiva 2003/96/CE «Direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità» e l'art. 117, primo comma, Cost., in quanto il rimborso di una parte del prezzo del carburante, effettuato dalla Regione con le descritte

modalità, configurerebbe nella sostanza una riduzione indiretta dell'accisa gravante sui carburanti.

La citata direttiva, infatti, pur prevedendo la possibilità che le accise abbiano aliquote differenti nei diversi Paesi, non consentirebbe una differenziazione delle aliquote tra le varie Regioni dello Stato, salva l'attivazione, a seguito di comunicazione dello Stato membro, dello speciale procedimento di autorizzazione per l'applicazione di ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche (art. 19 della Direttiva).

Nella specie, non essendo stata rilasciata alcuna autorizzazione in base alla citata norma, l'agevolazione prevista dalla legge regionale contrasterebbe con la direttiva 2003/96/CE «e conseguentemente con l'art. 117, primo comma, Cost.».

L'effetto di sostanziale riduzione della quota di accisa della norma impugnata, sarebbe, poi, evidente alla luce dell'art. 6 della direttiva, laddove si prevede che le eventuali «esenzioni o le riduzioni del livello di tassazione» possono essere raggiunte direttamente, o attraverso un'aliquota d'imposta differenziata, oppure rimborsando totalmente o in parte l'imposta versata.

1.3 – La disposizione impugnata, a giudizio dell'Avvocatura dello Stato, violerebbe anche gli artt. 107 e 108 TFUE e l'art. 117, primo comma, Cost. , in quanto l'ampia formulazione della norma che individua i beneficiari sarebbe tale da ricomprendere nel novero dei destinatari anche soggetti qualificabili come «imprese» ai fini dell'applicazione del diritto europeo della concorrenza. In particolare la norma consentirebbe di fruire dell'agevolazione alle imprese individuali, agli esercenti le professioni liberali ed alle ONLUS che svolgono anche attività economica (come sarebbe confermato in tale ultimo caso dalla giurisprudenza della Corte di giustizia relativa alle fondazioni bancarie).

Il contributo erogato a favore di tali soggetti, quindi, sarebbe tale da configurare un aiuto di Stato ai sensi degli artt. 107 e 108 TFUE, in assenza della necessaria comunicazione di cui al citato art. 108 paragrafo 3, e della indispensabile autorizzazione da parte della Commissione prevista dall'art. 107, paragrafo 3, del TFUE. Del resto, ricorda il ricorrente, la necessità di notificare alla commissione, conformemente all'art. 88, paragrafo, 3 del Trattato, i rimborsi di imposta che possono configurarsi come aiuti di Stato, sarebbe testualmente prevista dall'art. 26, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE.

L'assunto sarebbe confermato dalla giurisprudenza della Corte di giustizia che considera aiuto di Stato la tariffa, a favore di una categoria d'imprese, relativa ad una fonte d'energia che sia inferiore a quella che sarebbe stata normalmente stabilita, anche «adottata da un ente che agisce sotto il controllo e secondo le direttive delle pubbliche autorità» (sentenza 2 febbraio 1988 in cause riunite C-67/85 ed altre).

1.4. – Infine, il Presidente del Consiglio dei Ministri assume la violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera a), Cost., in quanto, non rispettando i vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario, la Regione avrebbe invaso la competenza esclusiva dello Stato in materia di rapporti tra lo Stato e l'Unione europea.

2. – Si è costituita la Regione Friuli-Venezia Giulia, con atto depositato il 24 novembre 2010, chiedendo alla Corte di respingere il ricorso.

2.1. – Con successiva memoria, depositata il 29 marzo 2011, la Regione Friuli-Venezia Giulia ha dedotto, quanto al primo motivo del ricorso, che l'Unione europea, consentendo che i diversi Stati tassino diversamente gli stessi prodotti, non avrebbe alcun interesse a tutelare una pretesa uniformità della tassazione all'interno del territorio statale. Le disposizioni richiamate dal ricorrente, relativamente al procedimento per ottenere le esenzioni, non si

riferirebbero affatto a tale questione, ma riguarderebbero esclusivamente le riduzioni dell'aliquota base.

Inoltre, sarebbe conclusivo il rilievo che la norma censurata non prevedrebbe una riduzione dell'accisa, ma soltanto un contributo che riduce il prezzo finale e quindi il costo.

L'erogazione del contributo si collocherebbe a valle del meccanismo impositivo, in quanto il soggetto passivo dell'accisa sarebbe «il titolare del deposito fiscale dal quale avviene l'immissione in consumo» (art. 2, comma 4, del d.lgs. 26 ottobre 1995, n. 504, recante «Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative»).

La norma impugnata, dunque, non configurerebbe una riduzione dell'accisa, come sarebbe reso evidente dal fatto che in Friuli-Venezia Giulia viene applicata la stessa aliquota vigente nel resto del territorio nazionale ed il tributo integralmente pagato dai soggetti passivi.

La disciplina impugnata sarebbe, poi, radicalmente diversa da quella cui si riferisce la procedura di infrazione 2008/2164 promossa dalla Commissione europea contro la 1egge regionale 12 novembre 1996, n. 47 (Disposizioni per l'attuazione della normativa nazionale in materia di riduzione del prezzo alla pompa dei carburanti per autotrazione nel territorio regionale e per l'applicazione della Carta del cittadino nei vari settori istituzionali).

Del resto, assume la Regione, mentre in passato l'art. 3, comma 15, della legge 28 dicembre 1995, n. 549 (Misure di razionalizzazione della finanza pubblica) stabiliva che, «fermi restando i vincoli derivanti dagli accordi internazionali e dalle normative dell'Unione europea, nonché dalle norme ad essi connesse, le regioni, nonché le province autonome, possono determinare, con propria legge e nell'ambito della quota dell'accisa a loro riservata, una riduzione del prezzo alla pompa della benzina e del gasolio per autotrazione, per i soli cittadini residenti nella regione o nella provincia autonoma o in una parte di essa», l'art. 1, comma 190, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato – legge finanziaria 2008), eliminando l'inciso «e nell'ambito della quota dell'accisa a loro riservata», avrebbe legittimato una riduzione del prezzo del carburante da parte delle Regioni, senza che vi sia incidenza sulle componenti fiscali del prezzo.

Quanto al secondo motivo di censura, la difesa regionale in primo luogo ne eccepisce l'inammissibilità per genericità, poiché non sarebbe specificato in che modo la norma impugnata inciderebbe sugli scambi tra Stati membri e falserebbe la concorrenza. Nel merito, il contributo, peraltro esiguo, non avrebbe attitudine a falsare la concorrenza, non inciderebbe sugli scambi tra Stati membri e non falserebbe la concorrenza.

A giudizio della difesa regionale, il ricorrente, non solo non dimostrerebbe ma neppure affermerebbe che i residenti del Friuli sarebbero avvantaggiati rispetto ai cittadini sloveni, ed inoltre sarebbe del tutto indeterminata la connessione tra lo sconto previsto e l'attività imprenditoriale dei beneficiari.

La scarsa entità del contributo contribuirebbe, infine, in modo determinante a far ritenere insussistenti gli elementi caratterizzanti di cui all'art. 107, paragrafo 1, TFUE, unitamente al fatto che il contributo sarebbe attribuito non a favore di una determinata categoria di imprese ma a tutti i residenti.

Considerato in diritto

1. – Il Presidente del Consiglio dei ministri ha sollevato questione di legittimità

costituzionale in via principale dell'art. 3 della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 11 agosto 2010, n. 14, recante «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», in riferimento all'art. 117, primo e secondo comma, lettera a), della Costituzione, nonché alla direttiva 27 ottobre 2003, n. 2003/96/CE – Direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità – ed agli artt. 107 e 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).

2. – In primo luogo il ricorrente assume che la disposizione censurata, prevedendo che l'Amministrazione regionale sia autorizzata a concedere contributi sull'acquisto di carburanti per autotrazione effettuati dai soggetti beneficiari e contemplando all'art. 2 quali soggetti beneficiari le persone fisiche residenti nella Regione ed i soggetti autorizzati in via permanente al rifornimento di mezzi intestati alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), violerebbe la direttiva 2003/96/CE (Direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità) e l'art. 117, primo comma, Cost. A giudizio del ricorrente, infatti, il rimborso di una parte del prezzo del carburante effettuato dalla Regione configurerebbe, nella sostanza, una riduzione indiretta dell'accisa gravante sui carburanti ed una differenziazione della tassazione su base regionale, in assenza dell'autorizzazione della Commissione europea, di cui all'art. 19 della Direttiva.

3. – La questione non è fondata.

4. – La legge regionale in esame prevede una serie di misure di sostegno per l'acquisto di carburanti per autotrazione e di promozione della mobilità ecologica. La legge incentiva i privati che decidono di acquistare automobili con motore ibrido (emissioni zero e termico) o completamente a emissioni zero (elettrico), e sostiene la ricerca nel settore di motori per la mobilità individuale a emissioni zero.

Quanto, poi, alle misure di sostegno per l'acquisto di carburante, che qui interessano, viene introdotto un sistema di contributi per l'acquisto di benzina e gasolio (stabiliti nella misura rispettivamente di 8 centesimi al litro e 6 centesimi al litro), aumentati (rispettivamente di 5 centesimi al litro e 3 centesimi al litro) per chi utilizza un'auto con motore ibrido e per i beneficiari residenti nei comuni montani o parzialmente montani. Tali contributi, in favore dei beneficiari individuati dalla legge, sono erogati tramite corrispondente riduzione del prezzo dovuto per il carburante e rimborsati al gestore.

Il gestore del distributore stradale viene autorizzato all'erogazione del contributo per l'acquisto dei carburanti per autotrazione con modalità elettronica, eroga quindi il contributo sull'acquisto di carburante, mediante riduzione del prezzo e comunica in via informatica alla Camera di commercio, giornalmente ovvero nella prima giornata lavorativa successiva, i dati relativi alla quantità dei carburanti per autotrazione venduti. Infine, il gestore riceve il rimborso dalla Camera di commercio, sulla base dei dati memorizzati nella banca dati informatica.

Per l'individuazione dei beneficiari – persone fisiche residenti e organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS) di cui all'articolo 10 del decreto legislativo 4 dicembre 1997, n. 460 (Riordino della disciplina tributaria degli enti non commerciali e delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale) – la legge prevede che l'autorizzazione a usufruire della riduzione del prezzo sia rilasciata ai soggetti interessati dalla competente Camera di commercio.

5. – Al fine di esaminare compiutamente la questione giova premettere che l'accisa rappresenta una tassazione contraddistinta da carattere speciale e struttura monofase, nel senso che essa è applicabile soltanto ad una specifica categoria di prodotti ed è esigibile in un unico momento dettagliatamente descritto dalla normativa di riferimento.

Nell'ordinamento italiano la disciplina delle accise è contenuta in larga parte nel decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 (Testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative), più volte modificato ed integrato in attuazione delle direttive comunitarie che hanno disciplinato la materia a più riprese. Da ultimo, e in maniera rilevante, il decreto legislativo 29 marzo 2010, n. 48 (Attuazione della direttiva 2008/118/CE relativa al regime generale delle accise e che abroga la direttiva 92/12/CEE) ha provveduto, fra l'altro, a modificare le norme collegate al fatto generatore ed all'esigibilità dell'accisa, di cui alla relativa direttiva comunitaria.

L'accisa viene definita come «l'imposizione indiretta sulla produzione o sul consumo dei prodotti energetici, dell'alcole etilico e delle bevande alcoliche, dell'energia elettrica e dei tabacchi lavorati, diversa dalle altre imposizioni indirette previste dal Titolo III del presente testo unico».

La direttiva 2003/96/CE si riferisce, dal canto suo, al «livello di tassazione» (art. 4), definendolo come l'onere fiscale complessivo derivante dal cumulo di tutte le imposte indirette (eccetto l'IVA), calcolate direttamente o indirettamente sulla quantità di prodotti energetici e di elettricità, all'atto dell'immissione in consumo.

5.1. – Occorre pure premettere che, con riferimento al fatto che genera l'accisa ed al momento di esigibilità della stessa, il testo unico n. 504 del 1995, come modificato in attuazione della Direttiva 2008/118/CE, prevede che l'obbligazione tributaria sorga al momento della fabbricazione, compresa l'estrazione dal sottosuolo, ovvero della importazione e che l'accisa divenga esigibile all'atto della immissione in consumo del prodotto nel territorio dello Stato.

La direttiva 2008/118/CE, poi, dopo aver specificato che i prodotti sottoposti ad accisa sono soggetti a tale imposta all'atto della loro fabbricazione e della loro importazione nel territorio della Comunità, prevede che l'imposta divenga esigibile «al momento e nello Stato membro dell'immissione in consumo», dovendosi intendere per immissione in consumo, a seconda dei casi: il momento del ricevimento dei prodotti sottoposti ad accisa da parte del destinatario registrato; il momento del ricevimento dei prodotti sottoposti ad accisa nel luogo di consegna diretta od il momento del ricevimento da parte del destinatario nel caso di spedizione da altro Stato membro.

5.2. – Ciò posto, e venendo al merito della questione, occorre osservare che la direttiva 2003/96/CE, che si assume violata, oltre alla finalità di introdurre un sistema di tassazione dei prodotti energetici compatibile con la tutela dell'ambiente, mira a conseguire il «buon funzionamento del mercato interno» e gli «obiettivi di altre politiche comunitarie» che hanno richiesto l'introduzione di «livelli minimi di tassazione per la maggior parte dei prodotti energetici, compresi l'elettricità, il gas naturale e il carbone».

La direttiva ha dunque creato un sistema di tassazione «armonizzato» in cui viene previsto, da un lato, che gli Stati membri provvedano a tassare i prodotti energetici e l'elettricità «conformemente» alla direttiva (art. 1); dall'altro, che «i livelli di tassazione applicati dagli Stati membri» «non poss[a]no essere inferiori ai livelli minimi di tassazione stabiliti» nella direttiva.

Sono, inoltre, previsti alcuni casi nei quali è consentito agli Stati membri applicare aliquote d'imposta differenziate, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione stabiliti nella direttiva (nell'allegato I, tabella A) e che simili interventi siano compatibili con il diritto comunitario. Le esenzioni o riduzioni consentite della tassazione possono essere concesse direttamente, o attraverso un'aliquota d'imposta differenziata, ovvero rimborsando totalmente o in parte l'imposta versata.

L'art. 19 della direttiva consente, infine, la possibilità per il Consiglio di autorizzare gli Stati membri ad «applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche». Tali deroghe devono tuttavia essere adottate previa comunicazione alla Commissione, la quale, tenendo conto, tra l'altro, di considerazioni attinenti al corretto funzionamento del mercato interno, della necessità di garantire una concorrenza leale e delle politiche comunitarie in materia di ambiente, di sanità, di energia e di trasporti, può proporre l'autorizzazione del provvedimento al Consiglio. In questo senso la valutazione della Commissione tiene conto del fatto che espressamente la direttiva prevede, all'art. 26, che i provvedimenti di esenzione o riduzione fiscale, differenziazione delle aliquote e rimborso d'imposta «possono configurarsi come aiuti di Stato e, in tal caso, sono da notificare alla Commissione, conformemente all'articolo 88, paragrafo 3 del Trattato».

5.3. – Proprio con riferimento al Friuli-Venezia Giulia, la direttiva in esame aveva contemplato, fra le eccezioni nell'armonizzazione delle accise, una riduzione dell'aliquota sulla benzina e sul gasolio per autotrazione consumati nel territorio del Friuli-Venezia Giulia, a condizione che tali aliquote differenziate fossero conformi agli obblighi definiti dalla direttiva ed in particolare alle aliquote minime di accisa.

Peraltro la Regione Friuli-Venezia Giulia, già con la legge 12 gennaio 1996, n. 47 (Disposizioni per l'attuazione della normativa nazionale in materia di riduzione del prezzo alla pompa dei carburanti per autotrazione nel territorio regionale e per l'applicazione della Carta del cittadino nei vari settori istituzionali), aveva previsto un sistema di riduzioni del prezzo al distributore dei carburanti per autotrazione, sistema in seguito modificato dalla legge regionale 5 dicembre 2008, n. 14 (Norme speciali in materia di impianti di distribuzione di carburanti e modifiche alla legge regionale 12 novembre 1996, n. 47 in materia di riduzione del prezzo alla pompa dei carburanti per autotrazione nel territorio regionale), con la previsione di nuove modalità di rimborso delle riduzioni del prezzo.

Tale sistema era stato autorizzato con decisione del Consiglio 1997/425/CE del 30 giugno 1997, fino al 31 dicembre 1998, data prorogata con decisioni (1999/255/CE del 30 marzo 1999, 1999/880/CE del 17 dicembre 1999, 2001/224/CE del 12 marzo 2001) ed infine annoverata fra le eccezioni dalla direttiva 2003/96/CE.

Successivamente, la Commissione europea, con nota C(2008) 7233 del 27/11/2008, aveva notificato allo Stato italiano una lettera di messa in mora, primo atto di una procedura di infrazione, precisamente in relazione alla legge regionale n. 47 del 1996, per violazione degli obblighi derivanti dalla direttiva 2003/96/CE, procedimento pendente da tempo. La Commissione, in quella circostanza, esaminando il meccanismo adottato dalla legge regionale per il rimborso, aveva ritenuto che le somme rimborsate corrispondessero alle imposte versate dalle compagnie petrolifere per il carburante fornito alle stazioni di servizio regionali, sicchè il vero beneficiario sarebbe stato il soggetto obbligato ad assolvere l'accisa, cioè la compagnia petrolifera.

5.3.1. A giudizio del ricorrente, anche la legge impugnata avrebbe introdotto, attraverso il meccanismo del rimborso, una riduzione indiretta dell'accisa, secondo un procedimento analogo a quello censurato dalla Commissione europea nella summenzionata lettera di messa in mora.

L'assunto, tuttavia, non trova alcun riscontro nella disciplina delineata dalla legge in esame. Il regime di agevolazione esaminato dalla Commissione in relazione alla legge precedente, infatti, appare del tutto diverso dal contributo oggi censurato. Il pregresso sistema era strutturato come una riduzione del prezzo "alla pompa" dei carburanti per autotrazione, in cui le somme corrispondenti alle riduzioni venivano rimborsate a ciascun gestore dai fornitori del carburante, i quali, a loro volta, ricevevano dalla Regione il rimborso delle somme anticipate al gestore. La legge regionale 11 agosto 2010, n. 14, invece, dispone l'erogazione

dei contributi sugli acquisti di carburanti direttamente al consumatore, sia pure per il tramite del gestore e della Camera di commercio.

Il rimborso al consumatore di una quota del “prezzo” del carburante, in questo caso, non è in grado di influire sull’ammontare della tassazione assolta dai soggetti passivi dell’accisa, né conseguentemente di ledere le disposizioni comunitarie di armonizzazione dei livelli di tassazione.

L’accisa è, infatti, esigibile ed assolta al momento dell’immissione in consumo, che, come si è visto innanzi, non coincide con il momento dell’erogazione nel serbatoio del consumatore, ma con quello in cui, nelle varie fasi della fabbricazione, commercializzazione o importazione, i produttori o i titolari di deposito fiscale o comunque i destinatari registrati producono o ricevono il carburante. Poiché il contributo regionale oggi censurato viene corrisposto direttamente dalla Camera di commercio al gestore del distributore e non più al fornitore di questi (come nel precedente sistema esaminato dalla Commissione), non potrebbe configurarsi alcun rimborso dell’accisa già assolta.

In proposito, questa Corte ha già precisato che, in base all’attuale normativa comunitaria, l’obbligazione tributaria sorge già con la «fabbricazione» e che, fino al momento della sua «esigibilità», la tassazione è assoggettata ad un «regime di sospensione», sicchè le accise «sono trattate come tributi indiretti afferenti alla fabbricazione (produzione), indipendentemente dalla loro incidenza economica sul consumo». La nuova disciplina delle imposte, modificando, in applicazione della sopravvenuta direttiva comunitaria, solo il momento della loro esigibilità, non ha alterato la natura di imposte di produzione propria delle previgenti accise, sicchè l’eventuale incidenza delle accise sul consumatore finale, appare «circostanza inidonea ad infirmare le precedenti considerazioni sulla natura, propria delle accise in questione, di imposte sulla produzione» (sentenza n. 115 del 2010).

Il consumatore, quindi, sebbene possa subire – per effetto di una traslazione economica – il peso dell’accisa, ove questa sia inglobata nel prezzo del carburante, non può essere ritenuto soggetto passivo dell’imposta e, dunque, non può ritenersi che l’attribuzione in suo favore di un contributo si risolva in una parziale riduzione del tributo.

Tale ricostruzione rende evidente che, sotto il profilo ora esaminato, non sussiste la dedotta violazione della direttiva invocata, la quale peraltro non contiene alcuna norma che impedisca una differenziazione su base regionale del “prezzo” dei prodotti energetici, una volta rispettati i limiti minimi di tassazione imposti. E che tali limiti minimi siano rispettati non viene in alcun modo revocato in dubbio, né dal ricorrente, né dal raffronto fra i livelli di tassazione nazionali e comunitari.

Del resto, nella ricognizione dei limiti che l’armonizzazione europea determina, è necessario apprezzare il sistema al giusto, tenendo presente che il contributo di cui si discorre si inscrive nell’ambito di un riparto costituzionale di competenze in cui è evidente pure un grado di autonomia finanziaria afferente all’accisa, della quale la Regione dispone in base all’art. 49 del proprio Statuto, approvato con legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1 (Statuto speciale della Regione Friuli-Venezia Giulia), e sul quale l’ordinamento comunitario, rispettato nel minimo della tassazione armonizzata, non ha inteso incidere, salvi i profili di potenziale distorsione del mercato che un simile assetto potrebbe in concreto determinare.

6. – Il ricorrente sottopone a giudizio della Corte anche un diverso profilo di legittimità costituzionale, assumendo che la concessione dei contributi sugli acquisti di carburanti per autotrazione di cui all’impugnato art. 3, in quanto riservata a soggetti beneficiari, individuati dal precedente art. 2 della legge citata nelle persone fisiche residenti nella Regione e nei soggetti autorizzati in via permanente al rifornimento di mezzi intestati alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS), si porrebbe in contrasto con gli artt. 107 e 108 TFUE e,

quindi, con l'art. 117, primo comma, Cost. L'ampia formulazione della norma che individua i beneficiari sarebbe, infatti, tale da ricomprendere nel novero dei destinatari anche soggetti qualificabili come «imprese» ai fini dell'applicazione del diritto comunitario della concorrenza, concedendo l'agevolazione ad imprese individuali, ad esercenti professioni liberali ed alle ONLUS che svolgono anche attività economica, configurando quindi un aiuto di Stato vietato ai sensi del Trattato.

7. – La questione è inammissibile per la genericità dei termini in cui è stata formulata.

7.1. – La giurisprudenza comunitaria definisce la nozione di aiuti di Stato di cui all'art. 87, n. 1, Trattato CE (ora art. 107 TFUE) come aiuti concessi dagli Stati ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza, nella misura in cui incidano sugli scambi tra gli Stati membri. La nozione di aiuto di Stato risulta ben più ampia di quella di sovvenzione, dato che essa vale a designare non soltanto le prestazioni positive del genere delle sovvenzioni stesse, ma anche interventi i quali, in varie forme, alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa.

In primo luogo, quindi, deve sussistere intervento dello Stato o di una sua articolazione o comunque effettuato mediante risorse pubbliche; in secondo luogo, tale intervento deve essere idoneo ad incidere sugli scambi tra Stati membri; in terzo luogo, l'intervento deve concedere un vantaggio al suo beneficiario; infine tale vantaggio deve falsare o minacciare di falsare la concorrenza (sentenza Altmark, causa C-280/00, del 24 luglio 2003). Non solo, ma la sovvenzione in questione deve superare i limiti al di sotto dei quali l'intervento può essere considerato «di importanza minore» (de minimis) ai sensi del regolamento n. 1998 del 2006 della Commissione del 15 dicembre 2006.

Si tratta, quindi, di una nozione complessa, che può ritenersi integrata soltanto ove sussistano tutti i presupposti previsti da tale disposizione del Trattato, e per l'accertamento del quale l'ordinamento comunitario prevede un ben preciso riparto di competenze, riservando alla competenza esclusiva della Commissione, sotto il controllo del Tribunale e della Corte di giustizia, la verifica della compatibilità dell'aiuto con il mercato interno, nel rispetto dei regolamenti di procedura in vigore. Ai giudici nazionali spetta solo l'accertamento dell'osservanza dell'art. 108, n. 3, TFUE, e cioè dell'avvenuta notifica dell'aiuto. Ed è solo a questo specifico fine che il giudice nazionale, ivi compresa questa Corte, ha una competenza limitata a verificare se la misura rientri nella nozione di aiuto.

7.2. – Orbene, il ricorrente si è limitato a sostenere soltanto che il contributo in questione consisterebbe in un vantaggio per alcuni soggetti qualificabili come «imprese», senza dedurre alcun riferimento agli altri elementi che possano consentire di ritenere integrabile la nozione di aiuto di Stato vietato dal Trattato, pur nei limiti della competenza attribuita al giudice nazionale e, per esso, alla Corte costituzionale, nella sua posizione di unico giudice chiamato a pronunciarsi sulla controversia in un giudizio di legittimità costituzionale in via principale.

La mancata esplicitazione di tali argomentazioni, atte a suffragare la censura proposta, è causa di inammissibilità della questione di costituzionalità.

8. – Da ultimo, è parimenti inammissibile la censura relativa alla violazione dell'art. 117, secondo comma, lettera a), Cost., che a giudizio del ricorrente sarebbe integrata, in quanto, non rispettando i vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario, la Regione avrebbe invaso la competenza esclusiva dello Stato in materia di rapporti tra lo Stato e l'Unione europea. Risulta del tutto evidente in proposito, non solo la genericità ed assertività della censura, ma anche l'inconferenza del parametro evocato, che non può essere considerato un diverso ed ulteriore presidio, rispetto agli artt. 11 e 117, primo comma, Cost., del rispetto dei vincoli comunitari.

LA CORTE COSTITUZIONALE

dichiara inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell’art. 3 della legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 11 agosto 2010, n. 14 (Norme per il sostegno all’acquisto dei carburanti per autotrazione ai privati cittadini residenti in Regione e di promozione per la mobilità individuale ecologica e il suo sviluppo), proposta, in riferimento all’art. 117, secondo comma, lettera a), della Costituzione, dal Presidente del Consiglio dei ministri, con il ricorso indicato in epigrafe;

dichiara inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell’art. 3 della citata legge della Regione Friuli-Venezia Giulia n. 14 del 2010, proposta, in riferimento all’art. 117, primo comma, della Costituzione ed agli articoli 107 e 108 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea (TFUE), dal Presidente del Consiglio dei ministri, con il ricorso indicato in epigrafe;

dichiara non fondata la questione di legittimità costituzionale dell’art. 3 della medesima legge della Regione Friuli-Venezia Giulia 11 agosto 2010, n. 14, proposta, in riferimento all’art. 117, primo comma, della Costituzione ed alla direttiva 2003/96/CE (Direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell’elettricità), dal Presidente del Consiglio dei ministri, con il ricorso indicato in epigrafe.

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 7 giugno 2011.

F.to:

Paolo MADDALENA, Presidente

Giuseppe TESAURO, Redattore

Gabriella MELATTI, Cancelliere

Depositata in Cancelleria il 10 giugno 2011.

Il Direttore della Cancelleria

F.to: MELATTI

Le sentenze e le ordinanze della Corte costituzionale sono pubblicate nella prima serie speciale della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (a norma degli artt. 3 della legge 11 dicembre 1984, n. 839 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092) e nella Raccolta Ufficiale delle sentenze e ordinanze della Corte costituzionale (a norma dell'art. 29 delle Norme integrative per i giudizi davanti alla Corte costituzionale, approvate dalla Corte costituzionale il 16 marzo 1956).

Il testo pubblicato nella Gazzetta Ufficiale fa interamente fede e prevale in caso di divergenza.