KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 29.10.2009
KOM(2009)609 endelig

Forslag til

RÅDETS BESLUTNING

om bemyndigelse af Frankrig til at anvende differentierede afgiftsniveauer for brændstoffer i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

BEGRUNDELSE

1) BEGRUNDELSE OG FORMÅL

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i Fællesskabet er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF[1] (i det følgende benævnt "energibeskatningsdirektivet" eller "direktivet").

I medfør af direktivets artikel 19, stk. 1, og i tilslutning til bestemmelserne i navnlig artikel 5, 15 og 17, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser af punktafgiftsskatter, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Formålet med dette forslag er at tillade Frankrig inden for fastlagte grænser at anvende differentierede afgiftsniveauer for dieselolie og blyfri benzin med undtagelse af dieselolie til erhvervsmæssig brug. Meningen med denne differentiering er at afspejle decentraliseringen af en række specifikke kompetencer, som tidligere blev udøvet centralt, og tilpasse punktafgiftsordningen til regionernes forskellige økonomiske forhold.

2) ANMODNINGEN OG DENNES BAGGRUND

Ved Rådets beslutning 2005/767/EF[2] tillades Frankrig i en treårsperiode at anvende differentierede afgiftsniveauer for dieselolie og blyfri benzin i forbindelse med en administrativ reform, der medfører decentralisering af en række specifikke kompetencer, som tidligere blev udøvet centralt. Ifølge dennes artikel 2 udløber beslutning 2005/767/EF den 31. december 2009.

Ved brev af 12. august 2009, oplyste de franske myndigheder efter direktivets artikel 19 Kommissionen om, at de påtænkte at forlænge deres ordning for differentierede afgiftsniveauer for dieselolie og blyfri benzin efter udløbet af den førnævnte fritagelse. De anmodede om en forlængelse af beslutning 2005/767/EF i en yderligere seksårsperiode, der udløber den 31. december 2015.

På grundlag af denne beslutning anvender Frankrig på nuværende tidspunkt en ordning, der tillader de franske administrative regioner at anvende et differentieret punktafgiftsniveau for blyfri benzin og dieselolie bortset fra dieselolie til erhvervsmæssig brug. Den pågældende afgift kaldes *Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers* – indenlandsk afgift på olieprodukter (TIPP), og den er en punktafgift.

Den franske regering indførte den ovennævnte foranstaltning, der har været anvendt siden 2007, som led i en ny fase i decentraliseringen af kompetenceområder, der i tidligere er varetaget centralt. Forfatningsændringen i marts 2003 udstikker rammerne for overførsel af statens kompetence på en række områder til decentrale myndigheder (kommuner, departementer og regioner). Til gengæld for de nye ansvarsområder har regionerne fået del i indtægterne fra TIPP. I den forbindelse vil den pågældende foranstaltning, som har til formål

---

[1] Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51). Senest ændret ved direktiv 2004/74/EF og 2004/75/EF (EUT L 157 af 30.4.2004, s. 87 og 100).

[2] EUT L 290 af 4.11.2005, s. 25.

at tilpasse ordningerne efter regionernes forskellige økonomiske forhold, tillade de administrative regioner at anvende en nedsat punktafgift på brændstoffer, der forbruges på deres område. Disse regionale forskelle gør det muligt at anvende de uddelegerede kompetencer på en måde, der i højere grad er tilpasset hver regions specifikke kendetegn, behov og forventninger.

Foranstaltningens virkemåde

Ifølge ordningen, jf. den foreliggende anmodning, vedtager regionalrådene ved afstemning nedsættelsens omfang inden for de rammer, der er fastsat i loven, og i overensstemmelse med den indrømmede fritagelsesbestemmelse.

Nedsættelsen vil som hidtil opfylde følgende kriterier:

– den vil i hele den periode, der er omfattet af fritagelsesbestemmelsen, ikke overstige 3,54 EUR pr. hektoliter for blyfri benzin og 2,30 EUR pr. hektoliter for dieselolie; punktafgiftsbeløbet før nedsættelse fastsættes til 60,69 EUR pr. hektoliter for blyfri benzin og 42,84 EUR pr. hektoliter for dieselolie, men disse satser kan ændres hen ad vejen

– afgiftsniveauet efter nedsættelsen må aldrig bevæge sig under Fællesskabets minimumsniveau, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF

– nedsættelsen gælder ikke for dieselolie til erhvervsmæssig brug.

Foranstaltninger vedrørende kontrol og omsætning

De hidtidige ordninger for opkrævning og kontrol af punktafgifter for dieselolie og benzin vil gælde uændret. Der findes nærmere oplysninger om disse ordninger i kapitel 1.3 i Kommissionens oprindelige forslag[3], som ligger til grund for beslutning 2005/767/EF.

De franske myndigheders argumenter angående foranstaltningens konsekvenser for det indre marked

Ifølge de franske myndigheder vil foranstaltningen ikke påvirke det indre marked negativt, bl.a. fordi foranstaltningen er afgrænset til brændstof, der ikke anvendes til erhvervsformål. Endvidere er forskellene i salgspriserne mellem de forskellige distributionsnet for brændstoffer, der ikke anvendes til erhvervsformål, større end den planlagte foranstaltning. Ifølge de franske myndigheder er der ikke modtaget klager angående foranstaltningens konkurrenceforvridende virkninger i anvendelsesperioden.

Endvidere udgør den planlagte nedsættelse af satsen ifølge de franske myndigheder ikke statsstøtte, idet landevejstransportselskaberne pålægges samme punktafgiftssats på dieselolie til erhvervsmæssig brug, uanset i hvilken region den erhverves.

Den foreslåede foranstaltning medfører altså ingen konkurrenceforvridning i transport-sektoren og skulle ikke påvirke samhandelen i Fællesskabet.

Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

---

[3] Forslag til Rådets beslutning om bemyndigelse af Frankrig til at anvende et differentieret afgiftsniveau for brændstoffer i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF, KOM(2004) 597 endelig.

Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet.

3) VURDERING AF FORANSTALTNINGEN I HENHOLD TIL ARTIKEL 19 I DIREKTIV 2003/96/EF

Særlige politiske hensyn

Direktivets artikel 19, stk. 1, første afsnit, er affattet således:

> *Ud over bestemmelserne i de foregående artikler, navnlig artikel 5, 15 og 17, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.*

Ifølge Rådets beslutning 2005/767/EF opfylder den pågældende nationale foranstaltning dette krav. Det fremgår af beslutningen, at en regional differentiering af satser som led i en bredere decentraliseringspolitik tilsigter en specifik politisk målsætning om at øge forvaltningens effektivitet. Muligheden for regional differentiering blev anset for at udgøre et yderligere incitament for regionerne til at forbedre kvaliteten af deres forvaltning på gennemsigtig vis. Ifølge samme beslutning kræves det, at der i nedsættelserne skal tages hensyn til de socioøkonomiske forhold i de regioner, hvor de er anvendt.

Oplysningerne fra Frankrig bekræftede i den forbindelse, at der rent faktisk kan konstateres en sammenhæng mellem anvendelsen af en regional sats, som er lavere end den nationale maksimumsats, og de pågældende regioners socioøkonomiske forhold. I 2007, der udgjorde fritagelsesordningens første anvendelsesår, blev en nedsat afgiftssats anvendt i 13 regioner, der alle havde et BNP pr. indbygger, som lå lavere end det nationale gennemsnit. I de to følgende år faldt antallet af regioner, som anvender en nedsat differentieringssats, mærkbart til tre i 2008 og to i 2009. De regioner, der fastholder de nedsatte satser, var blandt de fattigste målt på BNP[4].

Det kan derfor konkluderes, at muligheden for at graduere den nationale sats i nedadgående retning tilsyneladende har givet de regionale myndigheder en mulighed for at anvende den pågældende afgift på en måde, der er tilpasset de fremherskende socioøkonomiske forhold på deres område. Det kan på den anden side konstateres, at de regionale satser har tendens til at konvergere mod den maksimalt tilladte sats. Hvis denne tendens med tiden fører tilbage til en situation, hvor satserne for blyfri benzin og dieselolie er ens overalt i Frankrig, bliver denne fritagelse indholdsløs, idet den udelukkende vedrører regionale forskelle i satser og ikke en budgetmæssig overførsel af en del af punktafgiften fra statsmagten til regionerne. Det vil i dette tilfælde skulle taget op til fornyet overvejelse, om foranstaltningen rent faktisk bidrager til den ovenfor beskrevne, specifikke politiske målsætning.

Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

---

[4] I 2007 anvendte følgende regioner en nedsættelse: Alsace, Aquitaine, Auvergne, Bourgogne, Bretagne, Champagne-Ardennes, Korsika, Franche-Comté, Languedoc-Rousillon, Limousin, Midi-Pyrénées, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Provence-Alpes-Côte d'Azur og Rhône-Alpes; i 2008 drejede det sig om Korsika, Franche-Comté og Poitou-Charentes; i 2009 drejede det sig om Korsika og Poitou-Charentes.

Ifølge direktivets artikel 19, stk. 1, tredje afsnit tager Kommissionen ved sin behandling af en sådan anmodning blandt andet hensyn til et velfungerende indre marked, behovet for at sikre loyal konkurrence og Fællesskabets sundheds-, miljø-, energi- og transportpolitik.

Denne undersøgelse er allerede gennemført i forbindelse med Frankrigs oprindelige anmodning, der førte til vedtagelsen af Rådets beslutning 2005/767/EF. Som anført i denne beslutning blev det konstateret, at denne foranstaltning ikke ville skabe hindringer for handelen inden for Fællesskabet; samtidig blev der fastsat en række betingelser for at sikre, at anvendelsen af fritagelsen ikke ville skabe problemer med hensyn til et velfungerende indre marked og ikke ville modvirke opfyldelsen af EU's politiske målsætninger inden for bl.a. energi og miljø.

Med henblik på efter Frankrigs anmodning eventuelt at forlænge ordningen må Kommissionen derfor vurdere – i lyset af betingelserne i den oprindelige beslutnings artikel 1, stk. 2 og 3 – om målsætningerne og politikkerne i direktivets artikel 19, stk. 1, tredje afsnit, er opfyldt i forbindelse med anvendelsen, således at dette i princippet fortsat kan forventes at være tilfældet for perioden fra den 1. januar 2010.

Det må i den sammenhæng også verificeres, om der er foretaget relevante ændringer af fællesskabspolitikken siden vedtagelsen af beslutning 2005/767/EF, eller der kan forventes en fremtidig ændring af betydning for vurderingen.

Det indre marked og ligelig konkurrence

Risikoen for konkurrenceforvridninger blev betragtet som lav i Rådets beslutning 2005/767/EF på grund af de meget snævre grænser for differentieringen af punktafgifts-satserne mellem regionerne, der forventes at ville blive kompenseret af de store prisforskelle distributionsnettene imellem, og fordi dieselolie til erhvervsmæssig brug ikke er omfattet af de regionalt differentierede satser.

For så vidt angår differentieringsniveauerne blev der fastsat snævre grænser, dvs. at nedsættelserne ikke må overstige 35,4 EUR pr. 1000 liter blyfri benzin eller 23,0 EUR pr. 1000 liter dieselolie. Frankrig har overholdt denne betingelse. I beslutningen blev det desuden fastsat, at nedsættelserne ikke må overstige forskellen i afgiftsniveauet mellem dieselolie til privat brug og dieselolie til erhvervsmæssig brug. Den anden betingelse, der skulle sikre, at differentieringen ikke påvirker erhvervstransportsektoren, er også overholdt.

De erfaringer, der er høstet i forbindelse med anvendelsen af fritagelsen, synes ikke at give anledning til tvivl i forhold til den vurdering, der blev anlagt i 2005. Kommissionen har ikke kendskab til klager over konkurrenceforvridende virkninger for handelen inden for Fællesskabet som følge af foranstaltningen. For det andet blev foranstaltningen kun udnyttet i begrænset omfang på baggrund af, at regionerne udviser en tendens til at tilpasse satserne til den nationale sats i opadgående retning. Dette vil begrænse potentialet for konkurrence-forvridning yderligere.

Der er heller ikke rapporteret om hindringer for et velfungerende indre marked med hensyn til de pågældende varers omsætning i deres egenskab af punktafgiftspligtige varer.

Angående statsstøtteaspektet bør det først og fremmest erindres, at dieselolie til erhvervs-mæssig brug ikke er omfattet af foranstaltningen. I det omfang, at andre erhvervsbrugere, som ikke er omfattet af definitionen i energibeskatningsdirektivets artikel 7, stk. 3, får fordel af de

nedsatte satser for blyfri benzin, eller i det omfang konkurrencen blandt olieprodukt-producenterne påvirkes, kunne foranstaltningen dog udgøre statsstøtte efter EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Men eftersom de nedsatte satser ligger over Fællesskabets minimumssatser, ville en potentiel statsstøtte imidlertid ligge i tråd med den generelle gruppefritagelses-forordning[5] og dermed være forenelig med traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

Fællesskabets energi- og miljøpolitikker

Afgifter på energiprodukter mindsker efterspørgslen efter disse produkter og nedbringer derigennem også de emissioner, der opstår ved forbruget. Kommissionen må derfor vurdere, om ikke den anvendte nedsættelse af satser i nogle regioner fører til et stigende brændstofforbrug (og afledte emissioner), som modvirker de ovennævnte målsætninger.

I Rådets beslutning 2005/767/EF blev det anmærket, at indførelsen af muligheden for at tilpasse satserne i nedadgående retning blev fulgt op med en stigning i Frankrigs nationale sats. Det konkluderedes, at der var ringe sandsynlighed for, at den nye ordnings samlede virkning ville mindske tilskyndelsen til at udnytte brændstof effektivt, idet ansøgningen om fritagelse ikke tillader regioner at indføre lavere satser, end der var gældende på nationalt niveau forud for ordningens indførelse. I beslutning 2005/767/EF blev det endvidere konkluderet, at der kun var en lille risiko for, at regionale forskelle ville føre til forskelle i detailsalgspriserne, som ville foranledige en omdirigering af trafikken, idet differentierings-niveauet var lavt, og disse blev overskygget af forskelle i distributionsnettenes detailhandels-priser. Det forventedes derfor, at foranstaltningen i princippet ikke ville komme i modstrid med Fællesskabets energi- og miljøpolitik.

De tal, som de franske myndigheder forelagde om udviklingen i brændstofforbruget i de regioner, der anvendte en nedsat sats, bekræfter tilsyneladende konklusionerne fra 2005. En vurdering af udviklingen i brændstofforbruget i de tre regioner, der opretholdt afgifts-nedsættelser i mere end ét år, viser, at brændstofforbruget mindskedes mere end det nationale gennemsnit i årene 2006 – 2008, hvorimod forbruget af dieselolie steg mere end den nationale tendens. Samlet set kan der ikke konstateres en klar tendens, som adskiller de tre regioner fra resten af Frankrig. Andre faktorer end punktafgiftsnedsættelsen har derfor med stor sandsynlighed spillet en rolle.

Priselasticiteten for brændstoffer til transport er på den anden side normalt højere på mellemlang til lang sigt, hvorimod nedenstående alene dækker en ekstremt kort periode. Det kan derfor ikke udelukkes, at konsekvenserne af at anvende de regionale afgiftsnedsættelser på længere sigt vil blive mere synlige. Men intet taler indtil videre for, at konsekvenserne på kort sigt vil gå ud over, hvad der forventes ud fra de snævre margener for regional differentiering.

	Blyfri oktan 95 (i m^3)				
	2006	2007	2008	% 07-06	% 08-07
Poitou-Charentes	315 278	320 837	308 729	1,76%	-3,77%

[5] Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6.8.2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (generel gruppefritagelsesforordning), EUT L 214 af 9.8.2008, s. 3.

Franche-Comté	179 450	171 456	163 904	-4,45%	-4,40%
Korsika	97 333	97 082	93 045	-0,26%	-4,16%
Frankrig	10 038 226	9 923 607	9 626 807	-1,14%	-2,99%

	Dieselolie (i m^3)				
	2006	2007	2008	%07-06	%08-07
Poitou-Charentes	1 432 726	1 514 184	1 509 861	5,69%	-0,29%
Franche-Comté	806 862	831 643	849 432	3,07%	2,14%
Korsika	168 215	176 480	183 557	4,91%	4,01%
Frankrig	37 740 477	39 003 877	38 909 562	3,35%	-0,24%

Kilde: (Comité Professionnel du Pétrole – CPDP)

Udviklingen inden for den fællesskabspolitiske baggrund

EU's klima- og energipolitik er et af de områder, hvor fællesskabspolitikken har undergået en betydelig udvikling, siden fritagelsen blev tilladt, og hvor den pågældende regionaliserings-ordning kunne udøve indflydelse. I april 2009 blev der vedtaget en pakke af foranstaltninger, hvori EU pålagde sig selv et mål om at nedbringe sine drivhusgasemissioner med 20 % frem til 2020. Transportsektoren er omfattet af byrdefordelingsbeslutningen[6], hvori der fastsættes bindende mål for nedbringelse af emissioner i alle medlemsstater for perioden 2013-2020.

Dette vil på et tidspunkt muligvis også gøre det nødvendigt at revidere fællesskabsrammen for energibeskatning for at bringe den i bedre overensstemmelse med energi- og miljøpolitikkens mål. Det står på nuværende tidspunkt ikke klart, hvilke følger denne udvikling fremover vil have på videreførelsen af den pågældende fritagelse. En fornyelse af fritagelsen i den sammenhæng med en seksårsperiode, den længst tilladte periode, jf. artikel 19, stk. 2, som Frankrig anmodede om, ville indebære en risiko for at komme i konflikt med den fremtidige udvikling af Fællesskabets politik.

Af ovennævnte grunde kan Kommissionen foreslå at forlænge Frankrigs tilladelse til at anvende differentierede afgiftsniveauer for motorbrændstoffer i en yderligere treårsperiode. Dette giver Frankrig mulighed for at anvende ordningen i seks år i alt som oprindeligt foreslået af Kommissionen.

[6] Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 406/2009/EF af 23. april 2009 om medlemsstaternes indsats for at reducere deres drivhusgasemissioner med henblik på at opfylde Fællesskabets forpligtelser til at reducere drivhusgasemissionerne frem til 2020, EUT L 140 af 5.6.2009, s. 136. Målet for Frankrigs vedkommende er -14 %.

4) HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

Høring af interesserede parter

Forslaget bygger på et forslag, som Frankrig har fremsat, og som alene vedrører denne medlemsstat.

Ekspertbistand

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

Konsekvensanalyse

Forslaget vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om.

5) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

Dette forslag tilsigter at tillade Frankrig at fravige de almindelige bestemmelser i Rådets direktiv 2003/96/EF og inden for fastlagte grænser at anvende differentierede afgiftsniveauer for dieselolie og blyfri benzin med undtagelse af dieselolie til erhvervsmæssig brug.

Retsgrundlag

Artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF.

Subsidiaritetsprincippet

Indirekte beskatning som omfattet af EF-traktatens artikel 93 er ikke i sig selv et område, der falder ind under Fællesskabets enekompetence i den i artikel 5 fastlagte betydning.

Medlemsstaternes udøvelse af deres fælles kompetence på dette område er imidlertid nøje begrænset af gældende EF-ret. Ifølge artikel 19 i direktiv 2003/96/EØF har Rådet enekompetence til at give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan ikke sætte sig i stedet for Rådet.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Afgiftsnedsættelsen overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at opfylde den pågældende målsætning.

Reguleringsmiddel/-form

Foreslået instrument: rådsbeslutning.

Artikel 19 i direktiv 2003/96 åbner kun mulighed for denne type bestemmelse.

6) BUDGETMÆSSIGE VIRKNINGER

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for Fællesskabet. Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

Forslag til

RÅDETS BESLUTNING

om bemyndigelse af Frankrig til at anvende differentierede afgiftsniveauer for brændstoffer i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til forslag fra Kommissionen[7],

under henvisning til Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet[8], særlig artikel 19, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Rådets beslutning 2005/767/EF tillades Frankrig i en treårsperiode at anvende differentierede afgiftsniveauer for dieselolie og blyfri benzin. Der blev på daværende tidspunkt anmodet om denne tilladelse i forbindelse med en administrativ reform, der medførte decentralisering af en række specifikke kompetencer, som tidligere blev udøvet centralt. Beslutning 2005/767/EF udløber den 31. december 2009.

(2) Ved brev af 12. august 2009 anmodede Frankrig om tilladelse til at fortsat at anvende differentierede afgiftssatser på samme vilkår i en yderligere seksårsperiode efter udløbet af den første tilladelse.

(3) Rådets beslutning 2005/767/EF blev vedtaget, fordi Frankrigs anmodning om foranstaltningen opfyldte kravene i direktivets artikel 19. Det var bl.a. holdningen, at foranstaltningen ikke ville hindre det indre marked i at fungere. Det var også holdningen, at foranstaltningen er i overensstemmelse med de relevante fællesskabspolitikker.

(4) Den nationale foranstaltning er en del af en subsidiaritetsorienteret politik, som er udformet for at øge den offentlige forvaltnings effektivitet ved at forbedre kvaliteten og mindske omkostningerne ved offentlige tjenester. Den giver regionerne et supplerende incitament til at forbedre kvaliteten af deres forvaltning på gennemsigtig vis. I den forbindelse kræves det i Rådets beslutning 2005/767/EF, at der i nedsættelserne skal tages hensyn til de socioøkonomiske omstændigheder i de regioner, hvor de anvendes. Muligheden har indtil videre kun været anvendt i regioner, hvis BNP ligger lavere end gennemsnittet. Samlet set bygger den nationale foranstaltning på særlige politiske hensyn.

---

7 EUT C […] af […], s. […].

8 EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

(5) De snævre grænser for differentieringen af punktafgiftssatserne mellem regionerne og det, at dieselolie til erhvervsmæssig brug ikke er omfattet af foranstaltningen, indebærer, at risikoen for konkurrenceforvridninger på det indre marked er meget lav. Derudover er der i forbindelse med anvendelsen af foranstaltningen konstateret en udtalt tendens blandt regionerne til at opkræve den højst tilladte afgift, hvilket har mindsket potentialet for konkurrenceforvridninger yderligere.

(6) Der er heller ikke rapporteret om hindringer for et velfungerende indre marked med hensyn til de pågældende varers omsætning i deres egenskab af punktafgiftspligtige varer.

(7) Forud for den nationale foranstaltning blev der indført en afgiftsforhøjelse svarende til margenen for regionale nedsættelser. På denne baggrund og i lyset af betingelserne for tilladelsen og de høstede erfaringer forekommer foranstaltningen ikke på nuværende tidspunkt at være i konflikt med Fællesskabets energi- og klimapolitik.

(8) Det følger af artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF, at hver tilladelse, som gives efter denne artikel, nøje bør afgrænses tidsmæssigt. Grundet den fremtidige udvikling inden for fællesskabsrammen for energibeskatning må den foreliggende tilladelse afgrænses til en treårsperiode –

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. Frankrig bemyndiges til at anvende nedsatte afgiftssatser på blyfri benzin og dieselolie, der anvendes som brændstof. Ved erhvervsmæssig brug af dieselolie i henhold til artikel 7, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF er der ikke mulighed for nedsættelse af satsen.

2. Administrative regioner kan få tilladelse til at anvende differentierede nedsættelser under forudsætning af, at følgende betingelser er opfyldt:

   – a) nedsættelserne må ikke overstige 35,4 EUR pr. 1000 liter blyfri benzin og 23,0 EUR pr. 1000 liter dieselolie.

   – b) nedsættelserne må ikke overstige forskellen i afgiftsniveauerne mellem dieselolie til privat brug og dieselolie til erhvervsmæssig brug

   – c) nedsættelserne skal stå i rimeligt forhold til de faktiske økonomiske forhold i de regioner, hvori de anvendes

   – d) anvendelsen af regionale nedsættelser må ikke give en region en konkurrencemæssig fordel i handelen inden for Fællesskabet.

3. I forbindelse med nedsættelse af satserne skal forpligtelserne i direktiv 2003/96/EF, særlig minimumssatserne i artikel 7, overholdes.

Artikel 2

Denne beslutning finder anvendelse fra den 1. januar 2010, og den udløber den 31. december 2012.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles,

På Rådets vegne
Laszlo KOVACS
Medlem af Kommissionen