COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 29.10.2009
COM(2009)609 final

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que autoriza a França a aplicar um nível de tributação diferenciado a determinados combustíveis ao abrigo do disposto no artigo 19.º da Directiva 2003/96/CE

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) JUSTIFICAÇÃO E OBJECTIVOS DA PROPOSTA

A tributação dos produtos energéticos e da electricidade na Comunidade é regida pela Directiva 2003/96/CE do Conselho[1] (a seguir designada por «Directiva Tributação da Energia» ou «Directiva»).

Nos termos do artigo 19.º, n.º 1, da Directiva, para além do disposto, nomeadamente, nos artigos 5.º, 15.º e 17.º, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções do imposto especial sobre o consumo por motivos relacionados com políticas específicas.

O objectivo da presente proposta consiste em permitir à França aplicar, dentro de limites definidos, um nível de tributação diferenciado ao gasóleo e à gasolina sem chumbo, com exclusão do gasóleo utilizado para fins comerciais. Esta diferenciação pretende reflectir a descentralização de certas competências específicas previamente exercidas pela administração central e adaptar o regime fiscal às diferentes situações económicas das regiões.

2) O PEDIDO E O SEU CONTEXTO GERAL

A Decisão 2005/767/CE[2] do Conselho autoriza a França a aplicar, por um período de três anos, um nível de tributação diferenciado ao gasóleo e à gasolina sem chumbo, no âmbito de uma reforma administrativa, que implica a descentralização de certas competências específicas previamente exercidas pela administração central. Nos termos do seu artigo 2.°, a Decisão 2005/767/CE caduca em 31 de Dezembro de 2009.

Por carta com data de 12 de Agosto de 2009, em conformidade com o estabelecido no artigo 19.° da directiva, as autoridades francesas informaram a Comissão da intenção de renovarem o respectivo regime, que permite a aplicação de um nível de tributação diferenciado ao gasóleo e à gasolina sem chumbo após a data de caducidade da derrogação supramencionada. Solicitaram a prorrogação da Decisão 2005/767/CE por um período de mais seis anos, que caducaria em 31 de Dezembro de 2015.

Actualmente, com base na referida decisão, a França está abrangida por um regime que permite às suas regiões administrativas aplicar um nível de tributação diferenciado à gasolina sem chumbo e ao gasóleo, com exclusão do gasóleo utilizado para fins comerciais. O imposto em questão, é a *Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers* - imposto nacional sobre os produtos petrolíferos (TIPP), um imposto especial sobre o consumo.

O Governo francês introduziu a medida referida supra, que é aplicada desde 2007 no âmbito de uma nova fase de descentralização de competências antes exercidas a nível nacional. A revisão constitucional de Março de 2003 define um quadro para a transferência de

---

[1] Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade (JO L 283 de 31.10.2003 p. 51; Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelas Directivas 2004/74/CE e 2004/75/CE (JO L 157 de 30.4.2004, p. 87 e p.100).

[2] JO L 290 de 4.11.2005, p. 25.

competências do Estado para as autarquias locais (comunas, departamentos e regiões). Como contrapartida destas novas responsabilidades, uma parte das receitas do TIPP foi atribuída às regiões. Neste contexto, a medida em questão, que visa permitir uma adaptação das disposições à situação económica de cada região, autoriza as regiões administrativas a aplicar uma redução dos impostos especiais a combustíveis consumidos no seu território. Esta modulação regional permite que a aplicação das competências transferidas seja mais adaptada às especificidades e às necessidades de cada região, bem como às suas expectativas.

Funcionamento da medida

Em conformidade com o regime objecto do presente pedido, cabe aos Conselhos Regionais decidir do montante da redução, dentro dos limites fixados pela lei e no respeito da derrogação obtida.

Como até aqui, a redução deveria respeitar os seguintes critérios:

- não ser superior a 3,54 euros por hectolitro, no que se refere à gasolina sem chumbo, nem a 2,30 euros por hectolitro, no que se refere ao gasóleo, durante todo o período de aplicação da derrogação. O montante do imposto especial sobre o consumo em causa antes da redução será fixado em 60,69 euros por hectolitro para a gasolina sem chumbo e em 42,84 euros por hectolitro para o gasóleo, embora estes dois impostos possam evoluir ao longo do tempo;

- o nível de tributação após a redução não deverá nunca ser inferior aos níveis mínimos comunitários fixados pela Directiva 2003/96/CE;

- a redução não será aplicável ao gasóleo para fins comerciais.

Medidas de controlo e de circulação

No que diz respeito à cobrança e ao controlo dos impostos especiais sobre o gasóleo e a gasolina, aplicar-se-ão as mesmas disposições que até aqui. Estas disposições são descritas circunstanciadamente no n.º 1.3 da proposta original da Comissão[3] na qual se baseia a Decisão 2005/767/CE.

Argumentos das autoridades francesas referentes ao impacto da medida no mercado interno

Segundo as autoridades francesas, a medida não conduzirá a nenhuma alteração do bom funcionamento do mercado interno, nomeadamente porque o âmbito de aplicação da medida se limita aos combustíveis utilizados para fins não comerciais. Além disso, a modulação dos preços de venda dos combustíveis utilizados para fins não comerciais entre as redes de distribuição são superiores ao montante da modulação prevista. As autoridades francesas referem que ao longo do período de aplicação da actual medida não receberam nenhuma queixa sobre efeitos de distorção.

Na sua opinião, a redução da taxa prevista não constituirá um auxílio estatal, dado que as empresas de transportes rodoviários pagarão a mesma taxa de imposto especial sobre o

[3] Proposta de decisão do Conselho que autoriza a França a aplicar um nível de tributação diferenciado a determinados combustíveis ao abrigo do disposto no artigo 19.º da Directiva 2003/96/CE.

consumo no que respeita ao gasóleo para fins comerciais, independentemente da região onde este seja comprado.

A medida proposta não provoca, por conseguinte, qualquer distorção da concorrência no sector dos transportes nem afecta as trocas intracomunitárias.

Disposições em vigor no domínio da proposta

Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade.

3) AVALIAÇÃO DA MEDIDA EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 19.º DA DIRECTIVA 2003/96/CE

Considerações políticas específicas

O artigo 19.º, n.º 1, primeiro parágrafo, consagra o seguinte:

> *«Para além do disposto nos artigos anteriores, nomeadamente nos artigos 5.º, 15.º e 17.º, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções por motivos relacionados com políticas específicas.»*

Tendo em consideração a Decisão 2005/767/CE do Conselho, a medida nacional em questão cumpre este requisito. Resulta da decisão que a diferenciação regional de taxas, elemento de uma política de descentralização mais ampla, visa a realização do objectivo político específico de aumento da eficácia administrativa. Considerou-se que a possibilidade de diferenciação regional constitui um incentivo suplementar para as regiões melhorarem de forma transparente a qualidade da sua gestão. Por outro lado, a mesma decisão exige que as reduções sejam função das condições sócio-económicas objectivas prevalecentes nas várias regiões.

A este respeito, a informação prestada pela França confirma a possibilidade de ser estabelecida uma ligação entre a aplicação de uma taxa regional inferior à taxa máxima nacional e as condições socioeconómicas das regiões em causa. Em 2007, primeiro ano da aplicação da derrogação, as 13 regiões que aplicaram uma taxa de tributação reduzida tinham, todas elas, um PIB *per capita* inferior à média nacional. Nos dois anos seguintes, o número de regiões que aplicaram uma diferenciação no sentido da baixa diminuiu significativamente, passando para três em 2008 e para duas em 2009. As regiões que mantêm as taxas reduzidas estão entre as mais pobres em termos de PIB[4].

Por conseguinte, pode concluir-se que a possibilidade de modular a taxa nacional no sentido da baixa parece ter oferecido às autoridades regionais a possibilidade de utilizarem o imposto em questão de uma forma adaptada às circunstâncias socioeconómicas que caracterizam o seu território. Além disso, pode observar-se uma tendência de convergência das taxas regionais para a taxa máxima autorizada. Se esta tendência, a termo, conduzir novamente a uma

[4] Em 2007, aplicaram uma redução as seguintes regiões: Alsácia, Aquitânia, Auvergne, Borgonha, Bretanha, Champanhe-Ardenas, Córsega, Franco Condado, Languedoque-Rossilhão, Limousin, Midi-Pirenéus, Baixa Normandia, País do Loire, Poitou-Charentes, Provença-Alpes-Côte d'Azur e Ródano-Alpes; em 2008, as regiões que aplicaram uma redução passaram a ser: Córsega, Franco Condado e Poitou-Charentes e, em 2009: Córsega e Poitou-Charentes;

situação em que as taxas aplicáveis à gasolina sem chumbo e ao gasóleo sejam as mesmas em todo o território da França, a derrogação em apreço deixará de ter qualquer substância, uma vez que o que ela visa exclusivamente é a variação regional de taxas e não a transferência orçamental de uma parte do imposto especial sobre o consumo da administração central para as regiões. Neste caso, seria também conveniente reavaliar se a medida contribui de facto para o objectivo político específico descrito supra.

Coerência com as outras políticas e os outros objectivos da União

Em conformidade com o artigo 19.°, n.º 1, terceiro parágrafo, da directiva, cada pedido será examinado, tendo em conta, nomeadamente, o bom funcionamento do mercado interno, a necessidade de assegurar uma concorrência leal e as políticas comunitárias em matéria de saúde, ambiente, energia e transportes.

Este exame já foi efectuado no âmbito do pedido inicial apresentado pela França e que levou à adopção da Decisão 2005/767/CE do Conselho. Tal como referido nesta decisão, considerou-se que os mecanismos gerais da medida não criavam quaisquer entraves ao comércio intracomunitário; simultaneamente, foram estabelecidas algumas condições a fim de garantir que a aplicação da derrogação não provocaria nenhum problema no funcionamento do mercado interno e não comprometeria a realização dos objectivos políticos da UE, nomeadamente nos domínios de energia e do ambiente.

Com vista a uma eventual renovação do regime, solicitada pela França, a Comissão tem, pois, de avaliar se, à luz das condições estabelecidas no artigo 1.° n.^{os} 2 e 3, da decisão original, foram cumpridos os objectivos e as políticas previstos no artigo 19.°, n.º 1, terceiro parágrafo, da directiva durante a sua aplicação, de forma a que a referida renovação possa ser prevista, em princípio, durante o período que começa em 1 de Janeiro de 2010.

Neste contexto, tem igualmente que ser verificado se o contexto de política comunitária sofreu alterações relevantes desde a adopção da Decisão 2005/767/CE ou se corre o risco de sofrer modificações com incidência na avaliação.

Mercado interno e concorrência leal

O risco de distorção da concorrência foi julgado diminuto na Decisão 2005/767/CE do Conselho, devido, por um lado, aos limites muito estritos estabelecidos no que respeita à diferenciação entre as taxas dos impostos especiais sobre o consumo aplicáveis nas várias regiões, que deverá ser compensada pelas grandes diferenças de preços existentes entre as redes de distribuição, e, por outro, devido à exclusão do gasóleo para fins comerciais do âmbito de aplicação da diferenciação entre as taxas dos impostos especiais sobre o consumo aplicáveis nas várias regiões.

Quanto aos níveis de diferenciação, foi fixado um limite estrito, nomeadamente que as reduções não podem exceder os 35,4 euros por 1000 litros de gasolina sem chumbo ou 23,0 euros por 1000 litros de gasóleo. Esta condição foi respeitada pela França. Além disso, a decisão impunha que as reduções não fossem superiores à diferença existente entre os níveis de tributação do gasóleo para fins não comerciais e do gasóleo para fins comerciais. Esta segunda condição, que devia garantir que a diferenciação não afectasse o sector dos transportes comerciais, também foi respeitada.

A experiência adquirida através da aplicação da derrogação não parece pôr em causa a avaliação de 2005. A Comissão não tem conhecimento da existência de quaisquer queixas relativas aos efeitos de distorções da medida no comércio intracomunitário. Em segundo lugar, o recurso à medida foi muito limitado, dada a tendência das regiões para alinharem as taxas para cima, aproximando-as da taxa nacional, o que teria reduzido ainda mais o potencial para distorções.

Além disso, não foi comunicado nenhum obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno, designadamente no que diz respeito à circulação dos produtos em questão, enquanto produtos sujeitos ao imposto especial sobre o consumo.

Quanto ao aspecto relativo ao auxílio estatal, convém recordar, antes de mais, que o gasóleo utilizado para fins comerciais está excluído do âmbito de aplicação da medida. Contudo, se se considerar que outros utilizadores empresariais não abrangidos pela definição do artigo 7.°, n.º 3, da Directiva Tributação da Energia beneficiam das taxas reduzidas sobre a gasolina sem chumbo ou que a concorrência entre os produtores de produtos petrolíferos é afectada, a medida poderá constituir um auxílio estatal na acepção do artigo 87.°, n.º 1, do Tratado CE. No entanto, como as taxas reduzidas são superiores aos mínimos comunitários, qualquer eventual auxílio estatal seria conforme com o regulamento geral de isenção por categoria[5] e compatível com o artigo 87.°, n.º 3, alínea c), do Tratado.

Políticas comunitárias em matéria de energia e de ambiente

Os impostos sobre produtos energéticos têm por efeito diminuir a procura destes produtos e, por conseguinte, reduzem igualmente as emissões ligadas ao seu consumo. A Comissão deve, pois, avaliar se a redução das taxas aplicada em certas regiões não conduz a um aumento de consumo do combustível (e, por este motivo, das correspondentes emissões), o que seria contrário aos objectivos supracitados.

A Decisão 2005/767/CE do Conselho refere que a introdução da possibilidade de uma adaptação das taxas no sentido da baixa foi acompanhada por um aumento da taxa de referência nacional em França. Conclui ser improvável que o efeito global do novo regime se traduza por uma diminuição do incentivo à eficiência energética, uma vez que a aplicação da derrogação não permitia que as regiões diminuíssem a taxa em vigor para um nível inferior ao nível nacional antes da introdução do regime. A Decisão 2005/767/CE considera ainda ser diminuto o risco de as variações regionais conduzirem a diferenças nos preços de retalho susceptíveis de implicar desvios de tráfego, dado o nível de diferenciação ser reduzido e de ser ultrapassado pelas diferenças dos preços de retalho entre redes de distribuição. Pelas razões expostas, a medida não contradiz, em princípio, as políticas comunitárias nos domínios da energia e do ambiente.

Os dados fornecidos pelas autoridades francesas para o consumo de combustível nas regiões que, de facto, aplicaram uma taxa reduzida parecem confirmar as conclusões de 2005. De facto, uma avaliação da evolução do consumo de combustíveis nas três regiões que mantiveram as reduções fiscais durante mais de um ano mostra que o consumo de gasolina diminuiu mais do que a média nacional relativamente ao período de 2006 a 2008, ao passo que o consumo de gasóleo aumentou acima da tendência registada. Em geral, não pode ser

---

[5] Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão, de 6 de Agosto de 2008, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado comum, em aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado (Regulamento geral de isenção por categoria), JO L 214 de 9.8.2008, p. 3.

observada nenhuma tendência clara que contraponha as três regiões ao resto da França. Assim, muito provavelmente, outros factores para além da redução do imposto especial sobre o consumo terão desempenhado um papel relevante.

Por outro lado, embora a elasticidade dos preços dos combustíveis para transportes seja, regra geral, mais elevada a médio ou a longo prazo, os quadros a seguir apresentados apenas abrangem um período extremamente curto. Não pode, pois, excluir-se que pudessem ser mais visíveis os efeitos da aplicação das reduções fiscais regionais durante um prazo mais alargado. Contudo, nada até à data indicia que os efeitos a curto prazo excederiam o que é sugerido pelas estreitas margens disponíveis para a diferenciação regional.

	Sem chumbo 95 (em m3)				
	2006	2007	2008	%07-06	%08-07
Poitou-Charentes	315 278	320 837	308 729	1,76%	-3,77%
Franco Condado	179 450	171 456	163 904	-4,45%	-4,40%
Córsega	97 333	97 082	93 045	-0,26%	-4,16%
França	10 038 226	9 923 607	9 626 807	-1,14%	-2,99%

	Gasóleo 95 (em m3)				
	2006	2007	2008	%07-06	%08-07
Poitou-Charentes	1 432 726	1 514 184	1 509 861	5,69%	-0,29%
Franco Condado	806 862	831 643	849 432	3,07%	2,14%
Córsega	168 215	176 480	183 557	4,91%	4,01%
França	37 740 477	39 003 877	38 909 562	3,35%	-0,24%

Fonte: CPDP

Evolução no contexto da política comunitária

A energia e o clima são dois domínios em que a política comunitária evoluiu consideravelmente desde a concessão da derrogação inicial e sobre os quais o regime de regionalização em questão poderia ter um impacto. Em Abril de 2009, foi adoptado um pacote de medidas que fixa um objectivo autónomo de 20% até 2020 em matéria de redução de emissão de gases com efeito de estufa. O sector dos transportes é abrangido pela decisão

relativa à partilha de esforços[6] que estabelece objectivos de redução de emissões vinculativos para todos os Estados-Membros para o período de 2013 a 2020.

Tal poderia vir também a incluir a necessidade de rever o quadro comunitário sobre a tributação da energia a fim de o tornar mais coerente com os objectivos das políticas em matéria de energia e ambiente. Na fase actual, não é claro em que medida a referida evolução seria compatível com a manutenção da derrogação em questão. Neste contexto, a renovação da derrogação, solicitada pela França, por um período de seis anos, que corresponde ao período máximo que pode ser autorizado nos termos do artigo 19.º, n.º 2, poderia ser incompatível com futuros desenvolvimentos da política comunitária.

Pelas razões expostas supra, a Comissão pode propor renovar por um período de mais três anos a autorização que permite à França a aplicar um nível de tributação diferenciado aos carburantes. Deste modo, a França poderá aplicar o regime por um período de seis anos no total, como proposto inicialmente pela Comissão.

4) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

Consulta das partes interessadas

A presente proposta tem por base um pedido apresentado pela França e refere-se apenas a este Estado-Membro.

Obtenção e utilização de competências especializadas

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

Avaliação do impacto

A presente proposta diz respeito a uma autorização para um Estado-Membro específico, a pedido deste.

5) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

A proposta visa autorizar a França a derrogar às normas gerais previstas pela Directiva 2003/96/CE do Conselho e a aplicar, dentro dos limites definidos, um nível de tributação diferenciado ao gasóleo e à gasolina sem chumbo, com a exclusão do gasóleo utilizado para fins comerciais.

Base jurídica

Artigo 19.º da Directiva 2003/96/CE do Conselho.

Princípio da subsidiariedade

[6] Decisão n.º 406/2009/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009 relativa aos esforços a realizar pelos Estados-Membros para redução das suas emissões de gases com efeito de estufa a fim de respeitar os compromissos de redução das emissões de gases com efeito de estufa da Comunidade até 2020, JO L 140, 5.6.2009, p. 136. No caso da França, o objectivo é -14%.

O domínio da tributação indirecta abrangido pelo artigo 93.º do Tratado CE não se insere na competência exclusiva da Comunidade, na acepção do artigo 5.º do mesmo Tratado.

Todavia, o exercício pelos Estados-Membros das suas competências comuns neste domínio está estritamente circunscrito e limitado pela legislação comunitária em vigor. Nos termos do artigo 19.º da Directiva 2003/96/CE, apenas o Conselho se encontra habilitado a autorizar um Estado-Membro a adoptar derrogações ou reduções suplementares, na acepção da referida disposição. Os Estados-Membros não podem substituir-se ao Conselho.

A proposta respeita, pois, o princípio da subsidiariedade.

Princípio da proporcionalidade

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. A redução fiscal não excede o que é necessário para alcançar o objectivo em questão.

Escolha dos instrumentos

Instrumento(s) proposto(s): Decisão do Conselho.

O artigo 19.º da Directiva 2003/96/CE prevê apenas este tipo de medida.

6) IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A medida não impõe encargos financeiros e administrativos desproporcionados para a Comunidade. Deste modo, a proposta não apresenta qualquer impacto no orçamento comunitário.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que autoriza a França a aplicar um nível de tributação diferenciado a determinados combustíveis ao abrigo do disposto no artigo 19.º da Directiva 2003/96/CE

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta a proposta da Comissão[7],

Tendo em conta a Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade[8], e, nomeadamente, o seu artigo 19.º,

Considerando o seguinte:

(1) A Decisão 2005/767/CE do Conselho autoriza a França a aplicar, por um período de três anos, um nível de tributação diferenciado ao gasóleo e à gasolina sem chumbo. Essa autorização foi solicitada no contexto de uma reforma administrativa, que implica a descentralização de certas competências específicas previamente exercidas pela administração central. A Decisão 2005/767/CE caduca em 31 de Dezembro de 2009.

(2) Por carta de 12 de Agosto de 2009, a França solicitou autorização para continuar a aplicar taxas de tributação diferenciadas nas mesmas condições por um período de mais seis anos após a caducidade da referida decisão.

(3) A Decisão 2005/767/CE do Conselho foi adoptada com base no facto de a medida solicitada pela França cumprir os requisitos impostos pelo artigo 19.° da directiva. Foi, nomeadamente, considerado que essa medida não impediria o bom funcionamento do mercado interno e que era conforme com as políticas comunitárias pertinentes.

(4) A medida nacional inscreve-se no âmbito de uma política concebida para reforçar a eficácia administrativa mediante o desenvolvimento de um serviço público menos dispendioso e de maior qualidade, assim como de uma política de subsidiariedade. Constitui um incentivo suplementar para as regiões melhorarem de forma transparente a qualidade da sua gestão. A este respeito, a Decisão 2005/767/CE do Conselho exige que as reduções sejam função das condições sócio-económicas objectivas prevalecentes nas várias regiões. Até agora, só as regiões com um PIB inferior à média recorreram à possibilidade da redução. Em geral, a medida nacional é motivada por considerações políticas específicas.

---

7 JO C … de …., p …

8 JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

(5) Tendo em conta os limites muito estritos estabelecidos no que respeita à diferenciação entre as taxas aplicáveis nas várias regiões, assim como a exclusão da medida do gasóleo utilizado para fins comerciais, o risco de distorção da concorrência no mercado interno é diminuto. Por outro lado, a aplicação da medida tem mostrado, até à data, uma tendência muito nítida das regiões para cobrar a taxa máxima permitida, o que reduz ainda mais qualquer potencial risco de distorção da concorrência.

(6) Além disso, não foi comunicado nenhum obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno, designadamente no que diz respeito à circulação dos produtos em questão, enquanto produtos sujeitos ao imposto especial sobre o consumo.

(7) Na altura, a medida nacional tinha sido precedida por um aumento fiscal correspondente à margem de redução que as regiões podiam utilizar. Neste contexto e à luz das condições da autorização, assim como da experiência adquirida, não parece, nesta fase, verificar-se qualquer incompatibilidade com as políticas comunitárias em matéria de energia e de clima.

(8) Decorre do artigo 19.°, n.º 2, da Directiva 2003/96/CE que cada autorização concedida ao abrigo desta disposição deve ser estritamente limitada no tempo. Tendo em perspectiva uma eventual evolução do quadro comunitário em matéria de tributação de energia, é conveniente que a presente autorização seja limitada a um período de três anos,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A França é pela presente decisão autorizada a aplicar níveis reduzidos de tributação à gasolina sem chumbo e ao gasóleo utilizados como combustível. O gasóleo para fins comerciais, na acepção do artigo 7.º, n.º 2, da Directiva 2003/96/CE, não beneficia dessa possibilidade de redução.

2. As regiões administrativas podem ser autorizadas a aplicar reduções diferenciadas, desde que sejam respeitadas todas as condições seguidamente enunciadas:

   – a) as reduções não serem superiores a 35,4 euros por 1 000 litros de gasolina sem chumbo e a 23,0 euros por 1 000 litros de gasóleo;

   – b) as reduções não serem superiores à diferença existente entre os níveis de tributação do gasóleo para fins não comerciais e do gasóleo para fins comerciais;

   – c) as reduções serem função das condições sócio-económicas objectivas prevalecentes nas várias regiões.

   – d) a aplicação de reduções regionais não ter como efeito conceder a uma região uma vantagem de concorrência no comércio intracomunitário.

3. As taxas reduzidas devem respeitar as obrigações previstas na Directiva 2003/96/CE, nomeadamente, as taxas mínimas referidas no artigo 7.º

Artigo 2.º

A presente decisão é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2010 e caduca em 31 de Dezembro de 2012.

.

Artigo 3.º

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
Laszlo KOVACS
Membro da Comissão