



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles,
COM(2009)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Francia ad applicare un livello di tassazione differenziato su taluni carburanti per motori a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

RELAZIONE

1) MOTIVAZIONI E OBIETTIVI DELLA PROPOSTA

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nella Comunità è regolamentata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio¹ (di seguito denominata "direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici" o "direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre alle disposizioni previste in particolare agli articoli 5, 15 e 17 il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni delle accise in base a considerazioni politiche specifiche.

L'obiettivo della presente proposta è consentire alla Francia di applicare, entro determinati limiti, un livello differenziato di tassazione per il gasolio e per la benzina senza piombo, fatta eccezione per il gasolio ad uso commerciale. Tale differenziazione è volta a riflettere il decentramento di determinate competenze, precedentemente esercitate a livello centrale, e ad adeguare il regime fiscale alle diverse situazioni economiche delle regioni.

2) LA RICHIESTA E IL SUO CONTESTO GENERALE

La decisione 2005/767/CE² del Consiglio autorizza la Francia ad applicare, per un periodo di tre anni, livelli differenziati di tassazione per il gasolio e la benzina senza piombo nel quadro di una riforma amministrativa concernente il decentramento di determinate competenze in precedenza esercitate a livello centrale. A norma dell'articolo 2 della decisione 2005/767/CE, essa cessa di produrre effetti il 31 dicembre 2009.

Con lettera datata 12 agosto 2009 le autorità francesi hanno comunicato alla Commissione, conformemente all'articolo 19 della direttiva, la propria intenzione di rinnovare il regime di applicazione di livelli differenziati di tassazione per il gasolio e la benzina senza piombo dopo la scadenza della deroga di cui sopra, e pertanto hanno chiesto la proroga della decisione 2005/767/CE per ulteriori sei anni, fino al 31 dicembre 2015.

Sulla base di detta decisione la Francia sta attualmente applicando un regime che consente alle regioni amministrative francesi di applicare un livello differenziato di tassazione per la benzina senza piombo e il gasolio, fatta eccezione per il gasolio per uso commerciale. La tassa in questione è la tassa interna sui prodotti petroliferi (*Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers*, TIPP), ossia un'accisa.

Il governo francese ha introdotto la suddetta misura, applicata dal 2007, nell'ambito di una nuova fase del decentramento di determinate competenze in precedenza esercitate a livello centrale. La revisione costituzionale del marzo 2003 fornisce il quadro per il trasferimento di competenze e responsabilità dallo Stato agli enti territoriali (comuni, dipartimenti, regioni). Quale contropartita per le nuove responsabilità, una parte delle entrate generate dalla TIPP è stata attribuita alle regioni. In tale contesto la misura in questione, volta all'adeguamento dei regimi in funzione delle diverse situazioni economiche che caratterizzano attualmente le regioni, autorizza le regioni amministrative a operare una riduzione dell'accisa applicabile ai carburanti consumati sul loro territorio. Tale variazione regionale consente di utilizzare le

¹ Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003 pag. 51; direttiva modificata da ultimo dalle direttive 2004/74/CE e 2004/75/CE (GU L 157 del 30 aprile 2004, pag. 87 e pag. 100).

² GU L 290 del 4.11.2005, pag. 25.

competenze trasferite in modo più adeguato alle caratteristiche, esigenze e aspettative specifiche di ciascuna regione.

Meccanismi della misura richiesta

Secondo il regime oggetto della presente richiesta, i Consigli regionali votano l'importo della riduzione entro i limiti fissati dalla legge e in conformità alla deroga ottenuta.

Come finora, la riduzione deve soddisfare le seguenti condizioni:

- non deve essere superiore a 3,54 EUR per ettolitro per la benzina senza piombo e a 2,30 EUR per ettolitro per il gasolio per l'intera durata della deroga. L'importo dell'accisa ante riduzione è fissato a 60,69 EUR per ettolitro per la benzina senza piombo e a 42,84 EUR per ettolitro per il gasolio, ma queste due aliquote potrebbero col tempo subire variazioni;
- il livello di tassazione post riduzione non deve essere mai inferiore ai livelli minimi comunitari fissati dalla direttiva 2003/96/CE;
- la riduzione non si applica ai consumi di gasolio commerciale.

Misure in materia di controlli e di circolazione

Per quanto attiene alla riscossione e al controllo dell'accisa sul gasolio e sulla benzina si applica lo stesso regime vigente finora. I dettagli sono descritti al capitolo 1.3 della proposta originaria della Commissione³ su cui si basa la decisione 2005/767/CE.

Argomentazioni addotte dalle autorità francesi in merito all'impatto della misura sul mercato interno

Secondo le autorità francesi, la misura non comprometterebbe il buon funzionamento del mercato interno, in particolare perché il campo d'applicazione della misura è limitato ai carburanti per uso non commerciale. Inoltre, le differenze del prezzo di vendita dei carburanti non commerciali tra una rete di distribuzione e un'altra sono superiori all'importo della modulazione prevista. Secondo le autorità francesi, nel periodo di vigenza della misura non sono pervenute denunce relative ad effetti distortivi della stessa.

Sempre secondo le autorità francesi, la misura prevista di riduzione dell'aliquota non costituirebbe un aiuto di Stato in quanto le imprese di trasporto stradale sarebbero soggette per i loro consumi di gasolio commerciale alla stessa aliquota di accisa, indipendentemente dalla regione d'acquisto di tale gasolio commerciale.

La misura proposta pertanto non darebbe luogo a distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti, né avrebbe effetti negativi sugli scambi intracomunitari.

Disposizioni vigenti nel settore oggetto della proposta

Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

3) VALUTAZIONE DELLA MISURA A NORMA DELL'ARTICOLO 19 DELLA DIRETTIVA 2003/96/CE

Considerazioni politiche specifiche

L'articolo 19, paragrafo 1, primo comma, della direttiva recita come segue:

³ Proposta di decisione del Consiglio che autorizza la Francia ad applicare un livello di tassazione differenziato su taluni carburanti, conformemente all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, COM(2004) 597 definitivo.

Oltre a quanto disposto dagli articoli che precedono, in particolare gli articoli 5, 15 e 17, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni delle accise in base a considerazioni politiche specifiche.

Secondo la decisione 2005/767/CE del Consiglio, la misura nazionale in questione rispetta tale condizione, in quanto la differenziazione delle aliquote su base regionale, nell'ambito di una più vasta politica di decentramento, mira all'obiettivo politico specifico di rafforzare l'efficacia amministrativa. Si è infatti ritenuto che la possibilità di differenziazione regionale costituisca un incentivo complementare per le regioni a migliorare in modo trasparente la qualità della loro gestione. La stessa decisione impone che le riduzioni siano stabilite in funzione delle condizioni socioeconomiche delle regioni in cui sono applicate.

Al riguardo, le informazioni fornite dalla Francia hanno confermato che l'applicazione di aliquote regionali ridotte rispetto a quella massima nazionale è effettivamente funzionale alle condizioni socioeconomiche delle regioni interessate. Nel 2007, primo anno di applicazione della deroga, le 13 regioni che hanno applicato un'aliquota ridotta avevano tutte un PIL procapite inferiore alla media nazionale. Nei due anni successivi il numero delle regioni che hanno applicato una differenziazione tramite la riduzione dell'aliquota è diminuito significativamente a tre nel 2008 e a due nel 2009. Le regioni che hanno mantenuto il regime di aliquote ridotte sono tra le più povere in termini di PIL⁴.

Si può pertanto ritenere che la possibilità di modulare verso il basso l'aliquota nazionale abbia consentito agli enti regionali di utilizzare l'accisa in questione in un modo adeguato alle condizioni socioeconomiche prevalenti nel loro territorio. D'altro canto, si può osservare una tendenza alla convergenza delle aliquote regionali verso l'aliquota massima consentita. Se tale tendenza dovesse, col tempo, riportare a una situazione di uguaglianza delle aliquote per la benzina senza piombo e il gasolio in tutto il territorio nazionale, tale deroga sarebbe vanificata, in quanto volta esclusivamente alla modulazione regionale delle aliquote e non al trasferimento di bilancio di una parte dell'accisa dallo Stato alle Regioni. In tal caso, si dovrebbe anche rivalutare se la misura contribuisca, di fatto, all'obiettivo politico specifico sopra descritto.

Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, terzo comma, della direttiva, ogni richiesta dev'essere esaminata 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.

Tale esame è già stato effettuato in occasione della richiesta originariamente presentata dalla Francia che ha portato all'adozione della decisione 2005/767/CE del Consiglio. Come indicato in tale decisione, non è stato individuato nel meccanismo generale della misura alcun ostacolo agli scambi intracomunitari; al contempo sono state fissate varie condizioni al fine di assicurare che l'applicazione della deroga non comportasse alcun problema nel funzionamento del mercato interno, né contrastasse il raggiungimento degli obiettivi politici dell'UE, in particolar modo nei settori dell'energia e dell'ambiente.

⁴ Nel 2007 hanno applicato una riduzione dell'accisa le seguenti regioni francesi: Alsazia, Aquitania, Alvernia, Borgogna, Bretagna, Champagne-Ardenne, Corsica, Franca Contea, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pirenei, Bassa Normandia, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Provenza-Alpi-Costa azzurra, Rodano-Alpi; nel 2008 la Corsica, la Franca Contea e il Poitou-Charentes; nel 2009 la Corsica e il Poitou-Charentes.

In vista di un possibile rinnovo del regime, come richiesto dalla Francia, la Commissione deve pertanto valutare se, alla luce delle condizioni previste dall'articolo 1, paragrafi 2 e 3, della decisione originaria, nel corso dell'applicazione di detto regime siano stati rispettati gli obiettivi e le politiche di cui all'articolo 19, paragrafo 1, terzo comma, della direttiva, di modo che si possa prevedere una situazione analoga, in linea di principio, per il periodo a partire dal 1° gennaio 2010.

Sulla base di quanto osservato, occorre inoltre verificare se il contesto delle politiche comunitarie abbia subito un mutamento significativo dall'adozione della decisione 2005/767/CE ovvero se sia passibile, in futuro, di un mutamento rilevante ai fini della valutazione.

Mercato interno e concorrenza leale

La decisione 2005/767/CE del Consiglio ha ritenuto che il rischio di distorsioni della concorrenza fosse basso in ragione della differenziazione rigorosamente limitata tra le aliquote di accisa applicabili nelle regioni, che sarebbe peraltro compensata dalle grandi differenze di prezzo esistenti tra le reti di distribuzione, e dell'esclusione del gasolio per uso commerciale dalla regionalizzazione delle accise introdotta dalla misura.

Per quanto concerne i livelli di differenziazione, è stato posto un limite rigoroso, e segnatamente che le riduzioni non fossero superiori a 35,4 EUR per 1 000 litri di benzina senza piombo e a 23,0 EUR per 1 000 litri di gasolio. Tale condizione è stata rispettata dalla Francia. Inoltre, la decisione stabiliva che le riduzioni non dovessero essere superiori alla differenza di livello di tassazione tra il gasolio per uso non commerciale e il gasolio per uso commerciale. Anche questa seconda condizione, volta a garantire che la differenziazione non andasse a incidere sul settore del trasporto commerciale, è stata rispettata.

L'esperienza acquisita con l'applicazione della deroga non sembra sollevare dubbi sulla valutazione formulata nel 2005. La Commissione non è a conoscenza di denunce presentate in merito a effetti distorsivi della misura sugli scambi intracomunitari. In secondo luogo, la misura è stata utilizzata in modo limitato a causa della tendenza delle regioni ad allineare al rialzo le aliquote regionali su quella nazionale. Ciò avrebbe ulteriormente limitato il potenziale distorsivo.

Non sono stati individuati ostacoli al buon funzionamento del mercato interno neppure per quanto concerne in particolare la circolazione dei prodotti in questione in quanto prodotti soggetti ad accisa.

Per quanto concerne l'aspetto degli aiuti di Stato, occorre in primo luogo ribadire che il gasolio per uso commerciale è escluso dalla misura. Tuttavia, nel caso in cui altri utilizzatori commerciali che non rientrano nella definizione di cui all'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva sulla tassazione dell'energia beneficino delle aliquote ridotte per la benzina senza piombo, o qualora la concorrenza a livello di fabbricanti di prodotti petroliferi ne venga pregiudicata, la misura potrebbe costituire un aiuto di Stato a norma dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE. Tuttavia, poiché le aliquote ridotte sono al di sopra dei minimi comunitari, qualsiasi eventuale aiuto di Stato sarebbe comunque conforme al regolamento generale di esenzione per categoria⁵ e compatibile con l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

⁵ Regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria), GU L 214 del 9.8.2008, pag. 3.

Politiche comunitarie in materia di energia e di ambiente

Le tasse sui prodotti energetici hanno come effetto la riduzione della domanda di tali prodotti e pertanto anche la riduzione delle emissioni legate al loro consumo. La Commissione deve pertanto valutare se la riduzione delle aliquote applicate in talune regioni non induca a un aumento del consumo di carburante (e quindi delle relative emissioni), ponendosi in contrasto con gli obiettivi appena citati.

Nella decisione 2005/767/CE del Consiglio si osservava come l'introduzione in Francia della possibilità di riduzione regionale delle aliquote fosse accompagnata da un aumento dell'aliquota nazionale di riferimento e si riteneva improbabile che l'effetto generale del nuovo regime si traducesse in un minor incentivo all'efficienza energetica, poiché l'applicazione della deroga non consentiva alle regioni di applicare un'aliquota inferiore a quella vigente a livello nazionale prima dell'introduzione del regime. Si concludeva inoltre che il rischio che le variazioni regionali portassero a differenze di prezzo tali da indurre deviazioni di traffico era limitato, in quanto la differenziazione era lieve e tali variazioni erano comunque superate dalle differenze di prezzo al dettaglio esistenti tra le reti di distribuzione. Si prevedeva pertanto che la misura, in linea di principio, non sarebbe stata in contraddizione con le politiche comunitarie in materia di energia e di ambiente.

I dati forniti dalle autorità francesi sull'andamento del consumo di carburanti nelle regioni che effettivamente applicavano un'aliquota ridotta sembrerebbero confermare le conclusioni già formulate nel 2005. In effetti, i dati sul consumo di carburanti nelle tre regioni che hanno mantenuto le accise ridotte per oltre un anno indicano che il consumo di benzina ha registrato un calo superiore a quello medio nazionale negli anni dal 2006 al 2008, mentre l'aumento del consumo di gasolio è stato superiore alla media nazionale. Nel complesso, non è osservabile alcuna tendenza che distingua nettamente queste tre regioni dal resto della Francia. È quindi molto probabile che siano intervenuti anche fattori diversi dalla riduzione delle accise.

D'altro canto, la variabilità dei prezzi dei carburanti da trasporto è di solito maggiore sul medio-lungo periodo, mentre i dati riportati di seguito riguardano un periodo particolarmente breve. Pertanto non si può escludere che gli effetti dell'applicazione per un periodo più lungo delle riduzioni regionali dell'accisa sarebbero più evidenti. Tuttavia, allo stato attuale non sussistono elementi per ritenere che gli effetti nel breve periodo andrebbero oltre quanto indicato dai ristretti margini consentiti per la differenziazione regionale.

	benzina super 95 (in m ³)				
	2006	2007	2008	%07-06	%08-07
Poitou-Charentes	315 278	320 837	308 729	1,76%	-3,77%
Franca Contea	179 450	171 456	163 904	-4,45%	-4,40%
Corsica	97 333	97 082	93 045	-0,26%	-4,16%
Francia	10 038 226	9 923 607	9 626 807	-1,14%	-2,99%

	gasolio 95 (in m ³)				
	2006	2007	2008	%07-06	%08-07
Poitou-Charentes	1 432 726	1 514 184	1 509 861	5,69%	-0,29%
Franca Contea	806 862	831 643	849 432	3,07%	2,14%
Corsica	168 215	176 480	183 557	4,91%	4,01%
Francia	37 740 477	39 003 877	38 909 562	3,35%	-0,24%

Fonte: CPDP

Sviluppi delle politiche comunitarie

L'energia e il clima sono due settori in cui le politiche comunitarie hanno registrato notevoli sviluppi rispetto alla data di concessione della deroga iniziale e che potrebbero essere influenzati dal regime di regionalizzazione in questione. Nell'aprile 2009 è stato adottato un pacchetto di misure che fissa un obiettivo unilaterale di riduzione dei gas a effetto serra del 20% entro il 2020. Il settore dei trasporti è contemplato nella decisione sulla ripartizione degli sforzi⁶, che stabilisce obiettivi di riduzione delle emissioni vincolanti per tutti gli Stati membri per il periodo 2013-2020.

Nel tempo ciò potrebbe anche comportare la necessità di rivedere il quadro comunitario sulla tassazione dell'energia, in modo da armonizzarlo maggiormente con gli obiettivi delle politiche comunitarie in materia di energia e di ambiente. Non è chiaro, in questa fase, in che misura tali ulteriori sviluppi sarebbero compatibili con il rinnovo della deroga in esame. In tale contesto il rinnovo della deroga per un periodo di sei anni, il periodo massimo ammissibile a norma dell'articolo 19, paragrafo 2, richiesto dalla Francia, rischierebbe di entrare in contrasto con i futuri sviluppi della politica comunitaria.

Per le succitate ragioni la Commissione propone di rinnovare l'autorizzazione della Francia ad applicare un livello differenziato di tassazione per carburanti per motori per un ulteriore periodo di tre anni. Ciò consentirà alla Francia di applicare il regime per un totale di sei anni, come in origine proposto dalla Commissione.

4) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Consultazione delle parti interessate

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dalla Francia e concerne solo questo Stato membro.

Raccolta e utilizzazione dei pareri degli esperti

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

⁶ Decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, concernente gli sforzi degli Stati membri per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020, GU L 140 del 5.6.2009, pag. 136. Nel caso della Francia, l'obiettivo è di operare una riduzione del 14%.

Valutazione dell'impatto

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta.

5) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

La presente proposta ha lo scopo di concedere alla Francia un'autorizzazione, in deroga alle disposizioni generali della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, ad applicare, entro determinati limiti, un livello differenziato di tassazione per il gasolio e la benzina senza piombo, ad eccezione del gasolio per uso commerciale.

Base giuridica

Articolo 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

Principio di sussidiarietà

Il settore della tassazione indiretta, di cui all'articolo 93 del trattato CE, non è di per sé di esclusiva competenza della Comunità ai sensi dell'articolo 5 del trattato.

L'esercizio delle competenze concorrenti degli Stati membri in tale settore è tuttavia rigorosamente determinato e limitato dal diritto comunitario vigente. A norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, soltanto il Consiglio è abilitato ad autorizzare uno Stato membro ad applicare altre esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono sostituirsi al Consiglio.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

Principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale non è superiore a quanto necessario per raggiungere l'obiettivo in questione.

Scelta degli strumenti

Strumenti proposti: decisione del Consiglio.

L'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE prevede unicamente questo tipo di misura..

6) INCIDENZA SUL BILANCIO

La misura non comporta oneri finanziari e amministrativi per la Comunità. La presente proposta non ha alcun effetto sul bilancio comunitario.

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Francia ad applicare un livello di tassazione differenziato su taluni carburanti per motori, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

vista la proposta della Commissione⁷,

vista la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità⁸, in particolare l'articolo 19,

considerando quanto segue:

- (1) la decisione 2005/767/CE del Consiglio autorizza la Francia ad applicare, per un periodo di tre anni, un livello differenziato di tassazione per il gasolio e la benzina senza piombo. Tale autorizzazione era stata richiesta, all'epoca, nel quadro di una riforma amministrativa concernente il decentramento di determinate competenze in precedenza esercitate a livello centrale. La decisione 2005/767/CE cessa di produrre effetti il 31 dicembre 2009.
- (2) Con lettera del 12 agosto 2009 la Francia ha chiesto l'autorizzazione a continuare ad applicare aliquote differenziate di tassazione alle medesime condizioni per un periodo di altri sei anni dopo tale scadenza.
- (3) La decisione 2005/767/CE del Consiglio è stata adottata sulla base del fatto che la misura richiesta dalla Francia ottemperava alle condizioni di cui all'articolo 19 della direttiva. In particolare è stato considerato che la misura non era tale da compromettere il buon funzionamento del mercato interno e che era compatibile con le pertinenti politiche comunitarie.
- (4) La misura nazionale rientra nel quadro di una politica volta ad aumentare l'efficacia amministrativa tramite il miglioramento della qualità e la riduzione del costo dei servizi pubblici, nonché di una politica di sussidiarietà. Essa offre alle regioni un incentivo complementare a migliorare in modo trasparente la qualità della loro gestione. Al riguardo la decisione 2005/767/CE del Consiglio impone che le riduzioni siano stabilite in funzione delle condizioni socioeconomiche delle regioni in cui sono applicate. Finora si sono avvalse della possibilità di applicare una riduzione solo regioni con un PIL inferiore alla media nazionale. Nel complesso, la misura nazionale si basa su considerazioni politiche specifiche.
- (5) In virtù dei rigidi limiti posti alla differenziazione delle aliquote di accisa applicabili nelle regioni e dell'esclusione del gasolio commerciale dal campo di applicazione della misura, il rischio di distorsioni della concorrenza sul mercato interno è molto limitato. Inoltre, fino ad oggi l'applicazione della misura ha evidenziato una forte tendenza

⁷ GU C , , pag. .

⁸ GUL 283 del 31.10.2003, pag. 51.

delle regioni ad applicare l'aliquota massima consentita, fatto che ha ulteriormente ridotto l'eventualità di distorsione della concorrenza.

- (6) Non sono stati individuati ostacoli al buon funzionamento del mercato interno neppure per quanto concerne in particolare la circolazione dei prodotti in questione in quanto prodotti soggetti ad accisa.
- (7) La misura nazionale all'epoca era stata preceduta da un aumento dell'accisa pari al margine fissato per le riduzioni regionali. In questo contesto e alla luce delle condizioni dell'autorizzazione nonché in virtù dell'esperienza maturata, allo stato attuale la misura nazionale non sembra essere in contrasto con le politiche comunitarie in materia di energia e di clima.
- (8) Dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE si desume che ciascuna autorizzazione concessa a norma di detto articolo deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Considerati i possibili sviluppi futuri del quadro comunitario in materia di tassazione sull'energia, la presente autorizzazione deve essere limitata a un periodo di tre anni,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. La Francia è autorizzata ad applicare livelli ridotti di tassazione sulla benzina senza piombo e sul gasolio utilizzati come carburante. Il gasolio per uso commerciale, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, non beneficia di tale possibilità di riduzione.
2. Le regioni amministrative possono essere autorizzate ad applicare riduzioni differenziate, purché siano rispettate le seguenti condizioni:
 - (a) le riduzioni non sono superiori a 35,4 EUR per 1 000 litri di benzina senza piombo e a 23,0 EUR per 1 000 litri di gasolio;
 - (b) le riduzioni non sono superiori alla differenza di livello di tassazione tra il gasolio per uso non commerciale e il gasolio per uso commerciale;
 - (c) le riduzioni sono stabilite in funzione delle condizioni socioeconomiche oggettive delle regioni in cui sono applicate;
 - (d) l'applicazione di riduzioni regionali non comporta la concessione, a una determinata regione, di un vantaggio competitivo negli scambi intracomunitari.
3. I livelli ridotti devono rispettare gli obblighi previsti dalla direttiva 2003/96/CE, in particolare i livelli minimi di cui all'articolo 7.

Articolo 2

La presente decisione è applicabile dal 1° gennaio 2010 e cessa di produrre effetti il 31 dicembre 2012.

Articolo 3

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles,

*Per il Consiglio
Il presidente*