



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 25 gennaio 2016  
(OR. en)

5536/16

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2016/0007 (NLE)**

---

**FISC 5  
ENER 11**

**PROPOSTA**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	25 gennaio 2016
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2016) 20 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO che autorizza la Francia ad applicare livelli ridotti di tassazione alla benzina e al gasolio utilizzati come carburanti per motori, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2016) 20 final.

---

All.: COM(2016) 20 final



Bruxelles, 25.1.2016  
COM(2016) 20 final

2016/0007 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Francia ad applicare livelli ridotti di tassazione alla benzina e al gasolio utilizzati come carburanti per motori, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE**

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nell'UE è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio<sup>1</sup> (di seguito denominata "direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici" o "direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre a quanto disposto in particolare dagli articoli 5, 15 e 17 della stessa, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

La finalità della presente proposta è consentire alla Francia di continuare ad applicare, entro determinati limiti, livelli differenziati di tassazione alla benzina senza piombo e al gasolio, con l'esclusione del gasolio a uso commerciale<sup>2</sup>. Scopo di questa differenziazione è tener conto del decentramento di talune competenze specifiche, precedentemente esercitate dal governo centrale.

#### **La richiesta e il suo contesto generale**

La decisione di esecuzione 2013/193/UE del Consiglio<sup>3</sup> (di seguito "decisione 2013/193/UE"), che fa seguito alle decisioni del Consiglio 2011/38/UE<sup>4</sup> e 2005/767/CE<sup>5</sup> (di seguito "decisione 2011/38/UE" e "decisione 2005/767/CE"), autorizza la Francia ad applicare, fino al 31 dicembre 2015, livelli ridotti di tassazione alla benzina senza piombo e al gasolio a livello regionale nel quadro di una riforma amministrativa che comporta il decentramento di determinate competenze specifiche in precedenza esercitate a livello centrale.

Sulla base di detta decisione la Francia ha attualmente la possibilità di attuare un regime che consente alle regioni amministrative francesi di applicare un livello di tassazione ridotto alla benzina senza piombo e al gasolio, con l'eccezione del gasolio per uso commerciale. La tassa in esame è la tassa interna sul consumo dei prodotti energetici (*Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques*, TICPE), ossia un'accisa.

Con lettera del 20 ottobre 2015 le autorità francesi hanno chiesto, in conformità all'articolo 19 della direttiva, il rinnovo di detto regime alle medesime condizioni, ma per un periodo di due anni (dal 1° gennaio 2016 al 31 dicembre 2017) e autorizzando un importo inferiore di riduzione dell'imposta.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Uso commerciale del gasolio quale definito all'articolo 7, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2003/96/CE.

<sup>3</sup> GU L 113 del 22.4.2013, pag. 15.

<sup>4</sup> GU L 19 del 22.1.2011, pag. 13.

<sup>5</sup> GU L 290 del 4.11.2005, pag. 25.

### *Applicazione della misura*

Il codice doganale francese stabilisce aliquote di tassazione massime per la benzina senza piombo e per il gasolio.

Le regioni saranno autorizzate a ridurre dette aliquote di un importo che non potrà essere superiore a 17,7 EUR per 1 000 litri di benzina senza piombo, incluso il carburante E10, e a 11,5 EUR per 1 000 litri di gasolio per l'intero periodo della deroga. Ogni anno i consigli regionali decideranno con il loro voto l'importo della riduzione, dimostrando così l'autonomia decisionale delle regioni e offrendo un incentivo al miglioramento della qualità della loro amministrazione, che non può essere conseguito mediante un trasferimento dal bilancio nazionale ai bilanci locali.

Il livello di tassazione dopo la riduzione non può comunque essere inferiore ai minimi per l'Unione stabiliti dalla direttiva 2003/96/CE; al gasolio commerciale non si applica alcuna riduzione.

### *Misure in materia di controlli e di circolazione dei prodotti in questione*

Le autorità francesi hanno precisato che la riscossione e il controllo dell'accisa sul gasolio e sulla benzina senza piombo, qualunque sia l'importo delle riduzioni adottate dalle regioni, resteranno di competenza del governo centrale.

I prodotti circoleranno nell'ambito di un regime a imposta assoluta e i carburanti saranno tassati al momento dell'immissione in consumo, secondo l'aliquota di accisa in vigore nella regione in cui è effettuata la fornitura.

Di fronte allo specifico rischio di frode individuato (deviazione di forniture al fine di beneficiare della differenza di tassazione tra due regioni), il controllo della catena logistica sarà assicurato mediante la preventiva identificazione dei vari destinatari da parte dei loro fornitori e la comunicazione di tali informazioni all'amministrazione doganale. L'analisi del rischio porta a classificare i destinatari in tre categorie: consumatori finali con capacità di stoccaggio del prodotto sfuso, stazioni di servizio e distributori di carburante ad imposta assoluta. Nel caso di un movimento nazionale di carburanti ad imposta assoluta, le autorità doganali potranno verificare l'origine del prodotto e la sua regione di destinazione. In caso di percorso atipico o di tempi di trasporto inspiegabilmente lunghi, tali autorità potranno utilmente indagare su un'eventuale deviazione dalla destinazione regionale inizialmente dichiarata.

### *Osservazioni della Francia concernenti l'impatto sul mercato interno*

Secondo le autorità francesi la misura non comprometterà il corretto funzionamento del mercato interno, segnatamente perché il campo d'applicazione della misura è limitato ai carburanti per motori a 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 delle differenze che possono essere indotte dalla misura. Secondo le autorità francesi, nel periodo di vigenza della misura non sono pervenute denunce relative ad effetti distortivi della stessa.

Quanto all'esclusione del gasolio commerciale dal campo di applicazione della misura, i trasportatori stradali francesi o dell'Unione che soddisfano le condizioni per beneficiare di un rimborso parziale dell'accisa sul gasolio commerciale saranno assoggettati alla stessa aliquota

di accisa, indipendentemente dalla regione di acquisto. Il dispositivo previsto manterrà la procedura di rimborso attualmente in vigore, che permette di neutralizzare del tutto gli effetti delle riduzioni di aliquota decise dalle regioni diminuendo in misura equivalente l'importo del rimborso dovuto sul gasolio commerciale. Pertanto la misura non darà luogo a distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti e non inciderà sugli scambi all'interno dell'Unione.

#### *Osservazioni della Francia riguardanti il periodo di applicazione della misura*

Il governo francese rileva che l'esperienza acquisita con ogni rinnovo del pacchetto di misure ha condotto il Consiglio, su proposta della Commissione, a constatare la totale assenza di conseguenze negative risultanti dalla misura, sia per gli scambi intraunionali sia per il livello generale di tassazione dei carburanti in Francia. Inoltre, per assicurare la stabilità e una ragionevole durata delle politiche perseguite dalle regioni, il governo francese auspica che il rinnovo dell'esenzione sia concesso per un periodo di due anni, conformemente all'obiettivo perseguito e per offrire alle autorità regionali la visibilità necessaria alle loro attività.

#### **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:

*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 in base a considerazioni politiche specifiche.*

Secondo la decisione 2013/193/UE, la misura nazionale in questione rispetta tale condizione. Dalla decisione consegue che la differenziazione delle aliquote su base regionale, nell'ambito di una più vasta politica di decentramento, ha lo scopo di conseguire l'obiettivo politico specifico di una maggiore efficacia amministrativa. Si è infatti ritenuto che la possibilità di differenziazione regionale costituisca per le regioni un incentivo supplementare a migliorare in modo trasparente la qualità della loro amministrazione. La stessa decisione prevede che le riduzioni siano stabilite in funzione delle condizioni socioeconomiche oggettive delle regioni in cui sono applicate.

Al riguardo, le informazioni fornite dalla Francia hanno confermato l'esistenza di un collegamento tra l'applicazione di un'aliquota regionale ridotta rispetto a quella nazionale e le condizioni socioeconomiche delle regioni interessate.

La Francia conferma che la riduzione fiscale sarà preceduta da un aumento dell'aliquota nazionale a decorrere dal 2016.

Durante il periodo di applicazione della decisione 2013/193/UE (rispettivamente 2013, 2014 e 2015) la Francia ha segnalato che due regioni (Poitou-Charentes e Corsica) avevano un'aliquota differenziata inferiore; le altre venti regioni non hanno applicato aliquote differenziate inferiori.

Nelle due regioni che hanno applicato l'adeguamento al ribasso il PIL procapite risultava inferiore alla media nazionale del 2013. In una delle regioni è stato inoltre rilevato un tasso di disoccupazione più elevato rispetto alla media nazionale nel 2013.

Si può pertanto concludere che la possibilità di modulare verso il basso l'aliquota nazionale abbia offerto alle autorità regionali la possibilità di utilizzare la tassa in questione in un modo adeguato alle condizioni socioeconomiche prevalenti nel loro territorio.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore**

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, terzo comma, della direttiva, ogni richiesta è 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 sanità, ambiente, energia e trasporti.

Detto esame è già stato effettuato in occasione delle precedenti richieste della Francia e ha portato all'adozione delle decisioni 2005/767/CE, 2011/38/UE e 2013/193/UE. Come indicato in queste decisioni, nelle misure ivi descritte non è stato individuato alcun ostacolo agli scambi intraunionali. Nel contempo sono state fissate diverse condizioni intese a garantire che l'applicazione della deroga non comporti alcun problema per il funzionamento del mercato interno e non comprometta il raggiungimento degli obiettivi politici dell'UE, in particolar modo nei settori dell'energia, del cambiamento climatico e dell'ambiente.

Nella prospettiva dell'eventuale proroga del regime in base alla richiesta della Francia, la Commissione deve pertanto valutare se, alla luce delle condizioni previste all'articolo 1, paragrafi 2 e 3, della decisione 2013/193/UE, 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, cosicché una situazione analoga possa essere prevista, in linea di principio, per il periodo che inizia il 1° gennaio 2016.

A tal fine occorre inoltre verificare se il contesto delle politiche dell'UE abbia subito un mutamento significativo successivamente all'adozione della decisione 2013/193/UE o se rischi di subire, in futuro, un mutamento rilevante ai fini della valutazione.

- **Coerenza con le altre politiche dell'Unione**

#### **Mercato interno e concorrenza leale**

Il rischio di distorsione della concorrenza è stato ritenuto limitato in quanto le decisioni 2005/767/CE, 2011/38/UE e 2013/193/UE hanno stabilito per le riduzioni importi massimi poco elevati. Di conseguenza la differenziazione delle aliquote tra regioni rimane modesta e potrebbe addirittura non superare le differenze di prezzo esistenti tra le reti di distribuzione. Inoltre il gasolio per uso commerciale è escluso dal campo di applicazione della misura.

È stato posto un limite rigoroso ai livelli di differenziazione, ossia le riduzioni non devono superare 17,7 EUR per 1 000 litri di benzina senza piombo e 11,5 EUR per 1 000 litri di gasolio. Tale condizione è stata rispettata dalla Francia.

L'esperienza acquisita con l'applicazione della deroga non solleva dubbi sulla valutazione effettuata nel 2005, nel 2011 e nel 2013. La Commissione non è a conoscenza di denunce presentate in merito a effetti distorsivi della misura sugli scambi intraunionali.

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

Questo non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato, in particolare l'articolo 107, paragrafi 1 e 3, del trattato.

### **Politiche dell'Unione europea in materia di energia, cambiamento climatico e 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 sopra citati.

Nella decisione 2013/193/UE il Consiglio ha rilevato che l'introduzione della possibilità di un adeguamento al ribasso delle aliquote sarà accompagnata in Francia da un aumento dell'aliquota nazionale di riferimento. Esso ha concluso che vi erano scarse possibilità che l'effetto complessivo del nuovo regime potesse consistere in un minore incentivo all'efficienza energetica dei carburanti, dato che l'applicazione della deroga non consentiva alle regioni di scendere al di sotto dell'aliquota prevista a livello nazionale prima dell'introduzione del regime. Nella precitata decisione il Consiglio giudicava inoltre minimo il rischio che le variazioni regionali portassero a differenze di prezzo al dettaglio tali da indurre deviazioni di traffico, in quanto la differenziazione era lieve e tali variazioni risultavano comunque inferiori alle differenze di prezzo al dettaglio esistenti tra le reti di distribuzione. Esso riteneva pertanto che, in linea di massima, la misura non sarebbe risultata in contrasto con le politiche dell'Unione in materia di energia, cambiamento climatico e ambiente.

La Francia applicherà una riduzione minore rispetto agli anni precedenti.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

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

### **• Sussidiarietà**

Il settore della tassazione indiretta, contemplato all'articolo 113 del TFUE, non è di per sé di esclusiva competenza dell'Unione ai sensi dell'articolo 3 del TFUE.

Tuttavia, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, il Consiglio gode di una competenza esclusiva, in quanto strumento di diritto derivato, per autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono pertanto sostituirsi al Consiglio. Di conseguenza, il principio di sussidiarietà non si applica alla presente decisione di esecuzione. In ogni caso, dato che il presente atto non è un progetto di atto legislativo, non dovrebbe essere trasmesso ai parlamenti nazionali a norma del protocollo n. 2 dei trattati per l'esame della conformità al principio di sussidiarietà.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale non va al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo previsto.

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: decisione di esecuzione del Consiglio.

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

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLA CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex-post/controlli dell'adeguatezza della legislazione in vigore**

La misura non comporta l'esame della legislazione vigente.

- **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.

- **Valutazione dell'impatto**

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta e non richiede una valutazione d'impatto. L'impatto sui prezzi e sul clima è limitato in quanto le differenziazioni erano lievi e risultavano comunque inferiori alle differenze di prezzo al dettaglio esistenti tra le reti di distribuzione. Di conseguenza vi è un rischio minimo che le variazioni regionali portino a differenze di prezzo al dettaglio tali da indurre deviazioni di traffico.

- **Adeguatezza della regolamentazione e semplificazione normativa**

La misura non prevede una semplificazione, ma è il risultato di una richiesta presentata dalla Francia e concerne solo questo Stato membro.

- **Diritti fondamentali**

La misura non ha alcuna incidenza sui diritti fondamentali.

### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La misura non comporta oneri finanziari e amministrativi per l'UE. La proposta non ha pertanto alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

## **5. ALTRI ELEMENTI**

### **• Spiegazione dettagliata delle disposizioni specifiche della proposta**

Articolo 1. Le regioni saranno autorizzate, per un periodo di due anni, a ridurre le aliquote per la benzina senza piombo e per il gasolio utilizzati come carburante per motori di un importo che non può essere superiore a 17,7 EUR per 1 000 litri di benzina senza piombo, incluso il carburante E10, e 11,5 EUR per 1 000 litri di gasolio.

Il livello di tassazione dopo la riduzione non può comunque essere inferiore ai minimi per l'Unione stabiliti dalla direttiva 2003/96/CE; al gasolio commerciale non si applica alcuna riduzione.

La misura nazionale contemplata dalla presente decisione rientra nel quadro di una politica elaborata dalla Francia per accrescere l'efficienza amministrativa tramite il miglioramento della qualità e la riduzione del costo dei servizi pubblici, nonché di una politica di decentramento. Essa offre alle regioni un incentivo supplementare per migliorare in modo trasparente la qualità della loro amministrazione.

Articolo 2. L'autorizzazione richiesta è concessa con effetto dal 1° gennaio 2016 per un periodo di due anni, come richiesto dalla Francia.

Proposta di

## **DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Francia ad applicare livelli ridotti di tassazione alla benzina e al gasolio utilizzati come carburanti per motori, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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'elettricità<sup>6</sup>, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione di esecuzione 2013/193/UE del Consiglio (di seguito "decisione 2013/193/UE") autorizza la Francia ad applicare, per un periodo di tre anni, livelli ridotti di tassazione al gasolio e alla benzina senza piombo utilizzati come carburanti per motori nel quadro di una riforma amministrativa concernente il decentramento di determinate competenze specifiche in precedenza esercitate a livello centrale. La decisione 2013/193/UE cessa di produrre effetti il 31 dicembre 2015.
- (2) Con lettera del 20 ottobre 2015 la Francia ha presentato una domanda intesa ad autorizzare le regioni francesi, per due anni supplementari dopo il 31 dicembre 2015, a continuare ad applicare una riduzione delle aliquote di tassazione non superiore a 17,7 EUR per 1 000 litri di benzina senza piombo e 11,5 EUR per 1 000 litri di gasolio.
- (3) La decisione 2013/193/UE, adottata in considerazione del fatto che la misura richiesta dalla Francia soddisfaceva le condizioni di cui all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, consente esenzioni o riduzioni fiscali esclusivamente sulla base di considerazioni politiche specifiche. In particolare si è tenuto presente che la misura non avrebbe ostacolato il corretto funzionamento del mercato interno. Inoltre la misura risultava conforme alle pertinenti politiche dell'Unione.
- (4) La misura nazionale rientra nel quadro di una politica volta ad accrescere l'efficienza amministrativa tramite il miglioramento della qualità e la riduzione del costo dei servizi pubblici, nonché di una politica di decentramento. La Francia intende offrire alle regioni un incentivo supplementare per migliorare in modo trasparente la qualità

---

<sup>6</sup> GUL 283 del 31.10.2003, pag. 51.

della loro amministrazione. A questo proposito la decisione 2013/193/UE prevede che le riduzioni siano stabilite in funzione delle condizioni socioeconomiche delle regioni in cui sono applicate. Di conseguenza, un certo numero di regioni che hanno un PIL inferiore o una disoccupazione superiore alla media nazionale hanno applicato aliquote più basse. Nel complesso, la misura nazionale si basa su considerazioni politiche specifiche.

- (5) In conseguenza dei rigidi limiti posti alla riduzione delle aliquote su base regionale e dell'esclusione del gasolio commerciale utilizzato come propellente dal campo di applicazione della misura, il rischio di distorsioni della concorrenza sul mercato interno è molto limitato. Non sono stati individuati ostacoli al corretto funzionamento del mercato interno con riguardo segnatamente alla circolazione dei prodotti di cui trattasi in quanto prodotti sottoposti ad accisa.
- (6) La misura sarà preceduta da un aumento dell'imposta. In questo contesto e alla luce delle condizioni dell'autorizzazione, nonché in virtù dell'esperienza maturata, attualmente la misura nazionale non sembra essere in contrasto con le politiche dell'Unione in materia di energia e di cambiamento climatico.
- (7) A norma dell'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, qualsiasi autorizzazione concessa in base a detto articolo deve essere rigorosamente limitata nel tempo. La Francia ha chiesto che l'autorizzazione sia concessa per un periodo di due anni. È pertanto opportuno limitare il periodo di applicazione della presente decisione a due anni.
- (8) Si dovrebbe garantire alla Francia la possibilità di applicare senza soluzione di continuità la riduzione specifica cui si riferisce la presente decisione sulla base della situazione esistente prima del 1° gennaio 2016 in virtù della decisione 2013/193/UE. È pertanto opportuno concedere l'autorizzazione richiesta con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2016.
- (9) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. La Francia è autorizzata ad applicare aliquote di tassazione ridotte alla benzina senza piombo e al gasolio utilizzati come carburanti per motori. Il gasolio commerciale utilizzato come propellente 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 superano 17,7 EUR per 1 000 litri di benzina senza piombo e 11,5 EUR per 1 000 litri di gasolio;

- b) le riduzioni non sono superiori alla differenza di livello di tassazione tra il gasolio non commerciale utilizzato come propellente e il gasolio commerciale utilizzato come propellente;
  - 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 determinate regioni di un vantaggio competitivo negli scambi intraunionali.
3. Le aliquote ridotte 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 2016 e cessa di produrre effetti il 31 dicembre 2017.

#### *Articolo 3*

La Repubblica francese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*