

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 29.10.2009
KOM(2009)609 slutlig

Förslag till

RÅDETS BESLUT

**om tillstånd för Frankrike att tillämpa differentierade skattesatser på motorbränslen i
enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG**

MOTIVERING

1) MOTIV OCH SYFTE

Beskattningen av energiprodukter och elektricitet regleras genom rådets direktiv 2003/96/EG¹ (nedan kallat *energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

Enligt artikel 19.1 i direktivet, samt bestämmelserna i framför allt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt och på kommissionens förslag ge medlemsstaterna tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare befrielser eller nedsättningar av punktskatt.

Syftet med förslaget är att ge Frankrike tillstånd att inom fastställda gränser tillämpa differentierade skattesatser på dieselbränsolja och blyfri bensen, med undantag för dieselbränsolja för yrkesmässig användning. Differentieringen är en följd av att vissa befogenheter som tidigare utövades av staten har decentraliserats och syftar till att anpassa skatteordningen till den varierande ekonomiska situationen i regionerna.

2) ANSÖKAN OCH ALLMÄN BAKGRUND

Enligt rådets beslut 2005/767/EG² får Frankrike under en period av tre år tillämpa differentierade skattesatser på dieselbränsolja och blyfri bensen i samband med den förvaltningsreform som innebär att vissa befogenheter som tidigare innehades av staten decentraliseras. Beslut 2005/767/EG upphör enligt artikel 2 att gälla den 31 december 2009.

I enlighet med artikel 19 i direktivet informerade de franska myndigheterna genom en skrivelse av den 12 augusti 2009 kommissionen om att de planerade förlänga tillämpningen av sin ordning för differentierade skattesatser på dieselbränsolja och blyfri bensen när det tidigare nämnda undantaget har upphört att gälla. De ansökte om att beslut 2005/767/EG skulle förlängas för en period på ytterligare sex år fram till och med den 31 december 2015.

På grundval av detta beslut tillämpar Frankrike för närvarande en ordning som innebär att de franska administrativa regionerna får tillämpa differentierade skattesatser på blyfri bensen och dieselbränsolja, med undantag för dieselbränsolja för yrkesmässig användning. Den berörda skatten är *Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers* (TIPP), dvs. den inhemska skatten på oljeprodukter, som är en punktskatt.

Åtgärden har tillämpats sedan 2007 och infördes av den franska regeringen i samband med att befogenheter som tidigare utövats på statlig nivå decentraliserades. Enligt författningsreformen från mars 2003 överförs statliga befogenheter och ansvarsområden till territoriella myndigheter (kommuner, departement och regioner). Som kompensation för de nya ansvarsområdena får regionerna en del av intäkterna från TIPP. Genom den berörda åtgärden, vars syfte är att anpassa ordningen till den varierande ekonomiska situationen i regionerna, får de administrativa regionerna i detta sammanhang rätt att tillämpa en lägre punktskatt på motorbränsle som förbrukas inom deras territorium. Denna regionala variation

¹ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003 s. 51. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/74/EG och direktiv 2004/75/EG (EUT L 157, 30.4.2004, s. 87 och s. 100).

² EUT L 290, 4.11.2005, s. 25.

gör att de överförda befogenheterna kan anpassas bättre till varje regions förutsättningar, behov och förväntningar.

Åtgärdens tillämpning

Enligt den ordning som är föremål för ansökan ska regionstyrelserna genom omröstning fastställa storleken på sänkningen inom de i lag fastställda gränserna och i överensstämmelse med det beviljade undantaget.

Sänkningen ska precis som hittills uppfylla följande kriterier:

- Den får inte överstiga 3,54 euro/hektoliter för blyfri bensin eller 2,30 euro/hektoliter för dieselbrännolja under den period undantaget är i kraft. Punktskatten före sänkningen ska uppgå till 60,69 euro/hektoliter för blyfri bensin och 42,84 euro/hektoliter för dieselbrännolja, men dessa skattesatser kan förändras i framtiden.
- Skattenivån efter en sänkning får aldrig vara lägre än gemenskapens miniminivå enligt direktiv 2003/96/EG.
- Sänkningen ska inte tillämpas på dieselbrännolja för yrkesmässig användning.

Bestämmelser om övervakning och flyttning

När det gäller uppbörd och kontroll av punktskatt på dieselbrännolja och bensin gäller samma bestämmelser som tidigare. Dessa bestämmelser beskrivs närmare i kapitel 1.3 i kommissionens ursprungliga förslag,³ som låg till grund för beslut 2005/767/EG.

De franska myndigheternas argument när det gäller åtgärdens inverkan på den inre marknaden

Enligt de franska myndigheterna kommer åtgärden inte att påverka den inre marknads funktion, i synnerhet eftersom åtgärden endast omfattar bränslen för icke-yrkesmässig användning. Prisskillnaderna på bränsle för icke-yrkesmässig användning mellan olika distributionsnät är dessutom större än de variationer som skulle bli följden av den planerade åtgärden. Enligt de franska myndigheterna har det inte inkommit några klagomål om några snedvridande effekter under den tid som åtgärden har tillämpats.

Enligt de franska myndigheterna utgör den planerade skattesänkningen inte statligt stöd eftersom vägtransportföretagen skulle få betala samma punktskatt på dieselbrännolja för yrkesmässig användning oavsett i vilken region de har köpt den.

Den föreslagna åtgärden skulle således inte leda till någon snedvridning av konkurrensen inom transportsektorn eller påverka handeln inom gemenskapen.

Befintliga bestämmelser på det område som berörs av förslaget

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

³ Förslag till rådets beslut om att tillåta Frankrike att tillämpa en differentierad skattenivå för bränslen i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG, KOM(2004) 597 slutlig.

3) **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN MOT BAKGRUND AV ARTIKEL 19 I DIREKTIV 2003/96/EG.**

Särskilda politiska hänsyn

Artikel 19.1 första stycket i direktivet har följande lydelse:

Utöver de bestämmelser som är angivna i föregående artiklar, särskilt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Enligt rådets beslut 2005/767/EG uppfyller den berörda nationella åtgärden detta krav. Av beslutet framgår att det konkreta politiska målet med den regionala differentieringen av skattesatserna, som är ett led i en mer omfattande decentralisering, är att öka effektiviteten inom förvaltningen. Möjligheten till regional differentiering ansågs utgöra ytterligare ett incitament för regionerna att förbättra kvaliteten på sin förvaltning på ett sätt som medger insyn. Enligt samma beslut ska sänkningarna ske i relation till de socioekonomiska förhållandena i de regioner i vilka de tillämpas.

Den information som Frankrike har lämnat har i detta sammanhang bekräftat att det finns ett samband mellan tillämpningen av en regional skattesats som är lägre än den högsta skattesatsen på statlig nivå och de socioekonomiska förhållandena i den berörda regionen. Under 2007, som var det första året då undantaget tillämpades, tillämpades en lägre skattesats av 13 regioner som alla hade en BNP per invånare som låg under det nationella genomsnittet. Under de två följande åren minskade antalet regioner som tillämpar en differentiering nedåt avsevärt till tre 2008 och två 2009. De regioner som behöll de lägre skattesatserna var bland de fattigaste räknat i BNP.⁴

Det kan därför konstateras att möjligheten att justera den nationella skattesatsen nedåt tycks ha gett regionala myndigheter möjlighet att använda skatten i fråga på ett sätt som anpassats till de socioekonomiska förhållandena inom deras territorium. Det kan samtidigt noteras att regionala skattesatser har tenderat att röra sig i riktning mot den högsta tillåtna skattesatsen. Om denna tendens så småningom leder till en situation där skattesatserna på blyfri bensin och dieselbrännolja är desamma inom hela Frankrikes territorium kommer det inte att finnas någon grund för detta undantag, eftersom dess syfte uteslutande är en regional differentiering av skattesatser och inte en budgetöverföring av en del av punktskatten från staten till regionerna. I så fall måste det också omprövas om åtgärden verkligen bidrar till det särskilda politiska mål som beskrivs ovan.

Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Enligt artikel 19.1 tredje stycket i direktivet ska varje ansökan prövas med beaktande av bl.a. den inre marknadens funktion, behovet av att säkerställa en sund konkurrens samt gemenskapens politik när det gäller hälsa, miljö, energi och transport.

⁴ År 2008 tillämpade följande regioner en lägre skattesats: Alsace, Aquitaine, Auvergne, Bourgogne, Bretagne, Champagne-Ardenne, Corse, Franche-Comté, Languedoc-Rousillon, Limousin, Midi-Pyrénées, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Provence-Alpes-Côte d'Azur och Rhône-Alpes. År 2008 handlade det om Corse, Franche-Comté och Poitou-Charentes. År 2009 om Corse och Poitou-Charentes.

Denna prövning gjordes redan i samband med Frankrikes ursprungliga ansökan och ledde till att rådets beslut 2005/767/EG antogs. I detta beslut konstateras att det inte har kunnat påvisas att åtgärdens allmänna tillämpning skulle orsaka några hinder för handeln inom gemenskapen. Samtidigt fastställs ett antal villkor för att se till att tillämpningen av undantaget inte leder till problem när det gäller den inre marknadens funktion och inte motverkar EU:s politiska mål, särskilt inte på energi- och miljöområdet.

För att ordningen ska kunna förlängas på det sätt som Frankrike har ansökt om måste kommissionen därför bedöma om dess tillämpning har varit förenlig med de mål och den politik som anges i artikel 19.1 tredje stycket mot bakgrund av de villkor som fastställs i artiklarna 1.2 och 1.3 i det ursprungliga beslutet, så att detta i princip kan förutsättas vara fallet även under den period som inleds den 1 januari 2010.

Det måste även kontrolleras om det har skett någon relevant förändring av gemenskapspolitikens inriktning sedan antagandet av beslut 2005/767/EG eller om det är möjligt att den kan förändras i framtiden på ett sätt som kan vara av betydelse för bedömningen.

Den inre marknaden och sund konkurrens

Risken för snedvridningar av konkurrensen bedömdes vara låg i rådets beslut 2005/767/EG på grund av de mycket strikta gränserna för differentieringen av skattesatserna mellan regionerna – som dessutom skulle uppvägas av de stora prisskillnaderna mellan distributionsnäten – samt på grund av att dieselbränslen för yrkesmässig användning inte skulle omfattas av de regionalt differentierade skattesatserna.

När det gäller differentieringsnivåerna fastställdes en strikt gräns som innebär att sänkningarna inte får överstiga 35,4 euro per 1 000 liter blyfri bensin eller 23 euro per 1 000 liter dieselbränslen. Detta villkor har uppfyllts av Frankrike. I beslutet fastställdes vidare att sänkningarna inte får överstiga skillnaden mellan skatten på dieselbränslen för icke-yrkesmässig användning och dieselbränslen för yrkesmässig användning. Detta andra villkor, vars syfte var att se till att differentieringen inte påverkar sektorn för kommersiella transporter, har också uppfyllts.

Erfarenheten av tillämpningen av undantaget ger ingen anledning att ompröva den bedömning som gjordes 2005. Kommissionen känner inte till några klagomål om att åtgärden haft en snedvridande inverkan på handeln inom gemenskapen. Åtgärden användes dessutom bara i begränsad utsträckning, vilket framgår av att regionerna har tenderat att närma sig den nationella skattesatsen genom att justera skattesatserna uppåt. Detta har ytterligare begränsat risken för snedvridningar.

Inga hinder för den inre marknadens funktion har heller rapporterats när det närmare bestämt gäller produkternas omsättning som punktskattepliktiga varor.

När det gäller frågan om statligt stöd bör det för det första upprepas att åtgärden inte omfattar dieselbränslen för yrkesmässig användning. När det gäller i vilken mån annan yrkesmässig användning som inte omfattas av definitionen i artikel 7.3 i energiskattedirektivet skulle gynnas av den lägre skatten på blyfri bensin, eller om konkurrensen mellan producenter av oljeprodukter skulle påverkas, skulle åtgärden kunna utgöra statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget. Eftersom de sänkta skattesatserna ligger över gemenskapens miniminivå

skulle detta statliga stöd dock i så fall omfattas av den allmänna gruppundantagsförordningen⁵ och vara förenligt med artikel 87.3 i fördraget.

Gemenskapens energi- och miljöpolitik

Skatter på energiprodukter leder till att efterfrågan på dessa produkter sjunker och minskar därmed också utsläppen i samband med deras förbrukning. Kommissionen måste därför bedöma om en sänkning av skattesatserna i vissa regioner kommer att leda till en ökning av bränsleförbrukningen (och därmed av utsläppen), eftersom detta skulle strida mot de ovannämnda målen.

I rådets beslut 2005/767/EG konstaterades att möjligheten att sänka skattesatserna skulle införas samtidigt som den underliggande nationella skattesatsen i Frankrike skulle höjas. Det slogs fast att det inte var sannolikt att den samlade effekten av den nya ordningen skulle vara att minska incitamenten till bränsleeffektivitet, eftersom undantaget inte ger regionerna rätt att understiga den nationella skattesatsen innan ordningen har införts. I beslut 2005/767/EG fastställdes även att det inte fanns någon större risk att de regionala variationerna skulle leda till prisskillnader som skulle orsaka en omdirigering av trafiken, eftersom differentieringen är liten och överskuggas av prisskillnaderna mellan olika distributionsnät. Åtgärden förväntades därför i princip inte strida mot gemenskapens energi- och miljöpolitik.

De siffror som har lämnats av de franska myndigheterna om bränsleförbrukningens utveckling i de regioner som faktiskt tillämpade en lägre skatt tycks bekräfta de slutsatser som drogs 2005. En bedömning av bränsleförbrukningens utveckling i de tre regioner som tillämpade sänkta skattesatser i mer än ett år visar i själva verket att bensinförbrukningen sjönk mer än det nationella genomsnittet under åren 2006–2008, medan förbrukningen av dieselbrännolja låg över trenden. Ingen tydlig trend kunde sammantaget noteras som särskiljer de tre regionerna från övriga Frankrike. Det är därför mycket sannolikt att andra faktorer än sänkningen av punktskatten spelade in.

Transportbränslen brukar dock ha en högre priselasticitet på medellång till lång sikt, medan statistiken nedan bara omfattar en mycket kort period. Det kan därför inte uteslutas att effekterna av en mer långvarig tillämpning av de regionala skattesänkningarna skulle bli mer påtagliga. Det finns emellertid inget som i detta skede tyder på att effekterna på kort sikt skulle bli större än vad som antyds av de snäva marginalerna för den regionala differentieringen.

	Blyfri 95 (i m3)				
	2006	2007	2008	% 2007-2006	% 2008-2007
Poitou-Charentes	315 278	320 837	308 729	1,76 %	-3,77 %
Franche-Comté	179 450	171 456	163 904	-4,45 %	-4,40 %
Corse	97 333	97 082	93 045	-0,26 %	-4,16 %
Frankrike	10 038 226	9 923 607	9 626 807	-1,14 %	-2,99 %

⁵ Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning), EUT L 214, 9.8.2008, s. 3.

	Dieselbrännolja 95 (i m3)				
	2006	2007	2008	% 2007-2006	% 2008-2007
Poitou-Charentes	1 432 726	1 514 184	1 509 861	5,69 %	-0,29 %
Franche-Compté	806 862	831 643	849 432	3,07 %	2,14 %
Corse	168 215	176 480	183 557	4,91 %	4,01 %
Frankrike	37 740 477	39 003 877	38 909 562	3,35 %	-0,24 %

Källa: CPDP

Utveckling när det gäller det gemenskapspolitiska sammanhanget

Ett område där gemenskapens politik har utvecklats avsevärt sedan det ursprungliga undantaget beviljades och som skulle kunna påverkas av den berörda regionaliseringsordningen är EU:s energi- och klimatpolitik. I april 2009 antogs ett åtgärds paket med egna utsläppsmål för gemenskapen på 20 % fram till 2020. Transportsektorn omfattas av beslutet om fördelning av insatserna,⁶ där det fastställs bindande utsläppsminskning mål för samtliga medlemsstater för perioden 2013–2020.

Detta kan så småningom även göra det nödvändigt att se över gemenskapsramen för energiskatter så att den är bättre anpassad till de energi- och miljöpolitiska målen. Det står i detta skede inte klart hur en sådan utveckling skulle påverka en fortsatt tillämpning av det berörda undantaget. Om undantaget i enlighet med Frankrikes ansökan skulle förlängas för en period av sex år, vilket är den längsta period som tillåts enligt artikel 19.2, skulle detta medföra en risk att det i framtiden kommer att strida mot gemenskapspolitiken.

Av ovan anförda skäl kan kommissionen föreslå att tillståndet för Frankrike att tillämpa differentierade skattesatser på motorbränslen förlängs för en period på ytterligare tre år. Frankrike kommer därmed ha rätt att tillämpa ordningen i sammanlagt sex år, vilket överensstämmer med kommissionens ursprungliga förslag.

4) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

Samråd med berörda parter

Detta förslag grundas på en ansökan av Frankrike och berör bara denna medlemsstat.

Extern experthjälp

Någon extern experthjälp har inte behövts.

Konsekvensanalys

⁶ Europaparlamentets och rådets beslut nr 406/2009/EG av den 23 april 2009 om medlemsstaternas insatser för att minska sina växthusgasutsläpp i enlighet med gemenskapens åtaganden om minskning av växthusgasutsläppen till 2020, EUT L 140, 5.6.2009, s. 136. Målet för Frankrike är -14 %.

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat har ansökt om.

5) RÄTTSLIGA ASPEKTER

Syftet med förslaget är att ge Frankrike tillstånd att avvika från de allmänna bestämmelserna i rådets direktiv 2003/96/EG och inom fastställda gränser tillämpa differentierade skattesatser på dieselbrännolja och blyfri bensin, med undantag för dieselbrännolja för yrkesmässig användning.

Rättslig grund

Artikel 19 i direktiv 2003/96/EG.

Subsidiaritetsprincipen

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 93 i EG-fördraget, utgör inte i sig ett område där gemenskapen har ensam behörighet i den mening som avses i artikel 5 i EG-fördraget.

Medlemsstaternas utövande av sin behörighet på detta område är emellertid strikt begränsad av den befintliga gemenskapslagstiftningen. Enligt artikel 19 i direktiv 2003/96/EG är det bara rådet som får ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i denna bestämmelse. Medlemsstaterna kan i detta sammanhang inte träda i rådets ställe.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Skattesänkningen överstiger inte vad som är nödvändigt för att uppnå det berörda målet.

Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: Rådets beslut

I artikel 19 i direktiv 2003/96 föreskrivs ingen annan typ av åtgärd.

6) BUDGETKONSEKVENSER

Åtgärden medför inga finansiella eller administrativa kostnader för gemenskapen. Förslaget påverkar därför inte gemenskapens budget.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om tillstånd för Frankrike att tillämpa differentierade skattesatser på motorbränslen i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av kommissionens förslag,⁷

med beaktande av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet,⁸ särskilt artikel 19, och

av följande skäl:

- (1) Genom rådets beslut 2005/767/EG fick Frankrike tillstånd att under en treårsperiod tillämpa differentierade skattesatser på dieselbrännolja och blyfri bensin. Ansökan om tillståndet gjordes i samband med en förvaltningsreform som innebar att vissa befogenheter som staten tidigare hade innehaft decentraliserades. Beslut 2005/767/EG upphör att gälla den 31 december 2009.
- (2) Genom en skrivelse av den 12 augusti 2009 ansökte Frankrike om tillstånd att fortsätta att tillämpa differentierade skattesatser på samma villkor under ytterligare sex år efter det att beslutet har upphört att gälla.
- (3) Rådets beslut 2005/767/EG antogs med hänvisning till att den åtgärd som var föremål för Frankrikes ansökan uppfyllde kraven i artikel 19 i direktivet. Åtgärden ansågs i synnerhet inte hindra den inre marknadens funktion. Den ansågs även vara förenlig med gemenskapens politik inom relevanta områden.
- (4) Den nationella åtgärden ingår i en politik för att effektivisera förvaltningen genom att höja kvaliteten på och minska kostnaderna för offentliga tjänster, och ingår även i en subsidiaritetspolitik. Genom åtgärden får regionerna ytterligare ett incitament att höja kvaliteten på sin förvaltning på ett sätt som medger insyn. Enligt rådets beslut 2005/767/EG ska sänkningarna i detta sammanhang stå i relation till de socioekonomiska förhållandena i de regioner där de tillämpas. Möjligheten att sänka skatten har hittills bara utnyttjats av regioner med en BNP som är lägre än genomsnittet. Den nationella åtgärden föranleds av särskilda politiska hänsyn.
- (5) De strikta tidsgränser som fastställs för differentieringen av skattesatserna i regionerna och det faktum att dieselbrännolja för yrkesmässig användning inte omfattas av

⁷ EUT C , , s. .

⁸ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

åtgärden innebär att risken för att konkurrensen på den inre marknaden skulle snedvridas är mycket liten. Under den tid som åtgärden har tillämpats har det dessutom visat sig att det finns en stark tendens bland regionerna att ta ut den högsta tillåtna skattesatsen, vilket ytterligare minskar risken för snedvridningar av konkurrensen.

- (6) Inga hinder för den inre marknads funktion har heller rapporterats när det närmare bestämt gäller produkternas omsättning som punktskattepliktiga varor.
- (7) Den nationella åtgärden hade vid den berörda tidpunkten föregåtts av en skattehöjning som motsvarade marginalen för regionala skattesänkningar. Mot denna bakgrund och med hänsyn till villkoren för tillståndet och de erfarenheter som har gjorts verkar den i detta skede inte strida mot gemenskapens energi- och klimatpolitik.
- (8) Det följer av artikel 19.2 i direktiv 2003/767/EG att varje tillstånd som beviljas med stöd av denna artikel måste vara strikt tidsbegränsat. Med tanke på att gemenskapsramen för energibeskattnings kan förändras i framtiden måste tillståndet vara tidsbegränsat till en treårsperiod.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Frankrike tillåts härmed tillämpa sänkta skattesatser på blyfri bensin och dieselbränsolja som används som drivmedel. Dieselbränsolja för yrkesmässig användning i den mening som avses i artikel 7.2 i direktiv 2003/96/EG får inte omfattas av sådana sänkningar.
2. De administrativa regionerna får tillåtas tillämpa differentierade sänkningar under förutsättning att följande villkor uppfylls:
 - a) Sänkningarna får inte överstiga 35,4 euro per 1 000 liter blyfri bensin eller 23 euro per 1 000 liter dieselbränsolja.
 - b) Sänkningarna får inte överstiga skillnaden mellan skatten på dieselbränsolja för icke-yrkesmässig användning och dieselbränsolja för yrkesmässig användning.
 - c) Sänkningarna ska stå i relation till de objektiva socioekonomiska förhållandena i de regioner i vilka de tillämpas.
 - d) Tillämpningen av regionala skattesänkningar får inte leda till att en region får en konkurrensfördel i handeln inom gemenskapen.
3. De sänkta skattesatserna ska uppfylla kraven i direktiv 2003/96/EG, särskilt när det gäller de minimiskattenivåer som fastställs i artikel 7.

Artikel 2

Detta beslut ska tillämpas från och med den 1 januari 2010 och upphöra att gälla den 31 december 2012.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Laszlo KOVACS
Ledamot av kommissionen*