

# E 4975

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

TREIZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 4 décembre 2009

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 4 décembre 2009

## **TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

**Proposition de décision du Conseil** autorisant la France à appliquer des niveaux de taxation différenciés sur les carburants, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE.

COM(2009) 0609 final





**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 6 novembre 2009  
(OR. en)**

**15442/09**

**FISC 146**

**PROPOSITION**

---

Origine: Commission européenne

En date du: 30 octobre 2009

---

Objet: Proposition de décision du Conseil autorisant la France à appliquer des niveaux de taxation différenciés sur les carburants, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

---

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

p.j.: COM(2009)609 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 29.10.2009  
COM(2009)609 final

Proposition de

**DÉCISION DU CONSEIL**

**autorisant la France à appliquer des niveaux de taxation différenciés sur les carburants,  
conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1) MOTIVATION ET OBJECTIFS DE LA PROPOSITION

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité au sein de la Communauté est régie par la directive 2003/96/CE du Conseil<sup>1</sup> (ci-après dénommée "la directive sur la taxation de l'énergie" ou "la directive").

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive, outre les dispositions prévues en particulier aux articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires des droits d'accise pour des raisons de politique spécifiques.

La présente proposition vise à autoriser la France à appliquer, dans certaines limites, des taux de taxation différenciés au gazole et à l'essence sans plomb, à l'exclusion du gazole à usage commercial. Cette différenciation est destinée à refléter la décentralisation de certaines compétences spécifiques précédemment exercées par le pouvoir central et à adapter le régime fiscal aux différentes situations économiques des régions.

### 2) LA DEMANDE ET SON CONTEXTE GENERAL

La décision 2005/767/CE<sup>2</sup> du Conseil autorise la France à appliquer, pour une période de trois ans, des niveaux de taxation différenciés au gazole et à l'essence sans plomb, dans le cadre d'une réforme de l'État impliquant la décentralisation de certaines compétences spécifiques précédemment exercées par le pouvoir central. L'article 2 de la décision 2005/767/CE dispose que celle-ci expire le 31 décembre 2009.

Par lettre datée du 12 août 2009, conformément à l'article 19 de la directive, les autorités françaises ont informé la Commission qu'elles souhaitent renouveler le régime permettant l'application de taux de taxation différenciés au gazole et à l'essence sans plomb après la date d'expiration de la dérogation susmentionnée. Elles ont demandé une prorogation de la décision 2005/767/CE pour une période de six ans, prenant fin le 31 décembre 2015.

Sur la base de cette décision, la France a mis en place un régime qui autorise les régions françaises à appliquer un taux de taxation différencié à l'essence sans plomb et au gazole, à l'exception du gazole à usage commercial. La taxe en question, qui constitue un droit d'accise, est appelée taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP).

Le gouvernement français a introduit la mesure précitée, qui s'applique depuis 2007, dans le cadre d'une nouvelle étape de la décentralisation de compétences jusqu'alors exercées par le pouvoir central. La réforme constitutionnelle de mars 2003 fournit le cadre régissant les transferts de compétences et responsabilités de l'État vers les collectivités territoriales (communes, départements, régions). En contrepartie de ces nouvelles compétences, une partie des recettes de la TIPP a été attribuée aux régions. Dans ce contexte, la mesure en question, qui vise à permettre une adaptation du régime à la situation économique de chaque région, autorise les régions à appliquer une réduction des droits d'accise applicables aux carburants consommés sur leur territoire. Cette modulation régionale permet une mise en œuvre des

---

<sup>1</sup> Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003 p. 51); directive modifiée en dernier lieu par les directives 2004/74/CE et 2004/75/CE (JO L 157 du 30 avril 2004, p. 87 et p. 100).

<sup>2</sup> JO L 290 du 4.11.2005, p. 25.

compétences transférées qui soit mieux adaptée à la spécificité, aux besoins et aux attentes de chaque région.

### **Fonctionnement de la mesure**

Conformément au régime faisant l'objet de la présente demande, les Conseils régionaux voteraient le montant de la réduction, dans les limites fixées par la loi et dans le respect de la dérogation obtenue.

Comme c'est le cas jusqu'ici, la réduction respecterait les critères suivants:

- elle n'excéderait pas 3,54 EUR par hectolitre pour l'essence sans plomb et 2,30 EUR par hectolitre pour le gazole, pour toute la durée de la dérogation; le montant de l'accise avant réduction serait fixé à 60,69 EUR par hectolitre pour l'essence sans plomb et à 42,84 EUR par hectolitre pour le gazole, mais ces niveaux seraient susceptibles d'évoluer au cours du temps;
- le niveau de taxation après réduction ne serait jamais inférieur aux minima communautaires fixés par la directive 2003/96/CE;
- la réduction ne s'appliquerait pas au gazole à usage commercial.

### **Règles de contrôle et de circulation**

En ce qui concerne la perception et le contrôle des droits d'accise dus sur le gazole et sur l'essence, les dispositions applicables seraient les mêmes qu'aujourd'hui. Le détail de ces dispositions figure au point 1.3 de la proposition initiale de la Commission<sup>3</sup>, sur laquelle se fonde la décision 2005/767/CE.

### **Arguments des autorités françaises concernant l'incidence de la mesure sur le marché intérieur**

Selon les autorités françaises, la mesure n'aurait pas d'incidence sur le bon fonctionnement du marché intérieur, notamment parce que le champ d'application de la mesure est limité aux carburants à usage non commercial. De plus, les écarts de prix de vente des carburants à usage non commercial observés d'un réseau de distribution à l'autre sont supérieurs au montant de la modulation prévue. Les autorités françaises indiquent qu'au cours de la période d'application de la mesure actuelle, aucune plainte n'a été reçue concernant des effets de distorsions.

Toujours selon les autorités françaises, la réduction de taux envisagée ne serait pas constitutive d'une aide d'État dès lors que toutes les entreprises de transport routier supporteraient le même taux d'accise pour leur consommation de gazole à usage commercial, quelle que soit la région dans laquelle ce gazole ait été acheté.

La mesure proposée n'induirait donc aucune distorsion de concurrence dans le secteur des transports et ne serait pas susceptible d'affecter les échanges intracommunautaires.

### **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

## **3) ÉVALUATION DE LA MESURE CONFORMEMENT A L'ARTICLE 19 DE LA DIRECTIVE 2003/96/CE**

### **Raisons de politique spécifiques**

---

<sup>3</sup> Proposition de décision du Conseil autorisant la France à appliquer un niveau de taxation différencié sur des carburants, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, COM(2004) 597 final.

L'article 19, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive est libellé comme suit:

*"Outre les dispositions des articles précédents, en particulier les articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires pour des raisons de politique spécifiques."*

Conformément à la décision 2005/767/CE du Conseil, la mesure nationale en question est conforme à cette exigence. Il ressort de la décision que la différenciation régionale des taux, qui s'inscrit dans le cadre plus large d'une politique de décentralisation, vise la réalisation de l'objectif spécifique consistant à accroître l'efficacité administrative. Il a été estimé que la possibilité de différenciation régionale constitue une incitation complémentaire pour les régions à améliorer de manière transparente la qualité de leur gestion. La même décision exige par ailleurs que les réductions soient fonction des conditions socio-économiques caractérisant les régions dans lesquelles elles s'appliquent.

À cet égard, les informations transmises par la France confirment l'existence d'un lien entre la mise en œuvre d'un taux régional inférieur au taux national maximal et les conditions socio-économiques des régions concernées. En 2007, première année d'application de la dérogation, treize régions ont appliqué un taux réduit, toutes ayant un PIB par habitant inférieur à la moyenne nationale. Au cours des deux années suivantes, le nombre de régions appliquant une différenciation à la baisse a fortement diminué, pour ne plus atteindre que trois en 2008 et deux en 2009. Les régions maintenant les taux réduits comptent parmi les plus pauvres en termes de PIB<sup>4</sup>.

On peut donc conclure que la possibilité de moduler à la baisse le taux national semble avoir offert aux autorités régionales l'occasion d'utiliser la taxe en question d'une manière adaptée aux réalités socio-économiques caractérisant leur territoire. D'autre part, on observe une tendance à la convergence des taux régionaux vers le niveau maximal autorisé. Si cette tendance devait, à terme, déboucher sur une situation dans laquelle les taux applicables à l'essence sans plomb et au gazole seraient identiques sur tout le territoire français, la dérogation deviendrait vide de substance, étant donné qu'elle vise uniquement à permettre une variation régionale des taux, et non le transfert budgétaire d'une partie des droits d'accise du pouvoir central vers les régions. En pareil cas, il conviendrait de réexaminer si la mesure contribue bel et bien à l'objectif spécifique précité.

### **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, troisième alinéa, de la directive, la Commission examine chaque demande en prenant en considération, notamment, le bon fonctionnement du marché intérieur, la nécessité d'assurer une concurrence loyale et les politiques communautaires de la santé, de l'environnement, de l'énergie et des transports.

Cet examen a été effectué dans le cadre de la demande initiale présentée par la France, qui a donné lieu à l'adoption de la décision 2005/767/CE du Conseil. Comme il est indiqué dans cette décision, le mécanisme général de la mesure n'a pas été jugé source d'obstacles aux échanges intracommunautaires. Dans le même temps, un certain nombre de conditions ont été fixées, afin de garantir que l'application de la dérogation n'entraîne aucun problème pour le

---

<sup>4</sup> En 2007, les régions suivantes appliquaient un taux réduit: 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, Rhône-Alpes; en 2008, il s'agissait de la Corse, de la Franche-Comté et du Poitou-Charentes et en 2009, de la Corse et du Poitou-Charentes.

bon fonctionnement du marché intérieur et qu'elle ne compromette pas la réalisation des objectifs de l'Union européenne, en particulier dans les domaines de l'énergie et de l'environnement.

En vue de l'éventuel renouvellement du régime, demandé par la France, la Commission doit donc évaluer si, à la lumière des conditions établies à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 2 et 3, de la décision originale, l'application du régime s'est faite dans le respect des objectifs et politiques visés à l'article 19, paragraphe 1, troisième alinéa, de la directive, de sorte que l'on puisse présumer qu'il en ira en principe de même au cours de la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier 2010.

Dans ce cadre, il y a également lieu de vérifier si le contexte stratégique de la Communauté a connu des évolutions importantes depuis l'adoption de la décision 2005/767/CE ou s'il risque de subir des modifications ayant une incidence sur l'évaluation.

### **Marché intérieur et concurrence loyale**

Le risque de distorsions de concurrence a été jugé faible dans la décision 2005/767/CE du Conseil en raison, d'une part, des limites très étroites fixées pour la différenciation régionale, qui devrait être largement compensée par les fortes différences de prix observées entre les réseaux de distribution, et, d'autre part, de l'exclusion du gazole à usage commercial du champ d'application des taux différenciés régionaux.

Pour ce qui est des niveaux de différenciation, une limite stricte a été établie, à savoir que la réduction ne peut excéder 35,4 EUR par 1 000 litres d'essence sans plomb et 23 EUR par 1 000 litres de gazole. Cette condition a été respectée par la France. De plus, la décision imposait également que les réductions ne soient pas supérieures à la différence de niveau de taxation entre le gazole à usage non commercial et le gazole à usage commercial. Cette deuxième condition, qui devait garantir que la différenciation n'ait pas d'incidence sur le secteur du transport commercial, a également été respectée.

L'expérience acquise à l'occasion de la mise en œuvre de la dérogation ne semble pas remettre en cause l'évaluation effectuée en 2005. La Commission n'a pas connaissance de plaintes concernant des effets de distorsions sur les échanges intracommunautaires qui seraient liés à la mesure. De plus, le recours à la mesure n'a eu lieu que dans des proportions limitées, les régions ayant tendance à aligner leurs taux vers le haut sur le taux national, ce qui a réduit davantage encore le risque de distorsions.

Aucun obstacle au bon fonctionnement du marché intérieur n'a non plus été rapporté, en particulier pour ce qui est de la circulation des produits en question en tant que produits soumis à accise.

Concernant l'aspect lié aux aides d'État, il convient tout d'abord de rappeler que le gazole à usage commercial est exclu du champ d'application de la mesure. Toutefois, dès lors que l'on considère que d'autres utilisateurs professionnels, qui ne relèvent pas l'article 7, paragraphe 3, de la directive sur la taxation de l'énergie, bénéficieraient des taux réduits sur l'essence sans plomb ou que la concurrence entre les producteurs de produits pétroliers est touchée, la mesure pourrait constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Cela étant, comme les taux réduits sont supérieurs aux taux minimaux fixés par la

Communauté, toute aide d'État éventuelle serait conforme au règlement général d'exemption par catégorie<sup>5</sup> et, partant, compatible avec l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

### **Politiques communautaires en matière d'énergie et d'environnement**

Les taxes frappant les produits énergétiques ont pour effet de faire baisser la demande pour ces produits et, partant, les émissions liées à leur consommation. La Commission doit donc évaluer si la réduction des taux appliquée dans certaines régions n'entraîne pas une hausse de la consommation de carburant (et donc des émissions correspondantes) qui serait contraire aux objectifs précités.

Dans la décision 2005/767/CE, le Conseil a souligné que l'introduction de la possibilité d'un ajustement des taux à la baisse s'accompagnait d'une hausse du taux de référence national en France. Il concluait qu'il était peu probable que l'effet global du nouveau régime se traduise par une diminution de l'incitation en faveur de l'amélioration du rendement énergétique, étant donné que les modalités de la dérogation ne permettaient pas aux régions de descendre sous le taux qui était en vigueur au niveau national avant l'introduction du régime. Le Conseil estimait également peu probable que les variations régionales se traduisent par des différences de prix de vente au détail susceptibles d'entraîner des détours de trafic, étant donné que le niveau de différenciation était faible et que ces différences étaient moins marquées que les différences des prix de vente au détail observées d'un réseau de distribution à l'autre. C'est pourquoi il était d'avis qu'en principe la mesure ne devait pas entrer en conflit avec la politique de la Communauté en matière d'énergie et d'environnement.

Les chiffres transmis par les autorités françaises en ce qui concerne la consommation de carburant dans les régions qui ont décidé d'appliquer un taux réduit semblent confirmer les conclusions de 2005. En fait, si l'on observe l'évolution de cette consommation dans les trois régions qui ont maintenu la taxation réduite pendant plus d'un an, on constate que la consommation d'essence y a diminué plus fortement que la moyenne nationale pour les années 2006 à 2008, tandis que la consommation de gazole y a augmenté de manière plus marquée que la moyenne. Globalement, aucune tendance nette ne se dessine qui singulariserait les régions concernées par rapport au reste de la France. Il est donc plus que probable que des facteurs autres que la réduction des droits d'accise aient joué un rôle.

D'autre part, l'élasticité des prix des carburants est généralement assez élevée à moyen ou long terme, alors que les tableaux fournis ci-après couvrent une période extrêmement courte. On ne peut donc exclure que les effets d'une application à long terme des taux de taxation réduits au niveau régional soient plus marqués. Cependant, rien jusqu'ici ne donne à penser que les effets à court terme pourraient aller au-delà de ce que laisse supposer l'étroitesse de la marge de différenciation régionale.

	SP 95 (en m <sup>3</sup> )				
	2006	2007	2008	%07-06	%08-07
Poitou-Charentes	315 278	320 837	308 729	1,76 %	-3,77 %
Franche-Comté	179 450	171 456	163 904	-4,45 %	-4,40 %

<sup>5</sup> Règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie), JO L 214 du 9.8.2008, p. 3.

Corse	97 333	97 082	93 045	-0,26 %	-4,16 %
France	10 038 226	9 923 607	9 626 807	-1,14 %	-2,99 %

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

Sources: CPDP

### Évolution du contexte stratégique communautaire

L'énergie et le climat sont deux domaines dans lesquels la politique communautaire a considérablement évolué depuis l'octroi de la dérogation initiale et sur lesquels le régime de régionalisation en question pourrait avoir une incidence. En avril 2009, un ensemble de mesures ont été adoptées, lesquelles fixent en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre un objectif unilatéral de 20 % d'ici 2020. Le secteur des transports est couvert par la décision relative à la répartition de l'effort<sup>6</sup>, qui établit des objectifs de réduction contraignants pour tous les États membres pour la période 2013-2020.

À un moment donné, il pourrait être nécessaire, dans ce contexte, de revoir le cadre communautaire régissant la taxation de l'énergie afin de le mettre davantage en adéquation avec les objectifs des politiques en matière d'environnement et d'énergie. On ne peut à ce stade dire avec certitude dans quelle mesure ces évolutions seront compatibles avec le maintien de la dérogation en question. À cet égard, le renouvellement de la dérogation pour une période de six ans comme le demande la France, soit le maximum autorisé par l'article 19, paragraphe 2, risquerait donc de créer des conflits avec les modifications futures des politiques communautaires.

Pour ces raisons, la Commission propose de renouveler pour une période supplémentaire de trois ans l'autorisation permettant à la France d'appliquer des taux de taxation différenciés aux carburants. Ainsi la France pourra appliquer le régime pour une durée totale de six ans, comme la Commission l'a proposé à l'origine.

## 4) CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

### Consultation des parties intéressées

<sup>6</sup> Décision n° 406/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'effort à fournir par les États membres pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements de la Communauté en matière de réduction de ces émissions jusqu'en 2020, JO L 140 du 5 juin 2009, p. 136. Pour la France, l'objectif est de 14 %.

La présente proposition fait suite à une demande présentée par la France et elle ne concerne que cet État membre.

### **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

### **Analyse d'impact**

La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation à un seul État membre, à sa propre demande.

## **5) ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

La proposition vise à autoriser la France à déroger aux règles générales établies par la directive 2003/96/CE du Conseil et à appliquer, dans certaines limites, des taux de taxation différenciés au gazole et à l'essence sans plomb, à l'exclusion du gazole à usage commercial.

### **Base juridique**

Article 19 de la directive 2003/96/CE du Conseil.

### **Principe de subsidiarité**

Le domaine de la fiscalité indirecte, couvert par l'article 93 du traité CE, ne relève pas en lui-même des compétences exclusives de la Communauté au sens de l'article 5 du traité CE.

Cependant, l'exercice par les États membres de leurs compétences concurrentes dans ce domaine est strictement encadré et limité par le droit communautaire en vigueur. Conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, seul le Conseil est habilité à autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent pas se substituer au Conseil.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

### **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. La réduction du niveau de taxation n'excède pas ce qui est nécessaire à la réalisation de l'objectif poursuivi.

### **Choix des instruments**

Instrument(s) proposé(s): décision du Conseil.

L'article 19 de la directive 2003/96/CE ne prévoit que ce type de mesure.

## **6) INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La mesure n'entraîne pas de charge financière et administrative pour la Communauté. La proposition n'a donc pas d'incidence sur le budget de la Communauté.

Proposition de

## DÉCISION DU CONSEIL

**autorisant la France à appliquer des niveaux de taxation différenciés sur les carburants, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu la proposition de la Commission<sup>7</sup>,

vu la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité<sup>8</sup>, et notamment son article 19,

considérant ce qui suit:

- (1) La décision 2005/767/CE du Conseil autorise la France à appliquer, pour une période de trois ans, des niveaux de taxation différenciés au gazole et à l'essence sans plomb. Cette autorisation avait été demandée, à l'époque, dans le cadre d'une réforme de l'État impliquant la décentralisation de certaines compétences spécifiques précédemment exercées par le pouvoir central. La décision 2005/767/CE expire le 31 décembre 2009.
- (2) Par lettre du 12 août 2009, la France a demandé l'autorisation de continuer à appliquer des taux de taxation différenciés aux mêmes conditions pour une période supplémentaire de six ans après l'expiration de ladite décision.
- (3) La décision 2005/767/CE du Conseil avait été adoptée compte tenu du fait que la mesure demandée par la France remplissait les exigences établies à l'article 19 de la directive. Il avait notamment été considéré que la mesure n'entraverait pas le bon fonctionnement du marché intérieur et qu'elle était conforme aux politiques communautaires concernées.
- (4) La mesure nationale s'inscrit dans le cadre d'une politique visant à accroître l'efficacité administrative par l'amélioration de la qualité et la réduction du coût des services publics, ainsi que dans le cadre d'une politique de subsidiarité. Elle constitue pour les régions une incitation complémentaire à améliorer de manière transparente la qualité de leur gestion. À cet égard, la décision 2005/767/CE du Conseil exige que les réductions soient fonction des conditions socio-économiques des régions dans lesquelles elles s'appliquent. Jusqu'ici, seules les régions ayant un PIB inférieur à la moyenne ont recouru à la possibilité de réduction. Globalement, la mesure nationale est motivée par des raisons de politique spécifiques.
- (5) Compte tenu des limites étroites fixées pour la différenciation régionale et de l'exclusion du gazole à usage commercial du champ d'application de la mesure, le risque de distorsions de concurrence sur le marché intérieur est très faible. De plus, dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure, on a jusqu'ici observé une tendance très nette des régions à appliquer le taux maximal autorisé, ce qui réduit davantage tout risque de distorsions.

---

<sup>7</sup> JO C ... du ..., p. ...

<sup>8</sup> JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

- (6) Aucun obstacle au bon fonctionnement du marché intérieur n'a non plus été rapporté, en particulier pour ce qui est de la circulation des produits en question en tant que produits soumis à accise.
- (7) À l'époque, l'adoption de la mesure nationale avait été précédée d'une hausse de la taxation équivalant à la marge de réduction offerte aux régions. Dans ce contexte, et compte tenu des conditions de l'autorisation ainsi que de l'expérience acquise, la mesure n'apparaît pas, à ce stade, être en conflit avec les politiques communautaires en matière d'énergie et de climat.
- (8) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, toute autorisation octroyée au titre de cet article doit être strictement limitée dans le temps. En raison de l'évolution possible du cadre communautaire applicable à la taxation de l'énergie, il convient de limiter la présente autorisation à une durée de trois ans,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

1. La France est autorisée à appliquer des niveaux réduits de taxation sur l'essence sans plomb et le gazole utilisés comme carburant. Le gazole à usage commercial, au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, ne bénéficie pas de cette possibilité de réduction.
2. Les régions administratives peuvent être autorisées à appliquer des réductions différenciées, pour autant que les conditions ci-après soient respectées:
  - a) les réductions n'excèdent pas 35,4 EUR par 1 000 litres d'essence sans plomb et 23,0 EUR par 1 000 litres de gazole;
  - b) les réductions ne sont pas supérieures à la différence de niveau de taxation entre le gazole à usage non commercial et le gazole à usage commercial;
  - c) les réductions sont fonction des conditions socio-économiques objectives qui prévalent dans les régions où elles sont appliquées;
  - d) l'application des réductions régionales n'a pas pour effet d'accorder aux régions un avantage compétitif dans les échanges intracommunautaires.
3. Les taux réduits doivent respecter les obligations prévues par la directive 2003/96/CE, et notamment les taux minima visés à l'article 7.

*Article 2*

La présente décision est applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010 et expire le 31 décembre 2012.

*Article 3*

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles,

*Par le Conseil*

*Le Président*