EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 25.1.2016
COM(2016) 20 final

2016/0007 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Frankrike att tillämpa nedsatta skattesatser på bensin och dieselbrännolja som används som motorbränslen i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

MOTIVERING

1. BAKGRUND

• Motiv och syfte med förslaget

Beskattningen av energiprodukter och elektricitet i EU regleras genom rådets direktiv 2003/96/EG[1] (nedan kallat *energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet, samt bestämmelserna i framförallt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt och på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Syftet med förslaget är att tillåta Frankrike att fortsätta att inom fastställda gränser tillämpa differentierade skattesatser på dieselbrännolja och blyfri bensin, med undantag för dieselbrännolja för yrkesmässig användning[2]. Differentieringen är tänkt att återspegla decentraliseringen av vissa befogenheter som tidigare utövades av staten.

Ansökan och allmän bakgrund

Genom rådets genomförandebeslut 2013/193/EU[3] (nedan kallat *beslut 2013/193/EU*), som följer upp rådets beslut 2011/38/EG[4] och 2005/767/EG[5] (nedan kallade *beslut 2011/38/EU* och *beslut 2005/767/EG*), tilläts Frankrike att till och med den 31 december 2015 tillämpa nedsatta skattesatser på blyfri bensin och dieselbrännolja på regional nivå i samband med en förvaltningsreform som innebar att man decentraliserade vissa befogenheter som tidigare utövades av staten.

På grundval av det beslutet har Frankrike för närvarande möjlighet att använda en ordning som innebär att de franska administrativa regionerna får tillämpa nedsatta skattesatser på blyfri bensin och dieselbrännolja, med undantag för dieselbrännolja för yrkesmässig användning. Den berörda skatten är Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, dvs. den inhemska skatten på oljeprodukter, som är en punktskatt.

Genom en skrivelse av den 20 oktober 2015 i enlighet med artikel 19 i direktivet ansökte Frankrike om att få förnya ordningen på samma villkor, men för en period på två år (1 januari 2016–31 december 2017) och med ett lägre tillåtet belopp för skattenedsättningen.

Åtgärdens tillämpning

I den franska tullkoden fastställs högsta skattesatser för blyfri bensin och dieselbrännolja.

Regionerna skulle få tillstånd att sänka dessa satser med högst 17,7 euro per 1 000 liter blyfri bensin, inklusive E10-bränsle, och 11,5 euro per 1 000 liter dieselbrännolja under undantagsperioden. Varje år fastställer regionstyrelserna hur stor sänkningen ska vara genom omröstning. Därigenom demonstrerar man regionens självstyre och uppmuntrar till förbättring av kvaliteten på förvaltningen, som inte kan uppnås genom överföring från den nationella budgeten till de lokala budgetarna.

---

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.

2 Yrkesmässig användning av dieselbrännolja enligt definitionen i artikel 7.2 och artikel 7.3 i direktiv 2003/96/EG.

3 EUT L 113, 22.4.2013, s. 15.

4 [4]EUT L 19, 22.1.2011, s. 13.

5 [5]EUT L 290, 4.11.2005, s. 25.

Skattenivån efter nedsättningar kan aldrig bli lägre än den EU-miniminivå som anges i direktiv 2003/96/EG och ingen nedsättning sker för dieselbrännolja för yrkesmässig användning.

Åtgärder för övervakning och flyttning av de berörda produkterna

De franska myndigheterna klargjorde att staten skulle fortsätta att ansvara för uppbörd och kontroll av punktskatterna på dieselbrännolja och blyfri bensin, oavsett vilka nedsättningar som regionerna inför.

Flyttningen av produkterna skulle ske enligt förfarandet med erlagd skatt; bränslena skulle, när de frisläpps för förbrukning, beskattas med den punktskatt som tillämpas i den region till vilken leveransen sker.

Inför risken för vissa särskilda typer av bedrägerier (omdirigering av en leverans i syfte att utnyttja skatteskillnader mellan två regioner) skulle kontrollen av logistikkedjan säkras genom att de olika mottagarna identifieras i förväg av leverantörerna och att dessa uppgifter överlämnas till tullförvaltningen. Riskanalysen visade att mottagare borde delas in i följande tre kategorier: slutanvändare med möjlighet till lagring i bulk, bensinstationer och distributörer av beskattat bränsle. I fråga om nationella transporter av beskattat bränsle skulle tullförvaltningen få möjlighet att kontrollera vilket ursprung produkten har och vilken region som är dess destination. Om transporten avviker från den planerade vägen eller om oförklarliga förseningar uppstår, kan tullförvaltningen undersöka om försändelsen eventuellt haft någon annan destination än den ursprungligen angivna regionen.

Frankrikes argument när det gäller åtgärdens inverkan på den inre marknaden

Enligt de franska myndigheterna kommer åtgärden inte att påverka den inre marknadens funktion, i synnerhet eftersom åtgärden endast omfattar motorbränslen för icke-yrkesmässig användning. Skillnaderna i detaljhandelspriset på bränsle för icke-yrkesmässig användning mellan olika distributionsnät är dessutom större än de variationer som den planerade åtgärden kan leda till. Enligt de franska myndigheterna har det inte inkommit några klagomål om några snedvridande effekter under den tid som åtgärden har tillämpats.

I fråga om att inte låta åtgärden omfatta dieselbrännolja för yrkesmässig användning skulle de vägtransportörer på nationell nivå eller EU-nivå som uppfyller villkoren för att erhålla återbetalning av en del av punktskatten på sådan dieselbrännolja omfattas av samma punktskatt oavsett i vilken region de köpt bränslet. Med den planerade åtgärden skulle dagens återbetalningsförfarande fortsätta att tillämpas och effekterna av de sänkta skattenivåer som regionerna beslutat om skulle helt och hållet neutraliseras genom att återbetalningsbeloppet för dieselbrännolja för yrkesmässig användning minskas i motsvarande grad. Åtgärden skulle således inte leda till någon snedvridning av konkurrensen inom transportsektorn eller påverka handeln inom EU.

Frankrikes argument i fråga om åtgärdens tillämpningsperiod

Den franska regeringen noterar att erfarenheten från varje förnyelse av åtgärdspaketet har gjort att rådet, på grundval av ett förslag från kommissionen, kunnat konstatera en fullständig avsaknad av negativa konsekvenser till följd av åtgärden, både för handeln inom EU och för den allmänna bränslebeskattningsnivån i Frankrike. För att regionernas politik ska garanteras stabilitet och en rimlig varaktighet, önskar den franska regeringen att det förnyade undantaget ska beviljas för en period av två år, i enlighet med det mål som eftersträvas och för att de regionala myndigheterna ska få den synlighet som krävs för deras verksamhet.

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 2013/193/EU uppfyller den aktuella 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 där 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 skattesatsen på statlig nivå och de socioekonomiska förhållandena i de berörda regionerna.

Frankrike bekräftar att skattenedsättningen kommer att föregås av en ökning av skattesatsen på statlig nivå från och med 2016.

Under tillämpningsperioden för beslut 2013/193/EU (2013, 2014 respektive 2015), rapporterade Frankrike att två regioner (Poitou-Charentes och Korsika) hade en differentierad lägre skattesats. De andra tjugo regionerna tillämpade inte differentierade lägre skattesatser.

De två regioner som hade tillämpat en differentiering nedåt rapporterade BNP per capita för 2013 under riksgenomsnittet. I en av regionerna var dessutom arbetslösheten under 2013 högre än riksgenomsnittet.

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.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

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.

Denna prövning gjordes redan i samband med Frankrikes tidigare ansökningar och ledde till att besluten 2005/767/EG, 2011/38/EU och 2013/193/EU antogs. Som sägs i dessa beslut hade de beskrivna åtgärderna inte lett till några hinder för handel inom EU; samtidigt fastställdes 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 områdena energi, klimatförändring och miljö.

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 artikel 1.2 och 1.3 i beslut 2013/193/EU, så att detta i princip kan förutsättas vara fallet även under den period som inleds den 1 januari 2016.

Det måste även kontrolleras om det har skett någon relevant förändring av EU-politikens inriktning sedan antagandet av beslut 2013/193/EU eller om det finns risk att politiken förändras på ett sätt som kan vara av betydelse för bedömningen.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Den inre marknaden och sund konkurrens

Risken för konkurrenssnedvridning ansågs liten, eftersom besluten 2005/767/EG, 2011/38/EU och 2013/193/EU fastställer låga maximibelopp för nedsättningarna. Följaktligen är skatteskillnaden mellan regioner fortfarande liten och överstiger kanske inte ens skillnaderna i detaljhandelspriset mellan olika distributionsnät. Dessutom omfattar åtgärden inte dieselbrännolja som används yrkesmässigt.

När det gäller differentieringsnivåerna fastställdes en strikt gräns som innebär att sänkningarna inte får överstiga 17,7 euro per 1 000 liter blyfri bensin eller 11,5 euro per 1 000 liter dieselbrännolja. Detta villkor har uppfyllts av Frankrike.

Erfarenheten av tillämpningen av undantaget ger ingen anledning att ompröva den bedömning som gjordes 2005, 2011 och 2013. Kommissionen känner inte till några klagomål om att åtgärden haft en snedvridande inverkan på handeln inom unionen.

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

Detta påverkar inte tillämpningen av unionens bestämmelser om statligt stöd, särskilt artikel 107.1 och 107.3 i fördraget.

Unionens politik på områdena energi, klimatförändring och miljö

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 2013/193/EU 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 minska incitamenten till bränsleeffektivitet, eftersom undantaget inte ger regionerna rätt att understiga den nationella skattesatsen innan ordningen har införts. I beslut 2013/193/EU fastställdes även att det inte fanns någon större risk att de regionala variationerna skulle leda till skillnader i detaljhandelspriser som skulle orsaka en omdirigering av trafiken, eftersom differentieringen är liten och överskuggas av skillnader i detaljhandelspriser mellan olika distributionsnät. Åtgärden förväntades därför i princip inte strida mot unionens politik på områdena energi, klimatförändring och miljö.

Frankrike kommer att tillämpa en mindre nedsättning jämfört med föregående år.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Artikel 19 i rådets direktiv 2003/96/EG.

Subsidiaritet

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 113 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, utgör inte i sig ett område där unionen har exklusiv befogenhet i den mening som avses i artikel 3 i det fördraget.

Men enligt artikel 19 i direktiv 2003/96/EG har rådet i enlighet med sekundärrätten en exklusiv befogenhet att ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i denna bestämmelse. Medlemsstaterna kan därför i detta sammanhang inte träda i rådets ställe. Följaktligen är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig på föreliggande genomförandebeslut. Eftersom denna rättsakt inte är ett utkast till lagstiftningsakt bör den i vilket fall som helst inte översändas till de nationella parlamenten i enlighet med protokoll nr 2 till fördragen för granskning av överensstämmelsen med subsidiaritetsprincipen.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

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

- **Val av instrument**

Föreslaget instrument: Rådets genomförandebeslut.

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

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning

Åtgärden kräver ingen utvärdering av befintlig lagstiftning.

- **Samråd med berörda parter**

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

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Några externa sakkunnigutlåtanden har inte behövts.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat har ansökt om, och ingen konsekvensbedömning krävs. Påverkan på priser och klimat är begränsad eftersom differentieringen är liten och överskuggas av skillnaderna i detaljhandelspriset mellan olika distributionsnät. Följaktligen är risken liten att de regionala variationerna skulle leda till skillnader i detaljhandelspriset som skulle orsaka en omdirigering av trafiken.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden ger ingen förenkling. Den är resultatet av en ansökan från Frankrike som bara berör Frankrike.

- **Grundläggande rättigheter**

Åtgärden påverkar inte de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Denna åtgärd medför inga finansiella eller administrativa kostnader för EU. Detta förslag får därför inga konsekvenser för EU:s budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 – regioner kommer att tillåtas att minska skattesatserna för blyfri bensin och dieselbrännolja som används som motorbränsle med ett belopp som högst får vara 17,7 euro per 1 000 liter blyfri bensin, inklusive E10, och 11,5 euro per 1 000 liter dieselbrännolja under en period av två år.

Skattenivån efter nedsättningar kan aldrig bli lägre än den EU-miniminivå som anges i direktiv 2003/96/EG och ingen nedsättning skulle ske för dieselbrännolja för yrkesmässig användning.

Den nationella åtgärden som tillåts genom det här beslutet ingår dels i en politik utformad av Frankrike för att effektivisera förvaltningen genom att höja kvaliteten på och minska kostnaderna för offentliga tjänster, dels i en decentraliseringspolitik. Genom åtgärden får regionerna ytterligare ett incitament att höja kvaliteten på sin förvaltning på ett sätt som medger insyn.

Artikel 2 – det ansökta tillståndet beviljas med verkan från och med den 1 januari 2016 för en period på två år, enligt Frankrikes begäran.

2016/0007 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Frankrike att tillämpa nedsatta skattesatser på bensin och dieselbrännolja som används som motorbränslen i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet[6], särskilt artikel 19,

med beaktande av kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Genom rådets genomförandebeslut 2013/193/EU (nedan kallat *beslut 2013/193/EU*) får Frankrike under en period av tre år tillämpa nedsatta skattesatser på dieselbrännolja och blyfri bensin som används som motorbränsle i samband med den förvaltningsreform som innebär att vissa befogenheter som tidigare innehades av staten decentraliseras. Beslut 2013/193/EU upphör att gälla den 31 december 2015.

(2) Genom en skrivelse av den 20 oktober 2015 ansökte Frankrike om tillstånd att medge de franska regionerna att fortsätta att tillämpa nedsättning av skattesatser som inte får överstiga 17,7 euro per 1 000 liter blyfri bensin och 11,5 euro per 1 000 liter dieselbrännolja under ytterligare två år efter den 31 december 2015.

(3) Beslut 2013/193/EU, som antogs med hänvisning till att den åtgärd som var föremål för Frankrikes ansökan uppfyllde kraven i artikel 19 i direktiv 2003/96/EG, tillät enbart skatteundantag eller skattenedsättning av specifika politiska skäl. Åtgärden ansågs i synnerhet inte hindra den inre marknadens funktion. Den ansågs även vara förenlig med unionens politik inom relevanta områden.

(4) Den nationella åtgärden ingår dels i en politik för att effektivisera förvaltningen genom att höja kvaliteten på och minska kostnaderna för offentliga tjänster, dels i en decentraliseringspolitik. Frankrike avser att ge regionerna ytterligare ett incitament att höja kvaliteten på sin förvaltning på ett sätt som medger insyn. Enligt beslut 2013/193/EU ska nedsättningarna i detta sammanhang stå i relation till objektiva socioekonomiska förhållanden i de regioner där de tillämpas. Följaktligen har ett antal regioner med antingen BNP under genomsnittet eller arbetslöshet över genomsnittet tillämpat lägre skattesatser. Den nationella åtgärden baseras på särskilda politiska hänsyn.

(5) De strikta tidsgränser som fastställs för nedsättningen av skattesatserna i regionerna och det faktum att dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel inte omfattas av åtgärden, innebär att risken för att konkurrensen på den inre marknaden skulle snedvridas är mycket liten. Inga hinder för den inre marknadens

[6] EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

funktion har rapporterats vad närmare bestämt gäller produkternas omsättning som punktskattepliktiga varor.

(6) Åtgärden kommer att föregås av en skattehöjning. Mot denna bakgrund och med hänsyn till villkoren för tillståndet och de erfarenheter som har gjorts, verkar den nationella åtgärden i detta skede inte strida mot unionens politik på områdena energi och klimatförändring.

(7) Enligt artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG måste varje tillstånd som beviljas med stöd av denna artikel vara strikt tidsbegränsat. Frankrike har begärt att tillståndet beviljas för en period på två år. Det är därför lämpligt att begränsa tillämpningsperioden för detta beslut till två år.

(8) Det bör säkerställas att Frankrike kan tillämpa den specifika nedsättning som detta beslut gäller utan avbrott som förlängning av den situation som rådde före den 1 januari 2016, i enlighet med beslut 2013/193/EU. Det begärda tillståndet bör därför beviljas med verkan från och med den 1 januari 2016.

(9) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av unionens bestämmelser om statligt stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Frankrike tillåts härmed tillämpa nedsatta skattesatser på blyfri bensin och dieselbrännolja som används som motorbränsle. Dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel i den mening som avses i artikel 7.2 i direktiv 2003/96/EG får inte omfattas av sådana nedsättningar.

2. De administrativa regionerna får tillåtas tillämpa differentierade nedsättningar under förutsättning att följande villkor uppfylls:

a) Nedsättningarna får inte överstiga 17,7 euro per 1 000 liter blyfri bensin eller 11,5 euro per 1 000 liter dieselbrännolja.

b) Nedsättningarna får inte överstiga skillnaden mellan skatten på dieselbrännolja för icke-yrkesmässig användning som används som drivmedel och dieselbrännolja för yrkesmässig användning som används som drivmedel.

c) Nedsättningarna ska stå i relation till de objektiva socioekonomiska förhållandena i de regioner där de tillämpas.

d) Tillämpningen av regionala skattenedsättningar får inte leda till att en region får en konkurrensfördel i handeln inom unionen.

3. De nedsatta skattesatserna ska uppfylla kraven i direktiv 2003/96/EG och i synnerhet vara förenliga med de lägsta skattesatser som anges i artikel 7 i direktivet.

Artikel 2

Detta beslut ska tillämpas från och med den 1 januari 2016 och upphöra att gälla den 31 december 2017.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande