



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 15.1.2015  
COM(2015) 4 final

2015/0004 (NLE)

Forslag til

## **RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**

**om bemyndigelse af Det Forenede Kongerige til at anvende differentierede afgiftssatser på motorbrændstoffer i visse geografiske områder i henhold til direktiv 2003/96/EF**

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### Begrundelse og formål

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i Unionen er fastsat ved Rådets direktiv 2003/96/EF<sup>1</sup> (i det følgende benævnt "energibeskatningsdirektivet" eller "direktivet").

I medfør af direktivets artikel 19, stk. 1, og i tilslutning til bestemmelserne i navnlig artikel 5, 15 og 17 kan Rådet med enstemmighed og på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser for eller lempelser af beskatning, hvis særlige politik hensyn taler herfor.

Dette forslag har til formål at gøre det muligt for Det Forenede Kongerige at nedsætte punktafgiften på motorbrændstoffer (dvs. blyfri benzin og diesel) i de følgende geografiske områder, der i Det Forenede Kongeriges anmodning er angivet ved postnumre (*postcodes*): IV54 (Strathcarron, Highland - Skotland), IV26 (Ullapool, Highland - Skotland), IV27 (Lairg, Highland - Skotland), NE48 (Hexham, Northumberland - England), PH41 (Mallaig, Highland - Skotland), KW12 (Halkirk, Highland - Skotland), PA80 (Oban, Argyll og Bute - Skotland), PH36 (Acharacle, Highland - Skotland), IV22 (Achnasheen, Highland - Skotland), PA38 (Appin, Argyll og Bute - Skotland), PH23 (Carrbridge, Highland - Skotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Skotland), IV21 (Gairloch, Highland - Skotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - England), EX35 (Lynton, Devon - England), IV14 (Strathpeffer, Highland - Skotland) samt det område, der hører ind under postbyen (*post town*) Hawes (i North Yorkshire - England).

Ifølge de oplysninger, som Det Forenede Kongerige har indsendt, muliggør postnumrene en tydelig afgrænsning af foranstaltningens territoriale rækkevidde. Postnummersystemet er fælles for England, Skotland, Wales og Nordirland. I Det Forenede Kongerige udgør postbyerne og postnummerdistrikterne en række bebyggede områder inden for et større område. I landdistrikter vil det største bebyggede område i et postnummerdistrikt eller under en postby typisk være en landsby. Postbyer og postnummerdistrikter har varierende størrelse, f.eks. er IV27 det største postnummerdistrikt i Det Forenede Kongerige med sine 3 397 km<sup>2</sup>. Det er en stor forskel i forhold til NE48, som er på ca. 750 km<sup>2</sup>. Anmodningen om undtagelse vedrører de postbyer, der ligger tættest på de udvalgte områder, og den bredere lokale myndighed i området. F.eks. indebærer anmodningen om undtagelse for IV21 (Gairloch, Highland - Skotland), at postbyen i IV21 er Gairloch, og at den lokale myndighed er Highland - Skotland. Postbyerne omfatter ofte en eller flere landsbyer, og de er ofte opkaldt efter en landsby beliggende inden for deres område.

I nedenstående tabel angives navnene og numrene for de postbyer og landsbyer, der er omfattet af de postnummerdistrikter, som ansøgningen omfatter:

Postnummerdistrikt	Postby(-er)	Landsbyer
PH36	1: Acharacle	6: Acharacle, Strontian, Kilchoan, Salen, Glenborrodale, Achateny
IV22	1: Achnasheen	4: Achnasheen, Poolewe, Laide, Kinlochewe
IV21	1: Gairloch	5: Gairloch, Badachro, Melvaig, Big Sand, Port

<sup>1</sup> Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51).

		Henderson
PH19	1: Dalwhinnie	1: Dalwhinnie
PH23	1: Carrbridge	2: Carrbridge, Bogroy
IV14	1: Strathpeffer	3: Strathpeffer, Contin, Jamestown
PA38	1: Appin	3: Appin, Duror, Portnacroish
LA17	1: Kirkby-in-Furness	1: Kirkby-in-Furness
EX35 <sup>(2)</sup>	2: Lynton og Lynmouth	3: Barbrook, Brendon, Lynmouth
IV54	1: Strathcarron	4: Strathcarron, Locharron, Applecross, Shildaig
IV26	1: Ullapool	1: Achiltibuie
IV27	<i>ikke relevant</i>	7: Lairg, Durness, Tongue, Scourie, Lochinver, Kinlochbervie, Talmine
PH41	<i>ikke relevant</i>	2: Mallaig, Inverie
KW12	1: Halkirk	1: Halkirk
PA80	<i>ikke relevant</i>	3: Lochaline, Morvern, Drimnin
NE48	<i>ikke relevant</i>	7: Bellingham, Falstone, Kielder, Wark, Tarsset, West Woodburn, Barrasford

Postnummerdistrikt	Postby	Landsbyer
ikke relevant	Hawes	2: Gayle, Butterset

I visse tilfælde (IV 27, PH41, PA80 og NE48) omfatter postnummerdistrikterne ikke en fuldstændig postby, hvorfor det kun er listen over landsbyer, der er opgivet. For de fleste af områderne på listen er postbyen og postnummerdistriktet sammenfaldende.

I henhold til oplysningerne fra Det Forenede Kongerige ligger prisen på en liter brændstof i de områder, der vil være omfattet af foranstaltningen, i gennemsnit 100 GBP (ca. 128,5 EUR)<sup>(3)</sup> højere pr. 1 000 liter end den gennemsnitlige pris i resten af Det Forenede Kongerige. Dette skyldes de højere transport- og distributionsomkostninger og det begrænsede befolkningsunderlag. Formålet med foranstaltningen er at yde en vis kompensation for de højere motorbrændstofpriser i de pågældende områder.

### Generel baggrund

Ifølge direktivets artikel 19, stk. 1, kan Rådet med enstemmighed og på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere afgiftsfritagelser eller -lempelser, hvis særlige politik hensyn taler herfor.

Ved brev af 2. februar 2014 meddelte Det Forenede Kongeriges myndigheder Kommissionen, at de påtænker at anvende en reduceret afgiftssats for blyfri benzin og diesel, der udbydes til salg som motorbrændstof i de ovenfor nævnte geografiske områder. Den reducerede

<sup>2</sup> Postnummerdistrikt EX35 omfatter to postbyer – Lynton og Lynmouth. Begge disse postbyer vil få fordel af lempelsen.

<sup>3</sup> Alle beregninger er baseret på valutakursen den 1. oktober 2014, dvs. 0,77820 GBP for 1 EUR, jf. EUT C 344 af 2.10.2014.

punktafgiftssats på motorbrændstoffer vil pr. 1 000 liter blive 50 GBP (ca. 64,3 EUR) lavere end standardsatsen i Det Forenede Kongerige (580 GBP eller ca. 745,3 EUR) for både benzin og diesel. Det betyder, at den reducerede afgiftssats fortsat vil ligge langt over den aktuelle minimumsafgift i Unionen, som er på 359 EUR pr. 1 000 liter blyfri benzin og på 330 EUR pr. 1 000 liter dieselolie. Det Forenede Kongeriges myndigheder indsendte supplerende oplysninger og forklaringer den 3. juni og den 17. september 2014.

Det Forenede Kongerige har anmodet om, at reduktionen indrømmes for en periode på seks år, hvilket er den maksimalt tilladte periode i henhold til direktivets artikel 19, stk. 2.

Ifølge de britiske myndigheder ligger prisen pr. 1 000 liter brændstof i de ovennævnte områder ca. 100 GBP (ca. 128,5 EUR) over gennemsnitsprisen i resten af Det Forenede Kongerige. Prisen i disse områder er i tråd med standerpriserne på øerne, hvis der ses bort fra den afgiftslempelse, Det Forenede Kongerige anvender i henhold til Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/776/EU<sup>4</sup>. En afgiftslempelse på 50 GBP (ca. 64,3 EUR) pr. 1 000 liter vil ikke dække hele prisforskellen, men sikre forbrugerne en vis kompensation for den højere pris, de skal betale.

Der er ved vurderingen af berettigelsen til afgiftslempelse for de berørte områder taget hensyn til to centrale faktorer:

- prisoverkommeligheden for brændstof, som er betinget af høje standerpriser og ugelønninger, der ligger under gennemsnittet i Det Forenede Kongerige
- behovet for motorbrændstof i befolkningens hverdag. Dette behov er betinget af stor afhængighed af biler og begrænset adgang til offentlig transport og basale tjenester.

Ifølge de statistiske oplysninger fra de britiske myndigheder ligger ugelønnen i de udvalgte lokalområder på mellem 412,10 GBP (528,6 EUR) og 493,30 GBP (633,9 EUR), mens gennemsnittet i Det Forenede Kongerige er på 518 GBP<sup>5</sup> (665,6 EUR). Lokale myndigheder, for hvilke der indsamles statistiske data, har normalt en større geografisk rækkevidde end de områder, som foranstaltningen skal anvendes på. Det kan ifølge de britiske myndigheder antages, at de faktiske gennemsnitlige ugelønninger i de berørte områder ligger endnu lavere end oplyst af de lokale myndigheder. Dette skyldes, at der findes store virksomheder i de vigtigste befolkningscentre under de lokale myndigheder, som ofte ligger mere end 160 km fra de udvalgte berørte områder. Indtægterne i de områder, der er omfattet af foranstaltningen, hidrører fra landbrug og turisme. De britiske myndigheder antager således, at ugelønningerne i disse områder er lavere end indtægterne på de øer, der på nuværende tidspunkt anvender undtagelsen (463 GBP/752,8 EUR).

Ifølge de oplysninger, der er indsendt af Det Forenede Kongeriges kontor for nationale statistikker, er bruttoværditilvæksten pr. capita i de pågældende områder på mellem 12 036 GBP (15 466,5 EUR) og 17 936 GBP (23 048 EUR) pr. år, og det er lavere end gennemsnittet for Det Forenede Kongerige, som er 21 674 GBP (27 851,5 EUR).

Ifølge de britiske myndigheder fører de begrænsede økonomiske muligheder i disse områder sammenlignet med mere urbaniserede områder i Det Forenede Kongerige til, at erhvervsaktive personer emigrerer, og det er hovedårsagen til den stabile arbejdsløshed, som

<sup>4</sup> Rådets gennemførelsesafgørelse 2011/776/EU af 24. november 2011 om bemyndigelse af Det Forenede Kongerige til at anvende reducerede afgiftssatser på motorbrændstof, der leveres på øerne i de Indre og Ydre Hebrider, Orkneyøerne, Shetlandsøerne, øerne i Clyde og Scillyøerne, i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF (EUT L 317 af 30.11.2011, s. 34–35).

<sup>5</sup> Jf. de oplysninger, der er indsendt af Det Forenede Kongeriges kontor for nationale statistikker: '<http://www.nomisweb.co.uk/default.asp>'.

ikke nødvendigvis afspejler livskvaliteten i disse områder. De vigtigste økonomiske konsekvenser af lav befolkningstæthed i store geografiske områder er følgende:

- de gennemsnitlige afstande mellem individuelle tjenester og virksomheder er meget store, hvorfor transportomkostningerne i forbindelse med basale aktiviteter også er forholdsvis store – både for befolkningen og virksomhederne
- virksomhederne må trække på et mindre befolkningsunderlag inden for det samme geografiske område og er derfor nødt til at operere med generelt højere fortjenester pr. enhed og med en begrænset omsætning.

En række raffinaderier i Det Forenede Kongerige er desuden blevet lukket i de senere år. Nedgangen i antallet af raffinaderier har medført, at mange tankstationer ligger mere end 160 km fra det nærmeste raffinaderi, og det har ført til øgede omkostninger i forbindelse med transport af brændstof til de pågældende områder.

Adgangen til bustransport i alle de berørte landdistrikter er betydeligt mindre end gennemsnitligt i Storbritannien<sup>6</sup>). Dette sammenholdt med den begrænsede anvendelse af tog i disse områder og udbredt anvendelse af biler på trods af de høje standerpriser tydeliggør nødvendigheden af biler som transportmiddel i de berørte områder.

Tjenesteydere i fjernt beliggende landdistrikter i Det Forenede Kongerige som de udvalgte vil ofte betjene et større geografisk område end dem, der er beliggende i byområder, til dels på grund af den lave befolkningstæthed i disse områder. Det betyder, at de gennemsnitlige afstande mellem individuelle boliger, bebyggede områder, tjenesteydere og virksomheder er meget store, hvorfor transportomkostningerne ved basale aktiviteter også er relativt høje. Transport til og fra det område, der hører ind under postnummer IV27, til det nærmeste supermarked af normal størrelse, kan f.eks. gøre det nødvendigt at tilbagelægge i alt ca. 220 km.

De ovenfor beskrevne udfordringer afspejler både behovet for at anvende bil i dagligdagen for befolkningen i de udvalgte områder og de konsekvenser, som de høje brændstofpriser har for dem. Ifølge Det Forenede Kongerige ville en lempelse af brændstofafgiften bidrage til at opretholde disse skrøbelige og fjernt beliggende samfund ved at begrænse de særligt høje leveomkostninger en smule. Det er vigtigt, at disse faktorer ikke betragtes særskilt, men snarere som en kombination af faktorer, som har ført til et reelt socialt og økonomisk behov for en afgiftslempelse i de oplyste områder.

#### *Foranstaltningens gennemførelse*

I Det Forenede Kongerige opgøres punktafgiften på motorbrændstof, når brændstoffet forlader raffinaderiet, importeres eller forlader et punktafgiftsoplag. På det tidspunkt vil det være vanskeligt at fastslå mængden af brændstof, som er tiltænkt de regioner, der er omfattet af foranstaltningen.

Derfor vil afgiftslempelsen blive indrømmet på salgsstedet i de udvalgte områder, og derved fjernes enhver risiko for, at brændstof med reduceret punktafgift ender andetsteds. Brændstofforhandlerne i de berørte områder registreres hos de britiske told- og skattemyndigheder (HM Revenue and Customs – HMRC) som godkendte detailhandlere og vil være forpligtet til at reducere literprisen på brændstof med et beløb svarende til afgiftslempelsen. De vil til gengæld være berettiget til med jævne mellemrum at kræve en afgiftsrefusion fra HMRC baseret på antallet af solgte liter brændstof.

---

<sup>6</sup> Jf. "<https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts99-travel-by-region-and-area-type-of-residence>".

### *Begunstigede*

Foranstaltningen tager sigte på privatpersoner, men den reducerede afgiftssats kommer til at gælde for alle køb, også erhvervsmæssige køb.

Alle de 27 tankstationer, der kan nyde godt af ordningen, er uafhængige.

### *De britiske myndigheders argumenter vedrørende foranstaltningens virkning på det indre marked*

De britiske myndigheder mener ikke, at foranstaltningen vil indvirke negativt på den måde, det indre marked fungerer på.

Sammenligning af priserne på de tankstationer, der er omfattet af den planlagte afgiftslempelse på 50 GBP pr. 1 000 liter (64,3 EUR), med priserne hos de nærmeste konkurrenter, der ikke er omfattet af ordningen:

For benzin reduceres den gennemsnitlige forskel til 10 GBP (12,9 EUR) pr. 1 000 liter. I gennemsnit vil tankstationer under ordningen være 10 GBP (12,9 EUR) dyrere pr. 1 000 liter end de nærmeste stationer uden for ordningen.

For diesel reduceres den gennemsnitlige forskel til 6 GBP (7,7 EUR) pr. 1 000 liter. I gennemsnit vil tankstationer under ordningen være 6 GBP (7,7 EUR) billigere pr. 1 000 liter end de nærmeste stationer uden for ordningen.

Lempelsen vil i store træk bringe de omfattede stationer på linje med tankstationerne i nært liggende områder, der ikke er omfattet af ordningen. Det forventes ikke, at forbrugerne vil ændre deres ruter, eller at tankstationer i områder, der ligger op ad begunstigede tankstationer, vil flytte til de omfattede områder. De lave befolkningstætheder og afstandene fra større bebyggede områder samt de betydelige kapitalomkostninger, der er forbundet med etablering af nye tankstationer, ville ikke gøre det økonomisk attraktivt for tankstationerne at flytte, heller ikke med afgiftslempelsen.

### *Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører*

Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet.

### **Vurdering af foranstaltningen i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF**

#### *Særlige politiske hensyn*

I artikel 19, stk. 1, første afsnit, i direktivet fastsættes følgende:

*"Ud over bestemmelserne i de foregående artikler, navnlig artikel 5, 15 og 17, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor."*

Den foranstaltning, Det Forenede Kongerige ønsker at gennemføre, består i en afgiftslempelse for motorbrændstoffer, der leveres til visse dele af det britiske område, som er sammenfaldende med postnumrene PH36, IV22, IV21, PH19, PH23, IV14, PA38, LA17, Hawes, EX35, IV54, IV26, IV27, PH41, KW12, PA80, NE48.

Formålet er at bringe standerpriserne i disse områder tættere på de gennemsnitlige standerpriser i Det Forenede Kongerige. De højere enhedsomkostninger og dermed

standerpriser i disse områder skyldes højere transport- og distributionsomkostninger og mindre stordriftsfordele.

Det kan sluttes, at ønsket om at reducere punktafgiften på motorbrændstof i de berørte områder på grund af de særlige økonomiske og sociale vilkår er foranlediget af særlige politik hensyn, navnlig med hensyn til socialpolitik og regionalpolitik.

#### *Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål*

Foranstaltningen tjener til delvis at opveje de højere enhedsomkostninger og dermed standerpriserne på brændstof i de berørte områder ved en direkte afgiftslempelse på salgsstedet.

Foranstaltningen er begrænset til, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. Lempelsen vedrører derfor kun den (relativt ringe) mængde brændstof, der sælges i områderne (den samlede mængde i postnummerområderne ligger under 50 mio. liter pr. år, hvilket svarer til 0,1 % af det samlede brændstofforbrug i Det Forenede Kongerige).

Kommissionen bemærker sig, at punktafgiften vil blive reduceret med 50 GBP pr. 1 000 liter (64,3 EUR) af produktet. Prisen på brændstof i de oplyste udvalgte områder, ligger ca. 100 GBP (128,5 EUR) højere end gennemsnittet for den øvrige del af Det Forenede Kongerige. I sidste kvartal af 2012 lå priserne i de omfattede byer højere end minimumpriserne på de øer, som i øjeblikket anvender en afgiftslempelse i henhold til gennemførelsesforordning 2011/776/EU. Priskarakteristikaene for disse byer er de samme som på de øer, hvor afgiftslempelsen finder anvendelse. Det er ikke sandsynligt, at en afgiftslempelse på 50 GBP (64 EUR) vil dække hele forskellen mellem disse høje priser og den gennemsnitlige pris i Det Forenede Kongerige, men det vil sikre befolkningen en vis kompensation for de højere priser, som de må betale.

Endelig vil beskatningen af brændstof, der forbruges i de berørte geografiske områder – trods afgiftslempelsen - fortsat ligge et godt stykke over den minimumsbeskatning, der er foreskrevet i direktiv 2003/96/EF.

Det kan derfor konkluderes, at den omhandlede foranstaltning udgør en afgiftslempelse for fossilt brændstof, som principielt bør vurderes med forbehold. Under de specifikke geografiske og sociale omstændigheder kan den imidlertid anses for at være acceptabel i en bredere kontekst med hensyn til Unionens politikker for sundhed, miljø, energi og transport.

Under disse omstændigheder forekommer den også acceptabel ud fra hensynet til et velfungerende indre marked og behovet for at sikre loyal konkurrence. Da foranstaltningen finder anvendelse på fjernt liggende områder, og afgiftssatsen kun reduceres i moderat omfang, forventes det således ikke, at den vil føre til ændringer i brændstofforbruget som følge af, at der tiltrækkes forbrugere fra andre områder.

#### *Anvendelsesperioden for foranstaltningen og udvikling af Unionens rammer for energibeskatning*

Kommissionen foreslår, at anvendelsesperioden fastsættes til det længst tilladte tidsrum i henhold til direktiv 2003/96/EF, dvs. seks år. Denne periode vil være passende til at sætte de britiske myndigheder i stand til at indsamle oplysninger til vurdering af de resultater, der opnås med foranstaltningen, og til at give de virksomheder og forbrugere, der drager fordel af foranstaltningen, en tilstrækkelig grad af sikkerhed.

#### **Statsstøttere**

Efter den lempelse, som de britiske myndigheder agter at gennemføre, vil afgiftssatserne for blyfri benzin og diesel i de berørte regioner fortsat overholde minimumsafgiftssatsen i

henhold til artikel 7 i direktiv 2003/96/EF. Såfremt foranstaltningen opfylder de betingelser, der er fastsat ved artikel 44 i forordningen om generel gruppefritagelse (forordning (EU) nr. 651/2014<sup>7</sup>), er den derfor fritaget for kravet om forhåndsanmeldelse.

## **2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER**

### **Høring af de berørte parter**

Forslaget er baseret på en anmodning fra Det Forenede Kongerige og vedrører kun denne medlemsstat.

### **Ekspertbistand**

Der var ikke behov for ekstern ekspertbistand.

### **Konsekvensanalyse**

Forslaget vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om.

## **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

### **Subsidiaritetsprincippet**

Indirekte beskatning som omfattet af artikel 113 i TEUF er ikke i sig selv et område, der falder ind under Unionens enekompetence, jf. artikel 3 i TEUF.

Medlemsstaternes udøvelse af deres kompetence på dette område er imidlertid nøje reguleret og begrænset af den gældende EU-ret. Ifølge artikel 19 i direktiv 2003/96/EF har Rådet enekompetence til at give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan ikke sætte sig i stedet for Rådet.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

Nærværende forslag er imidlertid ikke et forslag til lovgivning, og det er derfor ikke underlagt revisionsmekanismen i protokol nr. 2 til TEUF, som kun anvendes på udkast til lovgivningsmæssige retsakter.

### **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Afgiftslempelsen overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål (jf. ovennævnte betragtninger om det indre marked og loyal konkurrence).

### **Valg af reguleringsform**

Foreslået instrument: Gennemførelsesafgørelse vedtaget af Rådet.

Artikel 19 i direktiv 2003/96/EF åbner kun mulighed for denne type bestemmelse.

## **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for Unionen. Forslaget har derfor ingen konsekvenser for Unionens budget.

<sup>7</sup>

Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1-78).



Forslag til

## RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

### om bemyndigelse af Det Forenede Kongerige til at anvende differentierede afgiftssatser på motorbrændstoffer i visse geografiske områder i henhold til direktiv 2003/96/EF

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet<sup>(1)</sup>, særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved brev af 2. februar 2014 anmodede Det Forenede Kongerige om tilladelse til at anvende en reduceret punktafgiftssats på diesel og blyfri benzin i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EC i de følgende geografiske områder, som er afgrænset ved et postnummer: IV54 (Strathcarron, Highland - Skotland), IV26 (Ullapool, Highland - Skotland), IV27 (Lairg, Highland - Skotland), NE48 (Hexham, Northumberland - England), PH41 (Mallaig, Highland - Skotland), KW12 (Halkirk, Highland - Skotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute - Skotland), PH36 (Acharacle, Highland - Skotland), IV22 (Achnasheen, Highland - Skotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute - Skotland), PH23 (Carrbridge, Highland - Skotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Skotland), IV21 (Gairloch, Highland - Skotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - England), EX35 (Lynton, Devon - England), IV14 (Strathpeffer, Highland - Skotland) samt det område, der hører ind under postbyen Hawes (i North Yorkshire - England). Det Forenede Kongerige fremlagde supplerende oplysninger og forklaringer den 3. juni og den 17. september 2014.
- (2) I disse områder er priserne på diesellole og blyfri benzin højere end gennemsnitspriserne i resten af Det Forenede Kongerige, hvilket stiller de lokale forbrugere af brændstof ringere. Prisforskellen skyldes ekstra enhedsomkostninger på grund af de pågældende områders geografiske placering, deres lave indbyggertal og de relativt små mængder brændstof, der leveres.
- (3) De reducerede afgiftssatser vil ligge over de minimumssatser, der er fastsat i artikel 7 i direktiv 2003/96/EF.
- (4) På grund af de berørte områders specifikke karakter og den begrænsede reduktion af afgiftssatsen, som kun delvist kompenserer for de højere omkostninger, der må afholdes i de berørte geografiske områder, forventes foranstaltningen ikke at give anledning til bevægelser med specifik tilknytning til leveringen af brændstof.
- (5) Foranstaltningen kan derfor godtages ud fra hensynet til et velfungerende indre marked og behovet for at sikre loyal konkurrence, og den er forenelig med Den Europæiske Unions sundheds-, miljø-, energi- og transportpolitikker.

<sup>1</sup> EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

- (6) I henhold til artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF skal enhver tilladelse, der gives i henhold til denne artikel, være strengt tidsbegrænset. For at give de berørte virksomheder og forbrugere en tilstrækkelig grad af sikkerhed bør tilladelsen indrømmes for en periode på seks år. For imidlertid ikke at underminere den fremtidige udvikling af de eksisterende retlige rammer bør det fastslås, at hvis Rådet med henvisning til traktatens artikel 113 indfører et ændret generelt system for beskatning af energiprodukter, som den tilladelse, der er omhandlet i denne afgørelse, ikke er tilpasset til, bør denne afgørelse ophøre med at gælde på den dato, hvor reglerne for det nævnte ændrede system træder i kraft.
- (7) Denne afgørelse har ingen indflydelse på anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

1. Det Forenede Kongerige bemyndiges hermed til at anvende reducerede afgiftssatser på blyfri benzin og diesel, der leveres som motorbrændstof til vejretøjer i de følgende 17 områder, der er afgrænset ved et postnummer: IV54 (Strathcarron, Highland - Skotland), IV26 (Ullapool, Highland - Skotland), IV27 (Lairg, Highland - Skotland), NE48 (Hexham, Northumberland - England), PH41 (Mallaig, Highland - Skotland), KW12 (Hallkirk, Highland - Skotland), PA80 (Oban, Argyll og Bute - Skotland), PH36 (Acharacle, Highland - Skotland), IV22 (Achnasheen, Highland - Skotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute - Skotland), PH23 (Carrbridge, Highland - Skotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Skotland), IV21 (Gairloch, Highland - Skotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - England), EX35 (Lynton, Devon - England), IV14 (Strathpeffer, Highland - Skotland) samt det område, der hører ind under postbyen Hawes (i North Yorkshire - England).

For at undgå overkompensering må lempelsen i forhold til den nationale standardafgiftssats for henholdsvis blyfri benzin og dieselolie ikke overstige ekstraomkostningerne forbundet med detailsalg i disse geografiske områder sammenlignet med de gennemsnitlige omkostninger, der må afholdes ved detailsalg i Det Forenede Kongerige, og den må ikke overstige 50 GBP (64 EUR) pr. 1 000 liter af produktet.

2. De reducerede afgiftssatser skal opfylde kravene i direktiv 2003/96/EF, særlig minimumssatserne i artikel 7.

#### *Artikel 2*

Denne afgørelse får virkning på dagen for meddelelsen. Den anvendes fra den 1. februar 2015 og udløber den 31. januar 2021.

Hvis Rådet med henvisning til traktatens artikel 113 imidlertid indfører et ændret generelt system for beskatning af energiprodukter, som denne tilladelse ikke vil være tilpasset til, ophører denne afgørelse med at gælde på den dato, hvor reglerne for dette ændrede system træder i kraft.

### *Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*