



Βρυξέλλες, 15.1.2015  
COM(2015) 4 final

2015/0004 (NLE)

Πρόταση

**ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**με την οποία επιτρέπεται στο Ηνωμένο Βασίλειο να εφαρμόζει διαφοροποιημένα επίπεδα φορολογίας στα καύσιμα κίνησης σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές σύμφωνα με την οδηγία 2003/96/ΕΚ**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση διέπεται από την οδηγία 2003/96/EK <sup>(1)</sup> του Συμβουλίου (εφεξής «οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας» ή «οδηγία»).

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας, εκτός από τις διατάξεις που προβλέπονται ιδίως στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής, μπορεί να επιτρέψει σε κάθε κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να επιτραπεί στο Ηνωμένο Βασίλειο να θεσπίσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης για τα καύσιμα κίνησης (δηλαδή την αμόλυβδη βενζίνη και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης) στις ακόλουθες γεωγραφικές περιοχές που ορίζονται στην αίτηση του Ηνωμένου Βασιλείου με αναφορά των ταχυδρομικών κωδικών: IV54 (Strathcarron, Highland - Σκωτία), IV26 (Ullapool, Highland - Σκωτία), IV27 (Lairg, Highland - Σκωτία), NE48 (Hexham, Northumberland - Αγγλία), PH41 (Mallaig, Highland - Σκωτία), KW12 (Halkirk, Highland - Σκωτία), PA80 (Oban, Argyll και Bute - Σκωτία), PH36 (Acharacle, Highland - Σκωτία), IV22 (Achnasheen, Highland - Σκωτία), PA38 (Appin, Argyll και Bute - Σκωτία), PH23 (Carrbridge, Highland - Σκωτία), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Σκωτία), IV21 (Gairloch, Highland - Σκωτία), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Αγγλία), EX35 (Lynton, Devon - Αγγλία), IV14 (Strathpeffer, Highland - Σκωτία), η ζώνη που καλύπτεται από τον ταχυδρομικό τομέα του Hawes (Βόρειο Yorkshire - Αγγλία).

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, οι ταχυδρομικοί κωδικοί επιτρέπουν τον σαφή ορισμό του πεδίου εδαφικής εφαρμογής του μέτρου. Το σύστημα ταχυδρομικών κωδικών είναι κοινό στην Αγγλία, τη Σκωτία, την Ουαλία και τη Βόρεια Ιρλανδία. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι ταχυδρομικοί τομείς και οι ταχυδρομικές περιφέρειες καλύπτουν πολλά οικιστικά συγκροτήματα μιας περιοχής. Στις αγροτικές περιοχές, ο πληθυσμός σε μια ταχυδρομική περιφέρεια ή σε έναν ταχυδρομικό τομέα πιθανώς να είναι ως επί το πλείστο συγκεντρωμένος σε ένα χωριό. Οι πόλεις και οι περιφέρειες ποικίλουν ως προς το μέγεθος, για παράδειγμα, ο κωδικός IV27 αφορά τη μεγαλύτερη ταχυδρομική περιφέρεια του Ηνωμένου Βασιλείου με έκταση 3 397 km<sup>2</sup>. Η διαφορά είναι σημαντική σε σύγκριση με τον κωδικό NE48, ο οποίος καλύπτει περίπου 750 km<sup>2</sup>. Η αίτηση παρέκκλισης αφορά τους πλησιέστερους ταχυδρομικούς τομείς των επιλεγμένων περιοχών, καθώς και την ευρύτερη εδαφική ενότητα της περιοχής. Παραδείγματος χάριν, η αίτηση παρέκκλισης για τη ζώνη του κωδικού IV21 (Gairloch, Highland - Σκωτία) σημαίνει ότι ο ταχυδρομικός τομέας του κωδικού IV21 είναι το Gairloch και η εδαφική ενότητα είναι το Highland της Σκωτίας. Οι ταχυδρομικοί τομείς συχνά συγκροτούνται από ένα ή περισσότερα χωριά και παίρνουν συχνά το όνομά τους από ένα από τα χωριά που βρίσκονται στην επικράτειά τους.

Ο πίνακας που ακολουθεί περιλαμβάνει τα ονόματα και τους αριθμούς των ταχυδρομικών τομέων και των χωριών που καλύπτονται από τις ταχυδρομικές περιφέρειες που παρατίθενται στην αίτηση:

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

Ταχυδρομική περιφέρεια	Ταχυδρομικός(-οί) τομέας(-είς)	Χωριά
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 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 (²)	2: Lynton and Lynmouth	3: Barbrook, Brendon, Lynmouth
IV54	1: Strathcarron	4: Strathcarron, Locharron, Applecross, Shieldaig
IV26	1: Ullapool	1: Achiltibuie
IV27	<i>Άνευ αντικειμένου</i>	7: Lairg, Durness, Tongue, Scourie, Lochinver, Kinlochbervie, Talmine
PH41	<i>Άνευ αντικειμένου</i>	2: Mallaig, Inverie
KW12	1: Halkirk	1: Halkirk
PA80	<i>Άνευ αντικειμένου</i>	3: Lochaline, Morvern, Drimnin
NE48	<i>Άνευ αντικειμένου</i>	7: Bellingham, Falstone, Kielder, Wark, Tarsset, West Woodburn, Barrasford

Ταχυδρομική περιφέρεια	Ταχυδρομικός τομέας	Χωριά
<i>Άνευ αντικειμένου</i>	Hawes	2: Gayle, Butterset

Σε ορισμένες περιπτώσεις (IV27, PH41, PA80, NE48) οι ταχυδρομικές περιφέρειες δεν περιλαμβάνουν τον πλήρη ταχυδρομικό τομέα και, συνεπώς, έχει παρασχεθεί μόνο ο κατάλογος των χωριών. Για τις περισσότερες περιοχές του καταλόγου, ο ταχυδρομικός τομέας και η ταχυδρομική περιφέρεια συμπίπτουν.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβίβασε το Ηνωμένο Βασίλειο, η τιμή των καυσίμων στις περιοχές που πρόκειται να επωφεληθούν από το μέτρο είναι κατά μέσο όρο κατά 100 λίρες στερλίνες (περίπου 128,5 ευρώ)<sup>3</sup> ανά 1 000 λίτρα υψηλότερη σε σχέση με τον μέσο όρο σε

<sup>2</sup> Η ταχυδρομική περιφέρεια EX35 περιλαμβάνει δύο ταχυδρομικούς τομείς, το Lynton και το Lynmouth. Αμφότεροι οι εν λόγω ταχυδρομικοί τομείς μπορούν να επωφεληθούν από τον μειωμένο συντελεστή.

<sup>3</sup> Όλοι οι υπολογισμοί βασίζονται στη συναλλαγματική ισοτιμία της 1ης Οκτωβρίου 2014, ήτοι 0,77820 λίρες στερλίνες για 1 ευρώ. Πρβλ. ΕΕ C 344 της 2.10.2014.

άλλα μέρη του Ηνωμένου Βασιλείου. Οι υψηλότερες τιμές στις εν λόγω περιοχές οφείλονται στο υψηλότερο κόστος μεταφοράς και διανομής, καθώς και στη χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού. Στόχος του μέτρου είναι να διασφαλιστεί κάποια αντιστάθμιση έναντι του υψηλού κόστους των καυσίμων κίνησης στις συγκεκριμένες περιοχές.

### Γενικό πλαίσιο

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας προβλέπει ότι το Συμβούλιο μπορεί, αποφασίζοντας ομόφωνα κατόπιν πρότασης της Επιτροπής, να επιτρέψει σε οιοδήποτε κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας για λόγους ειδικής πολιτικής.

Με επιστολή της 2ας Φεβρουαρίου 2014, οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι προτίθενται να εφαρμόσουν μειωμένο συντελεστή για την αμόλυβδη βενζίνη και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης που διατίθενται προς πώληση ως καύσιμα κίνησης στις γεωγραφικές περιοχές που προαναφέρονται. Ο μειωμένος συντελεστής του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα κίνησης θα είναι χαμηλότερος κατά 50 λίρες στερλίνες (περίπου 64,3 ευρώ) ανά 1 000 λίτρα από τον κανονικό συντελεστή του Ηνωμένου Βασιλείου (580 λίρες στερλίνες ή περίπου 745,3 ευρώ) που εφαρμόζεται στη βενζίνη και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης. Αυτό σημαίνει ότι ο μειωμένος συντελεστής θα εξακολουθεί να είναι σαφώς υψηλότερος από τον υφιστάμενο ελάχιστο συντελεστή της ΕΕ ανά 1.000 λίτρα, ο οποίος ανέρχεται σε 359 ευρώ για την αμόλυβδη βενζίνη και σε 330 ευρώ για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης. Πρόσθετες πληροφορίες και διευκρινίσεις διαβιβάστηκαν από τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου στις 3 Ιουνίου και στις 17 Σεπτεμβρίου 2014.

Το Ηνωμένο Βασίλειο ζήτησε τη χορήγηση μείωσης για περίοδο έξι ετών, το μέγιστο διάστημα που προβλέπεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας.

Σύμφωνα με τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, η τιμή των καυσίμων στις προαναφερθείσες περιοχές είναι περίπου 100 λίρες στερλίνες (περίπου 128,5 ευρώ) ανά 1 000 λίτρα υψηλότερη από τον μέσο όρο των υπόλοιπων περιοχών του Ηνωμένου Βασιλείου. Η τιμή σε αυτές τις περιοχές εναρμονίζεται με τις τιμές πρατηρίου στα νησιά, αν δεν ληφθεί υπόψη η μείωση φόρου, στα οποία το Ηνωμένο Βασίλειο εφαρμόζει φορολογική μείωση, όπως προβλέπεται από την εκτελεστική απόφαση 2011/776/ΕΕ του Συμβουλίου<sup>4</sup>. Η μείωση κατά 50 λίρες στερλίνες (περίπου 64,3 ευρώ) ανά 1 000 λίτρα δεν πρόκειται να καλύψει πλήρως τη διαφορά τιμής, αλλά θα παράσχει στους καταναλωτές ένα είδος αντιστάθμισης για τις υψηλότερες τιμές που αναγκάζονται να επωμισθούν.

Για την αξιολόγηση της επιλεξιμότητας των περιοχών που δικαιούνται έκπτωση ελήφθησαν υπόψη δύο βασικοί παράγοντες:

- η προσιτότητα της τιμής των καυσίμων λόγω των υψηλών τιμών πρατηρίου και των εβδομαδιαίων αποδοχών κάτω του μέσου όρου στο Ηνωμένο Βασίλειο.
- η ανάγκη για καύσιμα κίνησης ως μέρος της καθημερινής ζωής των ατόμων. Η εν λόγω ανάγκη αποδεικνύεται από την υψηλή εξάρτηση από το αυτοκίνητο και την περιορισμένη δυνατότητα πρόσβασης σε δημόσιες συγκοινωνίες και βασικές υπηρεσίες.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που υπέβαλαν οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, οι μέσες εβδομαδιαίες αποδοχές στις εδαφικές ενότητες όπου βρίσκονται οι περιοχές που

<sup>4</sup> Εκτελεστική απόφαση 2011/776/ΕΕ του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2011, που επιτρέπει στο Ηνωμένο Βασίλειο να εφαρμόσει μειωμένα επίπεδα φορολογίας για τα καύσιμα που παρέχονται στις νήσους των Εσωτερικών και Εξωτερικών Εβρίδων, τις Βόρειες Νήσους, τις νήσους στο Clyde και τις νήσους Scilly, σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ (ΕΕ L 317 της 30.11.2011, σ. 34–35).

επελέγησαν κυμαίνονται από 412,10 λίρες στερλίνες (528,6 ευρώ) έως 493,30 λίρες στερλίνες (633,9 ευρώ), χαμηλότερες από τον μέσο όρο των 518 λιρών στερλινών <sup>(5)</sup> (665,6 ευρώ) του Ηνωμένου Βασιλείου. Οι εδαφικές ενότητες για τις οποίες συλλέγονται στατιστικά στοιχεία έχουν κατά κανόνα μεγαλύτερη γεωγραφική έκταση από τις περιοχές στις οποίες θα εφαρμοστεί το μέτρο. Σύμφωνα με τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, μπορεί να υποτεθεί ότι οι πραγματικές μέσες εβδομαδιαίες αποδοχές στις εν λόγω περιοχές είναι ακόμη χαμηλότερες από τα στοιχεία που διατίθενται για τις εδαφικές ενότητες. Αυτό οφείλεται στην παρουσία μεγάλων εταιρειών στα κύρια οικιστικά συγκροτήματα εντός των εδαφικών ενοτήτων, συχνά περισσότερο από 100 μίλια (περίπου 160 χιλιόμετρα) από τις εν λόγω επιλεγμένες περιοχές. Οι ροές εσόδων στις περιοχές που καλύπτονται από το μέτρο εξαρτώνται από τη γεωργία και τον τουρισμό. Επομένως, οι βρετανικές αρχές εκτιμούν ότι οι εβδομαδιαίες αποδοχές σε αυτές τις περιοχές είναι χαμηλότερες από τις αποδοχές στα νησιά στα οποία επί του παρόντος εφαρμόζεται η παρέκκλιση ( 463,0 λίρες στερλίνες - 752,8 ευρώ).

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρασχέθηκαν από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία του Ηνωμένου Βασιλείου, η κατά κεφαλή ακαθάριστη προστιθέμενη αξία στις εν λόγω περιοχές κυμαίνεται από 12 036 λίρες στερλίνες (15 466,5 ευρώ) έως 17 936 λίρες στερλίνες (23 048 ευρώ) και είναι χαμηλότερη από τον μέσο όρο των 21 674 λιρών στερλινών (27 851.5 ευρώ) ετησίως του Ηνωμένου Βασιλείου.

Σύμφωνα με τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, η περιορισμένη οικονομική δυνατότητα στις εν λόγω περιοχές σε σύγκριση με τις πιο αστικοποιημένες περιοχές του Ηνωμένου Βασιλείου οδηγεί στη μετανάστευση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, η οποία αποτελεί την κύρια αιτία του σταθερού ποσοστού ανεργίας που δεν εκφράζει κατ' ανάγκη την ποιότητα ζωής σε αυτές τις περιοχές. Από οικονομική άποψη, οι κύριες επιπτώσεις της χαμηλής πληθυσμιακής πυκνότητας στις μεγάλες γεωγραφικές ζώνες έχουν ως εξής:

- η μέση απόσταση μεταξύ μεμονωμένων υπηρεσιών και επιχειρήσεων είναι πολύ υψηλή, με αποτέλεσμα το κόστος μεταφοράς για την ανάληψη βασικών δραστηριοτήτων να είναι επίσης σχετικά υψηλό — τόσο για τα άτομα όσο και τις επιχειρήσεις.
- Οι επιχειρήσεις έχουν να εξυπηρετήσουν μικρότερη πληθυσμιακή ζώνη επιρροής εντός της ίδιας γεωγραφικής περιοχής, και, ως εκ τούτου, πρέπει γενικά να λειτουργούν με υψηλότερα μοναδιαία περιθώρια προκειμένου να εξασφαλίσουν κέρδος από περιορισμένο κύκλο εργασιών.

Επιπλέον, ορισμένα διυλιστήρια του Ηνωμένου Βασιλείου έκλεισαν τα τελευταία έτη. Η μείωση του αριθμού των διυλιστηρίων είχε ως αποτέλεσμα ένας μεγαλύτερος αριθμός πρατηρίων καυσίμων να βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 100 μιλίων (περίπου 160 χιλιόμετρα) από το πλησιέστερο διυλιστήριο, με συνέπεια την αύξηση του κόστους μεταφοράς καυσίμων στις εν λόγω περιοχές.

Η διαθεσιμότητα λεωφορείων στο σύνολο των σχετικών αγροτικών περιοχών είναι σημαντικά χαμηλότερη από τον μέσο όρο του Ηνωμένου Βασιλείου <sup>(6)</sup>. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την περιορισμένη χρήση τραίνων στις υπόψη περιοχές και την υψηλή χρήση του αυτοκινήτου παρά τις υψηλές τιμές καυσίμων στο πρατήριο, τονίζει την ανάγκη χρήσης του αυτοκινήτου ως μέσου μεταφοράς στις εν λόγω περιοχές.

<sup>5</sup> Πρβλ. με τις πληροφορίες που παρέχει η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία του Ηνωμένου Βασιλείου (UK's Office for National Statistics): <<http://www.nomisweb.co.uk/default.asp>>.

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

Υπηρεσίες σε απομακρυσμένες, αγροτικές περιοχές του Ηνωμένου Βασιλείου, όπως οι περιοχές που έχουν επιλεγεί, ενδέχεται να εξυπηρετούν μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή από εκείνη των αστικών κέντρων, εν μέρει λόγω της χαμηλής πληθυσμιακής πυκνότητας των περιοχών αυτών. Αυτό σημαίνει ότι η μέση απόσταση μεταξύ μεμονωμένων κατοικιών, οικισμών, υπηρεσιών και επιχειρήσεων είναι πολύ μεγάλη, με αποτέλεσμα το κόστος μεταφοράς για την εκτέλεση βασικών δραστηριοτήτων να είναι επίσης σχετικά υψηλό. Για παράδειγμα, μια διαδρομή από την περιοχή που καλύπτεται από τον ταχυδρομικό κώδικα IV27 έως το πλησιέστερο σουπερμάρκετ κανονικού μεγέθους μπορεί να συνεπάγεται απόσταση μετάβασης μετ' επιστροφής έως και 135 μιλίων (περίπου 220 km).

Τα προβλήματα που προαναφέρονται αντικατοπτρίζουν την ανάγκη χρήσης του αυτοκινήτου στην καθημερινή ζωή των κατοίκων των επιλεγμένων περιοχών και τις επιπτώσεις των υψηλών τιμών καυσίμων σε αυτούς. Το Ηνωμένο Βασίλειο θεωρεί ότι η έκπτωση φόρου στα καύσιμα θα βοηθήσει στη διατήρηση των εν λόγω ευαίσθητων και απομακρυσμένων αγροτικών κοινοτήτων, ανακουφίζοντάς τες κατά τι από ένα ιδιαίτερα υψηλό κόστος ζωής. Είναι σημαντικό οι παράγοντες αυτοί να μην ληφθούν υπόψη μεμονωμένα, αλλά μάλλον ως συνδυασμός στοιχείων που έχουν οδηγήσει σε μια πραγματική κοινωνική και οικονομική ανάγκη για έκπτωση στις περιοχές του καταλόγου.

#### *Λειτουργία του μέτρου*

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, ο ειδικός φόρος κατανάλωσης στα καύσιμα κίνησης εισπράττεται στο σημείο όπου το καύσιμο εξέρχεται από το διωλιστήριο, κατά την εισαγωγή του ή κατά την έξοδό του από αποθήκη με καθεστώς ειδικού φόρου κατανάλωσης. Στην παρούσα χρονική στιγμή θα ήταν δύσκολο να προσδιοριστεί η ποσότητα καυσίμων που προορίζεται για τις επιλέξιμες περιοχές.

Κατά συνέπεια, η απαλλαγή θα παρέχεται στο σημείο πώλησης στις επιλέξιμες περιοχές, αποφεύγοντας έτσι κάθε κίνδυνο εκτροπής καυσίμων με μειωμένο συντελεστή. Οι έμποροι λιανικής πώλησης καυσίμων στις σχετικές περιοχές θα καταχωρίζονται στο μητρώο της υπηρεσίας HM Revenue and Customs (HMRC) (Βρετανική Φορολογική και Τελωνιακή Διοίκηση) ως εξουσιοδοτημένοι μεταπωλητές και θα τους επιβάλλεται η υποχρέωση μείωσης της τιμής ανά λίτρο καυσίμου κατά το ποσό της φορολογικής απαλλαγής. Αυτοί με τη σειρά τους δικαιούνται να αξιώνουν την απόδοση του φόρου από την HMRC, κατά τακτά διαστήματα, με βάση τα λίτρα καυσίμου που πωλήθηκαν.

#### *Δικαιούχοι*

Το μέτρο απευθύνεται στους ιδιώτες, αλλά όλες οι αγορές, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών αγορών, θα επωφελούνται από τη χαμηλότερη τιμή.

Τα 27 πρατήρια καυσίμων που μπορούν να επωφεληθούν από το καθεστώς είναι ανεξάρτητα.

#### *Επιχειρήματα των αρχών του Ηνωμένου Βασιλείου σχετικά με τις επιπτώσεις του μέτρου στην εσωτερική αγορά*

Οι αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου δεν πιστεύουν ότι το μέτρο θα επηρεάσει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Σύγκριση τιμών των πρατηρίων καυσίμων για τα οποία προτείνεται φορολογική μείωση 50 λιρών στερλινών ανά 1 000 λίτρα (64,3 ευρώ) με τις τιμές των πλησιέστερων ανταγωνιστών εκτός καθεστώτος:

Για τη βενζίνη, η μέση διαφορά μειώνεται σε 10 λίρες στερλίνες (12,9 ευρώ). Κατά μέσο όρο, τα σημεία πώλησης που εμπίπτουν στο καθεστώς θα είναι κατά 10 λίρες

στερλίνες (12,9 ευρώ) ακριβότερα από τα πλησιέστερα σημεία διάθεσης που δεν εμπίπτουν στο καθεστώς.

Για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης, η μέση διαφορά ανέρχεται σε 6 λίρες στερλίνες (7,7 ευρώ). Κατά μέσο όρο, τα σημεία πώλησης που εμπίπτουν στο καθεστώς θα είναι κατά 6 λίρες στερλίνες (7,7 ευρώ) ανά 1 000 λίτρα φθηνότερα από τα πλησιέστερα σημεία πώλησης που δεν εμπίπτουν στο καθεστώς.

Με την έκπτωση εναρμονίζονται τα πρατήρια που επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό με τα πρατήρια των γειτονικών περιοχών που δεν υπάγονται στο καθεστώς. Ως εκ τούτου, δεν αναμένεται να τροποποιήσουν οι καταναλωτές τη διαδρομή που κάνουν με το αυτοκίνητό τους, ούτε τα πρατήρια καυσίμων στις περιοχές που συνορεύουν με δικαιούχους να μετεγκατασταθούν σε περιοχές που εμπίπτουν στο καθεστώς. Επιπλέον, η χαμηλή πυκνότητα πληθυσμού και οι αποστάσεις από μεγάλα οικιστικά συγκροτήματα, σε συνδυασμό με το σημαντικό κόστος κεφαλαίου των νέων πρατηρίων καυσίμων, δεν καθιστούν για τα πρατήρια καυσίμων ελκυστική από εμπορική άποψη τη μετεγκατάσταση, ακόμη και εάν συνυπολογιστεί η έκπτωση.

*Ισχύουσες διατάξεις στον τομέα που αφορά η πρόταση*

Οδηγία 2003/96/EK του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας.

### **Εκτίμηση του μέτρου σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/EK**

*Λόγοι ειδικής πολιτικής*

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας προβλέπει τα εξής :

*«Εκτός από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στα προηγούμενα άρθρα και ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.»*

Το μέτρο που προβλέπεται από το Ηνωμένο Βασίλειο συνίσταται στη μείωση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα κίνησης με τα οποία εφοδιάζονται ορισμένα μέρη της επικράτειάς του που ορίζονται από ταχυδρομικό κώδικα, ήτοι PH36, IV22, IV21, PH19, PH23, IV14, PA38, LA17, Hawes, EX35, IV54, IV26, IV27, PH41, KW12, PA80, NE48.

Ο στόχος είναι οι τιμές πρατηρίου στις περιοχές αυτές να προσεγγίσουν τον μέσο όρο του Ηνωμένου Βασιλείου. Το υψηλότερο μοναδιαίο κόστος και συνεπώς οι τιμές πρατηρίου στις εν λόγω περιοχές οφείλονται στο υψηλότερο κόστος μεταφοράς και διανομής και στις μικρότερες οικονομίες κλίμακας.

Συνάγεται το συμπέρασμα ότι η βούληση να εφαρμοσθεί μειωμένος συντελεστής ειδικού φόρου κατανάλωσης στα καύσιμα κίνησης στις εν λόγω περιοχές, λόγω ειδικών οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών, εκπορεύεται από λόγους κοινωνικής και περιφερειακής πολιτικής.

*Συνοχή με τις λοιπές πολιτικές και στόχους της Ένωσης*

Στόχος του μέτρου είναι να αντισταθμίσει εν μέρει το υψηλότερο μοναδιαίο κόστος και, ως εκ τούτου, τις τιμές πρατηρίου για τα καύσιμα στις υπόψη περιοχές, μέσω άμεσης φορολογικής απαλλαγής στο σημείο πώλησης.

Το μέτρο περιορίζεται σε όσα είναι αναγκαία για τον σκοπό αυτό. Ειδικότερα, η απαλλαγή περιορίζεται στη (σχετικά μικρή) ποσότητα καυσίμων που πωλείται στις εν λόγω περιοχές, δεδομένου ότι ο συνολικός όγκος που χρησιμοποιείται στις περιοχές που καλύπτονται από

τους ταχυδρομικούς κωδικούς είναι μικρότερος από 50 εκατομμύρια λίτρα ετησίως και αντιπροσωπεύει το 0,1 % της συνολικής κατανάλωσης καυσίμων στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο συντελεστής του ειδικού φόρου κατανάλωσης θα μειωθεί κατά 50 λίρες στερλίνες (64,3 ευρώ) ανά 1 000 λίτρα προϊόντος. Η τιμή των καυσίμων στις επιλεγμένες περιοχές του καταλόγου είναι υψηλότερη περίπου κατά 100 λίρες στερλίνες (128,5 ευρώ) από τον μέσο όρο των υπόλοιπων περιοχών του Ηνωμένου Βασιλείου. Κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2012, οι τιμές σε αυτές τις πόλεις ήταν υψηλότερες από την ελάχιστη τιμή στα νησιά στα οποία εφαρμόζεται επί του παρόντος μείωση φόρου βάσει της εκτελεστικής απόφασης 2011/776/ΕΕ του Συμβουλίου. Τα χαρακτηριστικά των τιμών των εν λόγω πόλεων είναι παρόμοια με εκείνα των νησιών στα οποία εφαρμόζεται η μείωση φόρου. Η μείωση κατά 50 λίρες στερλίνες (64 ευρώ) είναι απίθανο να καλύψει πλήρως τη διαφορά μεταξύ αυτών των υψηλών τιμών και του μέσου όρου του Ηνωμένου Βασιλείου, αλλά θα παράσχει στους πολίτες μια κάποια αντιστάθμιση για τις υψηλότερες τιμές που αναγκάζονται να πληρώνουν.

Τέλος, παρά την απαλλαγή, η φορολογική επιβάρυνση στα καύσιμα που καταναλώνονται στις εν λόγω γεωγραφικές περιοχές θα εξακολουθήσει να είναι σαφώς υψηλότερη από τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας που ορίζονται στην οδηγία 2003/96/ΕΚ.

Συνεπώς, συνάγεται ότι, ενώ το υπό εξέταση μέτρο συνιστά μείωση φόρου στα ορυκτά καύσιμα το οποίο πρέπει κατ' αρχήν να εξεταστεί με κριτικό πνεύμα, υπό τις εν λόγω ειδικές γεωγραφικές και κοινωνικές συνθήκες μπορεί να θεωρηθεί αποδεκτό στο ευρύτερο πλαίσιο των πολιτικών της Ένωσης για την υγεία, το περιβάλλον, την ενέργεια και τις μεταφορές.

Με βάση τις περιστάσεις που εκτέθηκαν ανωτέρω, το μέτρο είναι επίσης αποδεκτό με γνώμονα την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την ανάγκη διασφάλισης θεμιτού ανταγωνισμού. Ειδικότερα, λόγω του απομακρυσμένου χαρακτήρα των περιοχών στις οποίες εφαρμόζεται και της μέτριας μείωσης του συντελεστή, δεν αναμένεται ότι θα έχει ως αποτέλεσμα μεταβολές στην κατανάλωση καυσίμων, προσελκύνοντας καταναλωτές εκτός των εν λόγω περιοχών.

*Περίοδος εφαρμογής του μέτρου και εξέλιξη του πλαισίου της ΕΕ για τη φορολόγηση της ενέργειας*

Η Επιτροπή προτείνει να καθοριστεί περίοδος εφαρμογής ίση με το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο που προβλέπεται στην οδηγία 2003/96/ΕΚ, δηλαδή έξι έτη. Η περίοδος αυτή φαίνεται πως είναι η ενδεδειγμένη, ώστε να παρασχεθεί στις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου η δυνατότητα να προβούν σε συγκέντρωση πληροφοριών με σκοπό την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του μέτρου και να δοθούν επαρκείς διαβεβαιώσεις στις επιχειρήσεις και στους καταναλωτές που επωφελούνται από το μέτρο.

### **Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις**

Μετά τη μείωση που προβλέπεται από τις αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, οι φορολογικοί συντελεστές για την αμόλυβδη βενζίνη και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης στις υπόψη περιοχές θα εξακολουθήσουν να συμμορφώνονται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας βάσει του άρθρου 7 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ. Κατά συνέπεια, το μέτρο απαλλάσσεται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης, υπό την προϋπόθεση ότι πληροί τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 44 του γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 651/2014)<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1-78).



## **2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

### **Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η παρούσα πρόταση βασίζεται σε αίτημα του Ηνωμένου Βασιλείου και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

### **Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης**

Δεν υπήρξε ανάγκη προσφυγής σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες.

### **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας σε μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του.

## **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

### **Αρχή της επικουρικότητας**

Ο τομέας της έμμεσης φορολογίας που καλύπτεται από το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3 της ΣΛΕΕ.

Εντούτοις, η άσκηση των αρμοδιοτήτων των κρατών μελών στον συγκεκριμένο τομέα διέπεται από αυστηρές ρυθμίσεις και οριοθετείται σύμφωνα με την ισχύουσα ενωσιακή νομοθεσία. Δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, μόνο το Συμβούλιο μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Τα κράτη μέλη δεν δύνανται να υποκαταστήσουν το Συμβούλιο.

Ως εκ τούτου, η πρόταση τηρεί την αρχή της επικουρικότητας.

Ωστόσο, η παρούσα πρόταση, ως μη νομοθετική πρόταση, δεν υπόκειται στον μηχανισμό επανεξέτασης του πρωτοκόλλου αριθ. 2 της ΣΛΕΕ, ο οποίος εφαρμόζεται μόνο σε σχέδια νομοθετικών πράξεων.

### **Αρχή της αναλογικότητας**

Η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας. Η μείωση της φορολογίας δεν υπερβαίνει όσα είναι αναγκαία για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου (βλ. την ανωτέρω μνεία των θεμάτων εσωτερικής αγοράς και θεμιτού ανταγωνισμού).

### **Επιλογή νομικών μέσων**

Προτεινόμενο(α) μέσο(α): Εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου.

Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96 προβλέπει αποκλειστικά το εν λόγω είδος μέτρου.

## **4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

Το μέτρο δεν συνεπάγεται καμία οικονομική ή διοικητική επιβάρυνση για την Ένωση. Συνεπώς, η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

## Πρόταση

**ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**με την οποία επιτρέπεται στο Ηνωμένο Βασίλειο να εφαρμόζει διαφοροποιημένα επίπεδα φορολογίας στα καύσιμα κίνησης σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές σύμφωνα με την οδηγία 2003/96/ΕΚ**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 19

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με επιστολή της 2ας Φεβρουαρίου 2014, το Ηνωμένο Βασίλειο ζήτησε την άδεια να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης και στην αμόλυβδη βενζίνη δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ στις ακόλουθες γεωγραφικές περιοχές που ορίζονται από τον ταχυδρομικό κώδικα, όπως ενδείκνυται: IV54 (Strathcarron, Highland - Σκωτία), IV26 (Ullapool, Highland - Σκωτία), IV27 (Lairg, Highland - Σκωτία), NE48 (Hexham, Northumberland - Αγγλία), PH41 (Mallaig, Highland - Σκωτία), KW12 (Halkirk, Highland - Σκωτία), PA80 (Oban, Argyll και Bute - Σκωτία), PH36 (Acharacle, Highland - Σκωτία), IV22 (Achnasheen, Highland - Σκωτία), PA38 (Appin, Argyll και Bute - Σκωτία), PH23 (Carrbridge, Highland - Σκωτία), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Σκωτία), IV21 (Gairloch, Highland - Σκωτία), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Αγγλία), EX35 (Lynton, Devon - Αγγλία), IV14 (Strathpeffer, Highland - Σκωτία), η ζώνη που καλύπτεται από τον ταχυδρομικό τομέα του Hawes (Βόρειο Yorkshire - Αγγλία). Το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες και διευκρινίσεις στις 3 Ιουνίου και στις 17 Σεπτεμβρίου 2014.
- (2) Στις ανωτέρω περιοχές, οι τιμές του πετρελαίου εσωτερικής καύσης και της αμόλυβδης βενζίνης είναι υψηλότερες από τις μέσες τιμές στην υπόλοιπη επικράτεια του Ηνωμένου Βασιλείου, με αποτέλεσμα να πλήττονται οι εντόπιοι καταναλωτές καυσίμων. Η διαφορά των τιμών οφείλεται στο επιπρόσθετο μοναδιαίο κόστος που προκύπτει από τη γεωγραφική θέση των νησιών, τον μικρό πληθυσμό τους και την παράδοση σχετικά μικρών ποσοτήτων καυσίμου.
- (3) Οι μειωμένοι φορολογικοί συντελεστές θα υπερβαίνουν τους ελάχιστους συντελεστές που ορίζονται στο άρθρο 7 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.
- (4) Λαμβάνοντας υπόψη τον ιδιαίτερο χαρακτήρα των περιοχών στις οποίες εφαρμόζεται ο συντελεστής και τη συγκρατημένη μείωσή του που μετριάζει μόνο εν μέρει το υψηλό κόστος που επωμίζονται οι εν λόγω γεωγραφικές περιοχές, το μέτρο δεν

<sup>1</sup> ) EE L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

αναμένεται να προκαλέσει οιαδήποτε μεταβολή που να συνδέεται συγκεκριμένα με την προμήθεια καυσίμων.

- (5) Κατά συνέπεια, το μέτρο κρίνεται αποδεκτό από την άποψη της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και της ανάγκης διασφάλισης θεμιτού ανταγωνισμού, και είναι συμβατό με τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την υγεία, το περιβάλλον, την ενέργεια και τις μεταφορές.
- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/96/EK κάθε άδεια που χορηγείται δυνάμει του εν λόγω άρθρου πρέπει να είναι αυστηρώς περιορισμένη χρονικά. Για να δοθούν επαρκείς διαβεβαιώσεις στις επιχειρήσεις και στους καταναλωτές τους οποίους αφορά το μέτρο, η άδεια θα πρέπει να χορηγηθεί για περίοδο έξι ετών. Ωστόσο, προκειμένου να μην υπονομευθούν οι μελλοντικές γενικές εξελίξεις του υφιστάμενου νομικού πλαισίου, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι, σε περίπτωση που το Συμβούλιο, ενεργώντας βάσει του άρθρου 113 της Συνθήκης, θεσπίσει ένα τροποποιημένο γενικό καθεστώς φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων με το οποίο δεν θα συνάδει η άδεια που χορηγείται με την παρούσα απόφαση, η ισχύς της παρούσας απόφασης θα πρέπει να λήγει την ημέρα κατά την οποία θα αρχίσουν να εφαρμόζονται οι κανόνες του εν λόγω τροποποιημένου καθεστώτος.
- (7) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### *Άρθρο 1*

1 Επιτρέπεται στο Ηνωμένο Βασίλειο να εφαρμόζει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην αμόλυβδη βενζίνη και στο πετρέλαιο εσωτερικής καύσης με το οποίο εφοδιάζονται ως καύσιμο οδικών οχημάτων οι ακόλουθες 17 περιοχές, οριζόμενες βάσει ταχυδρομικού κώδικα, όπου ενδείκνυται: IV54 (Strathcarron, Highland - Σκωτία), IV26 (Ullapool, Highland - Σκωτία), IV27 (Lairg, Highland - Σκωτία), NE48 (Hexham, Northumberland - Αγγλία), PH41 (Mallaig, Highland - Σκωτία), KW12 (Hallkirk, Highland - Σκωτία), PA80 (Oban, Argyll και Bute - Σκωτία), PH36 (Acharacle, Highland - Σκωτία), IV22 (Achnasheen, Highland - Σκωτία), PA38 (Appin, Argyll και Bute - Σκωτία), PH23 (Carrbridge, Highland - Σκωτία), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Σκωτία), IV21 (Gairloch, Highland - Σκωτία), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Αγγλία), EX35 (Lynton, Devon - Αγγλία), IV14 (Strathpeffer, Highland - Σκωτία), η ζώνη που καλύπτεται από τον ταχυδρομικό τομέα του Hawes (Βόρειο Yorkshire - Αγγλία).

Προκειμένου να αποφευχθεί οιαδήποτε υπεραντισταθμισή, η μείωση του κανονικού εθνικού φορολογικού συντελεστή για την αμόλυβδη βενζίνη ή το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης αντίστοιχα δεν είναι μεγαλύτερη από το πρόσθετο κόστος λιανικής πώλησης στις εν λόγω γεωγραφικές περιοχές, σε σύγκριση με το μέσο κόστος λιανικής πώλησης στο Ηνωμένο Βασίλειο, και δεν υπερβαίνει τις 50 λίρες στερλίνες (64 ευρώ) ανά 1.000 λίτρα προϊόντος.

2. Ο μειωμένος συντελεστής πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/96/EK, και ιδίως με τους ελάχιστους συντελεστές που ορίζονται στο άρθρο 7.

#### *Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση παράγει αποτελέσματα από την ημέρα της κοινοποίησής της. Εφαρμόζεται από την 1η Φεβρουαρίου 2015 και η ισχύς της λήγει στις 31 Ιανουαρίου 2021.

Ωστόσο, εάν το Συμβούλιο, ενεργώντας βάσει του άρθρου 113 της Συνθήκης, θεσπίσει ένα τροποποιημένο γενικό καθεστώς φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων με το οποίο δεν εναρμονίζεται η παρούσα άδεια, η παρούσα απόφαση λήγει την ημέρα κατά την οποία αρχίζουν να εφαρμόζονται οι κανόνες του εν λόγω τροποποιημένου καθεστώτος.

*Άρθρο 3*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*