



Bruxelles, le 15.1.2015
COM(2015) 4 final

2015/0004 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant le Royaume-Uni à appliquer des niveaux différenciés de taxation aux carburants dans certaines zones géographiques en vertu de la directive 2003/96/CE

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Motivation et objectifs de la proposition

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité au sein de l'Union est régie par la directive 2003/96/CE du Conseil ⁽¹⁾ (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 concernant le niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

La présente proposition vise à autoriser le Royaume-Uni à appliquer un taux d'accise réduit aux carburants (à savoir l'essence sans plomb et le gazole) dans les zones géographiques ci-après, définies dans la demande du Royaume-Uni par des références aux codes postaux: IV54 (Strathcarron, Highland - Écosse), IV26 (Ullapool, Highland - Écosse), IV27 (Lairg, Highland - Écosse), NE48 (Hexham, Northumberland - Angleterre), PH41 (Mallaig, Highland - Écosse), KW12 (Halkirk, Highland - Écosse), PA80 (Oban, Argyll and Bute - Écosse), PH36 (Acharacle, Highland - Écosse), IV22 (Achnasheen, Highland - Écosse), PA38 (Appin, Argyll et Bute - Écosse), PH23 (Carrbridge, Highland - Écosse), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Écosse), IV21 (Gairloch, Highland - Écosse), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Angleterre), EX35 (Lynton, Devon - Angleterre), IV14 (Strathpeffer, Highland - Écosse), la zone couverte par l'arrondissement postal de Hawes (dans le North Yorkshire - Angleterre).

D'après les informations communiquées par les autorités britanniques, les codes postaux permettent de définir précisément le champ d'application territorial de la mesure. Le système des codes postaux est commun à l'Angleterre, à l'Écosse, au Pays de Galles et à l'Irlande du Nord. Au Royaume-Uni, les arrondissements postaux et les circonscriptions postales couvrent plusieurs localités d'une même zone. Dans les zones rurales, la plus importante concentration de population dans une circonscription postale ou un arrondissement postal est probablement le village. La dimension des arrondissements et des circonscriptions est variable; par exemple, la zone relevant du code postal IV27 est la plus grande circonscription postale du Royaume-Uni, avec une superficie de 3 397 km², soit bien plus que la zone relevant du code postal NE48, qui couvre environ 750 km². La demande de dérogation fait référence aux arrondissements postaux les plus proches des zones sélectionnées ainsi qu'à la collectivité territoriale dont relève la zone concernée. Ainsi, la demande de dérogation pour la zone relevant du code postal IV21 (Gairloch, Highland - Écosse), signifie que l'arrondissement postal dans cette zone est Gairloch et que la collectivité territoriale est Highland - Écosse. Les arrondissements postaux sont souvent constitués d'un ou de plusieurs villages et portent généralement le nom de l'un des villages situés sur leur territoire.

Le tableau ci-dessous énumère les noms et les numéros des arrondissements postaux et des villages couverts par les circonscriptions postales mentionnées dans la demande:

Circonscription postale	Arrondissement(s) postal(postaux)	Villages
PH36	1: Acharacle	6: Acharacle, Strontian, Kilchoan, Salen,

¹ 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).

		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 et Lynmouth	3: Barbrook, Brendon, Lynmouth
IV54	1: Strathcarron	4: Strathcarron, Locharron, Applecross, Shieldaig
IV26	1: Ullapool	1: Achiltibuie
IV27	<i>s.o.</i>	7: Lairg, Durness, Tongue, Scourie, Lochinver, Kinlochbervie, Talmine
PH41	<i>s.o.</i>	2: Mallaig, Inverie
KW12	1: Halkirk	1: Halkirk
PA80	<i>s.o.</i>	3: Lochaline, Morvern, Drimmin
NE48	<i>s.o.</i>	7: Bellingham, Falstone, Kielder, Wark, Tarsset, West Woodburn, Barrasford

Circonscription postale	Arrondissement postal	Villages
<i>s.o.</i>	Hawes	2: Gayle, Butterset

Dans certains cas (IV27, PH41, PA80, NE48), les circonscriptions postales ne comprennent pas un arrondissement postal complet, et par conséquent, seule la liste des villages a été communiquée. Pour la plupart des zones figurant sur la liste, l'arrondissement postal et la circonscription postale coïncident.

Selon les informations transmises par le Royaume-Uni, le prix par 1 000 litres de carburants dans les zones qui devraient bénéficier de la mesure est en moyenne 100 GBP (environ 128,5 EUR) ⁽³⁾ plus élevé que la moyenne dans le reste du pays. Le niveau plus élevé des prix dans ces zones s'explique par des coûts de transport et de distribution plus importants, ainsi que par une faible population. L'objectif de la mesure consiste à compenser en partie le coût élevé des carburants dans les zones en question.

² La circonscription postale EX35 comprend deux arrondissements postaux, à savoir Lynton et Lynmouth. Ces deux arrondissements bénéficieront du taux réduit.

³ Tous les calculs sont effectués sur la base du taux de change du 1^{er} octobre 2014, à savoir 1 EUR = 0,77820 GBP. Voir le JO C 344 du 2.10.2014.

Contexte général

L'article 19, paragraphe 1, de la directive dispose que le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires du niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

Par lettre du 2 février 2014, les autorités britanniques ont informé la Commission de leur intention d'appliquer un taux réduit à l'essence sans plomb et au gazole proposés à la vente comme carburants dans les zones géographiques susmentionnées. Le taux d'accise réduit applicable aux carburants sera inférieur de 50 GBP (environ 64,3 EUR) par 1 000 litres au taux normal en vigueur au Royaume-Uni (580 GBP ou environ 745,3 EUR) pour l'essence et le gazole. Il resterait ainsi bien au-delà du taux minimal par 1 000 litres fixé au niveau de l'Union européenne, à savoir 359 EUR pour l'essence sans plomb et 330 EUR pour le gazole. Des informations et explications complémentaires ont été fournies par les autorités britanniques le 3 juin et le 17 septembre 2014.

Le Royaume-Uni a sollicité l'octroi de la réduction pour une période de six ans, ce qui correspond à la période maximale visée à l'article 19, paragraphe 2, de la directive.

Selon les autorités britanniques, le prix par 1 000 litres des carburants dans les zones susmentionnées est environ 100 GBP (environ 128,5 EUR) plus élevé que la moyenne dans le reste du Royaume-Uni. Le prix pratiqué dans les zones considérées est similaire aux prix à la pompe observés dans les îles pour lesquelles le Royaume-Uni applique une réduction conformément à la décision d'exécution 2011/776/UE du Conseil⁴, abstraction faite de ladite réduction. Une réduction de 50 GBP (environ 64,3 EUR) par 1 000 litres ne couvrirait pas totalement la différence de prix, mais elle offrirait aux consommateurs une compensation partielle des prix plus élevés qu'ils doivent supporter.

Pour déterminer si les zones concernées peuvent bénéficier du taux réduit, on a pris en considération deux facteurs essentiels:

- le caractère abordable des carburants, en raison des prix élevés à la pompe et des revenus hebdomadaires inférieurs à la moyenne nationale;
- la nécessité pour les particuliers de disposer de carburant routier dans le cadre de leur vie quotidienne, qui est démontrée par la forte dépendance automobile et l'accessibilité réduite aux transports publics et aux services essentiels.

D'après les données statistiques fournies par les autorités britanniques, les revenus hebdomadaires moyens dans les collectivités territoriales, où se situent les zones sélectionnées, varient entre 412,10 GBP (528,6 EUR) et 493,30 GBP (633,9 EUR), soit un niveau inférieur à la moyenne britannique, qui est de 518 GBP (⁵) (665,6 EUR). Les collectivités territoriales pour lesquelles des données statistiques sont recueillies présentent généralement une couverture géographique plus large que les zones auxquelles la mesure s'appliquera. Selon les autorités britanniques, on peut supposer que les revenus hebdomadaires moyens réels dans les zones concernées se situent à un niveau encore plus bas que les chiffres disponibles pour ces collectivités territoriales. Cela s'explique par la présence de grandes entreprises dans les principales localités situées sur le territoire des collectivités,

⁴ Décision d'exécution 2011/776/UE du Conseil du 24 novembre 2011 autorisant le Royaume-Uni à appliquer des taux réduits de taxation aux carburants fournis dans les Hébrides intérieures et extérieures, les îles septentrionales (Northern Isles), les îles du Firth of Clyde et les îles Scilly, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE (JO L 317 du 30.11.2011, p. 34).

⁵ Voir les informations fournies par l'Office national des statistiques du Royaume-Uni: '<http://www.nomisweb.co.uk/default.asp>'.

souvent à plus de 160 km des zones sélectionnées en question. Les flux de revenus dans les zones couvertes par la mesure dépendent de l'agriculture et du tourisme. Les autorités britanniques partent donc de l'hypothèse que les revenus hebdomadaires dans ces zones sont inférieurs aux revenus perçus dans les îles qui appliquent actuellement la dérogation (436,0 GBP, soit 752,8 EUR).

D'après les données transmises par l'Office national des statistiques du Royaume-Uni, la valeur ajoutée brute par habitant dans les zones concernées est comprise entre 12 036 GBP (15 466,5 EUR) et 17 936 GBP (23 048 EUR), montants inférieurs à la moyenne annuelle britannique, qui est de 21 674 GBP (27 851,5 EUR).

Selon les autorités britanniques, les débouchés économiques limités dans ces zones par rapport à des zones plus urbanisées du Royaume-Uni entraînent une émigration de la population active, ce qui explique en grande partie la stabilité du taux de chômage, qui n'est pas nécessairement le reflet de la qualité de vie dans ces zones. Sur le plan économique, les principaux effets des faibles densités de population sur de vastes zones géographiques sont les suivants:

- les distances moyennes entre les services individuels et les entreprises sont très grandes, de sorte que les coûts de transport dans le cadre des activités de base sont également relativement élevés, tant pour les particuliers que pour les entreprises;
- le bassin de population que les entreprises peuvent desservir au sein de la même zone géographique est plus restreint, et celles-ci doivent par conséquent appliquer des marges unitaires généralement plus élevées afin de pouvoir réaliser des bénéfices sur un chiffre d'affaires limité.

Par ailleurs, plusieurs raffineries ont récemment cessé leurs activités au Royaume-Uni. La réduction du nombre de raffineries a eu pour corollaire l'augmentation du nombre de stations-service situées à plus de 160 km de la raffinerie la plus proche, ce qui s'est traduit par une hausse des coûts d'acheminement du carburant vers les zones considérées.

La disponibilité des bus dans l'ensemble des zones rurales concernées est nettement inférieure à la moyenne pour la Grande-Bretagne ⁽⁶⁾. Ce facteur, conjugué à l'utilisation limitée des trains dans les zones en question et à un fort taux d'utilisation de la voiture malgré les prix élevés à la pompe, montre que la voiture y est indispensable comme moyen de transport.

Les services dans des zones rurales reculées du Royaume-Uni, telles que les zones retenues, desservent probablement une zone géographique plus étendue que ceux dans les localités urbaines, en partie en raison des faibles densités de populations dans ces zones. Cela signifie que les distances moyennes entre les habitations isolées, les localités, les services et les entreprises sont très grandes, de sorte que les coûts de transport dans le cadre des activités de base sont également assez élevés. À titre d'exemple, pour se rendre de la zone relevant du code postal IV27 vers le supermarché de taille normale le plus proche, il faut parfois parcourir jusqu'à 220 km aller-retour.

Les difficultés exposées ci-dessus montrent que les résidents des zones sélectionnées ont besoin d'une voiture dans leur vie quotidienne et l'incidence du prix élevé des carburants sur ceux-ci. Le Royaume-Uni estime que le taux d'accise réduit appliqué aux carburants contribuera à soutenir ces communautés rurales fragiles et isolées en allégeant quelque peu le coût de la vie particulièrement élevé qu'elles doivent supporter. Il importe de ne pas considérer ces facteurs individuellement, mais plutôt, comme une combinaison d'éléments qui

⁶ Voir le lien suivant: '<https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts99-travel-by-region-and-area-type-of-residence>'.

ont conduit à un réel besoin social et économique d'appliquer un taux réduit dans les zones visées.

Fonctionnement de la mesure

Au Royaume-Uni, les droits d'accise sur les carburants routiers sont prélevés lorsque le carburant quitte la raffinerie, lors de son importation ou au moment de sa sortie de l'entrepôt d'accise. Il est alors difficile de déterminer la quantité de carburant destinée aux régions concernées.

C'est pourquoi l'exonération sera octroyée au point de vente dans les zones visées par la mesure, ce qui permettra d'éviter le risque d'un détournement du carburant soumis au taux réduit. Les revendeurs dans les zones concernées seront enregistrés auprès de l'administration de la fiscalité et des douanes (HM Revenue and customs) en tant que revendeurs agréés, et ils seront tenus de réduire le prix à la pompe du carburant à concurrence du montant de l'exonération. Ils seront en retour autorisés à demander le remboursement des droits auprès de ladite administration, sur une base périodique, en fonction du volume de carburant vendu.

Bénéficiaires

La mesure vise les particuliers, mais tous les achats de carburant, y compris à des fins professionnelles, bénéficieront du prix réduit.

Les 27 stations-service susceptibles de bénéficier du régime sont toutes indépendantes.

Arguments des autorités britanniques concernant l'incidence de la mesure sur le marché intérieur

Les autorités britanniques ne pensent pas que la mesure aurait une incidence sur le bon fonctionnement du marché intérieur.

Si l'on compare les prix pratiqués dans les stations-service concernées par la réduction fiscale proposée de 50 GBP par 1 000 litres (64,3 EUR) à ceux de leurs concurrentes les plus proches qui ne sont pas visées par le régime:

pour l'essence, l'écart moyen est réduit à 10 GBP (12,9 EUR). En moyenne, les sites couverts par le régime seraient 10 GBP (12,9 EUR) plus chers que leurs homologues les plus proches qui n'en relèvent pas;

pour le gazole, l'écart moyen passe à 6 GBP (7,7 EUR). En moyenne, les sites couverts par le régime seraient 6 GBP (7,7 EUR) plus chers par 1 000 litres que leurs homologues les plus proches qui n'en relèvent pas.

L'application d'un taux réduit permettra d'aligner globalement les prix des stations concernées sur ceux des stations situées dans des zones avoisinantes qui ne relèvent pas du régime. À ce titre, on ne s'attend pas à ce que les consommateurs modifient leurs trajets en voiture ni à ce que les stations-service situées dans des zones jouxtant les zones bénéficiaires viennent se réimplanter dans ces dernières. En outre, du fait des faibles densités de population et de l'éloignement par rapport aux principales localités, conjuguées aux coûts d'investissement considérables pour implanter de nouvelles stations-service, les stations-service existantes n'auraient aucun intérêt commercial à se réimplanter dans les zones relevant du régime, même si l'on tient compte du taux réduit.

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.

Évaluation de la mesure conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

Raisons de politique spécifiques

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.»

La mesure envisagée par la Royaume-Uni consiste à réduire les droits d'accise sur les carburants fournis dans certaines parties de son territoire définies par un code postal, à savoir PH36, IV22, IV21, PH19, PH23, IV14, PA38, LA17, Hawes, EX35, IV54, IV26, IV27, PH41, KW12, PA80, NE48.

L'objectif est de rapprocher les prix à la pompe dans ces régions du niveau moyen observé au Royaume-Uni. Le niveau plus élevé du coût unitaire et, partant, des prix à la pompe dans ces zones s'explique par des frais de transports et de distribution plus importants et par des économies d'échelle moindres.

On peut donc conclure que le souhait d'appliquer un taux d'accise réduit aux carburants vendus dans les zones concernées pour tenir compte des conditions économiques et sociales particulières qui les caractérisent découle de raisons de politique spécifiques, en particulier pour ce qui est de la politique sociale et régionale.

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

L'objectif de la mesure est de compenser en partie le niveau plus élevé du coût unitaire, et, partant, des prix à la pompe, du carburant vendu dans les zones concernées, au moyen d'une exonération directe au point de vente.

La mesure est limitée à ce qui est nécessaire à cet effet. Plus particulièrement, l'exonération est limitée à une quantité (relativement faible) de carburant vendu dans les zones concernées, le volume total utilisé dans les circonscriptions postales retenues étant inférieur à 50 millions de litres par an, ce qui représente 0,1 % de la consommation totale de carburants au Royaume-Uni.

La Commission constate que le taux d'accise sera réduit de 50 GBP (64,3 EUR) par 1 000 litres de produit. Le prix des carburants dans les zones sélectionnées est environ 100 GBP (128,5 EUR) plus élevé que la moyenne dans le reste du Royaume-Uni. Au cours du dernier trimestre de 2012, les prix y étaient supérieurs au prix minimal pratiqué dans les îles qui appliquent actuellement une réduction fiscale sur la base de la décision d'exécution 2011/776/UE du Conseil. Les caractéristiques des prix dans ces zones sont similaires à celles observées dans les îles où la réduction fiscale est appliquée. Il est peu probable qu'un abattement de 50 GBP (64 EUR) puisse combler intégralement l'écart entre ces prix élevés et la moyenne britannique, mais il permettrait aux particuliers de compenser en partie le prix élevé qu'ils doivent supporter.

Enfin, malgré l'exonération, la charge fiscale pesant sur les carburants consommés dans les zones géographiques concernées reste bien supérieure aux niveaux minimaux de taxation établis dans la directive 2003/96/CE.

On peut dès lors en conclure que, si la mesure considérée constitue une réduction fiscale appliquée aux combustibles fossiles qui devrait en principe faire l'objet d'un examen critique, compte tenu des conditions géographiques et sociales particulières, elle peut être jugée acceptable dans le contexte plus large des politiques de l'Union en matière de santé, d'environnement, d'énergie et de transport.

En outre, compte tenu des éléments fournis, cette mesure apparaît acceptable au regard du bon fonctionnement du marché intérieur et de la nécessité d'assurer une concurrence loyale. En particulier, eu égard au caractère isolé des zones auxquelles elle s'applique et de la réduction modérée du taux, la mesure ne devrait pas entraîner de modification de la consommation de carburants du fait d'un afflux de consommateurs venant du reste du pays.

Période d'application de la mesure et évolution du cadre de l'Union régissant la taxation de l'énergie

La Commission propose de fixer la période d'application au maximum autorisé par la directive 2003/96/CE, à savoir six ans. Cette période semble appropriée pour permettre aux autorités britanniques de rassembler des informations sur les effets de la mesure et pour offrir aux entreprises et aux consommateurs bénéficiant de cette dernière un degré suffisant de prévisibilité.

Règles en matière d'aides d'état

Après application de la réduction envisagée par les autorités britanniques, le taux de taxation de l'essence sans plomb et du gazole dans les régions concernées sera toujours conforme aux niveaux minimaux de taxation prévus à l'article 7 de la directive 2003/96/CE. Pour autant qu'elle respecte les conditions établies à l'article 44 du règlement général d'exemption par catégorie [règlement (UE) n° 651/2014⁷], la mesure est dès lors dispensée de l'obligation de notification préalable.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

La présente proposition fait suite à une demande présentée par le Royaume-Uni 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 externes.

Analyse d'impact

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

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Principe de subsidiarité

Le domaine de la fiscalité indirecte, couvert par l'article 113 du TFUE, ne relève pas en lui-même des compétences exclusives de l'Union européenne au sens de l'article 3 du TFUE.

⁷ Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

Cependant, l'exercice par les États membres de leurs compétences dans ce domaine est strictement encadré et limité par le droit de l'Union 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.

La présente proposition, en tant qu'acte non législatif, n'est toutefois pas soumise au mécanisme d'examen prévu dans le protocole n° 2 du TFUE, qui ne s'applique qu'aux projets d'actes législatifs.

Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. L'allégement fiscal ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis (voir les considérations concernant les aspects liés au marché intérieur et à la concurrence loyale ci-dessus).

Choix des instruments

Instrument(s) proposé(s): décision d'exécution du Conseil.

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

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La mesure n'entraîne pas de charge financière et administrative pour l'Union. La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant le Royaume-Uni à appliquer des niveaux différenciés de taxation aux carburants dans certaines zones géographiques en vertu de la directive 2003/96/CE

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

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 ⁽¹⁾, et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par lettre du 2 février 2014, le Royaume-Uni a demandé l'autorisation d'appliquer un taux d'accise réduit au gazole et à l'essence sans plomb en vertu de l'article 19 de la directive 2003/96/CE dans les zones géographiques ci-après, définies par un code postal, le cas échéant: IV54 (Strathcarron, Highland - Écosse), IV26 (Ullapool, Highland - Écosse), IV27 (Lairg, Highland - Écosse), NE48 (Hexham, Northumberland - Angleterre), PH41 (Mallaig, Highland - Écosse), KW12 (Halkirk, Highland - Écosse), PA80 (Oban, Argyll and Bute - Écosse), PH36 (Acharacle, Highland - Écosse), IV22 (Achnasheen, Highland - Écosse), PA38 (Appin, Argyll et Bute - Écosse), PH23 (Carrbridge, Highland - Écosse), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Écosse), IV21 (Gairloch, Highland - Écosse), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Angleterre), EX35 (Lynton, Devon - Angleterre), IV14 (Strathpeffer, Highland - Écosse), la zone couverte par l'arrondissement postal de Hawes (dans le North Yorkshire - Angleterre). Le Royaume-Uni a fourni des informations complémentaires et des précisions le 3 juin et le 17 septembre 2014.
- (2) Dans ces zones, les prix du gazole et de l'essence sans plomb sont supérieurs à la moyenne constatée dans le reste du territoire britannique, ce qui constitue un désavantage pour les consommateurs locaux de carburants. La différence de prix est due au surcoût unitaire induit par la situation géographique de ces zones, la taille restreinte de leur population et la livraison de quantités de carburant relativement faibles.
- (3) Les taux réduits de taxation seront supérieurs aux niveaux minimaux établis à l'article 7 de la directive 2003/96/CE.
- (4) Compte tenu du caractère particulier des zones visées et de la réduction modeste du taux, qui n'allège que partiellement les coûts plus élevés supportés dans les zones géographiques concernées, la mesure ne devrait pas entraîner de mouvement spécifiquement lié à la fourniture de carburant.

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

- (5) Par conséquent, la mesure est acceptable au regard du bon fonctionnement du marché intérieur et de la nécessité d'assurer une concurrence loyale, et elle est compatible avec les politiques de l'Union en matière de santé, d'environnement, d'énergie et de transport.
- (6) 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. Afin d'offrir aux entreprises et aux consommateurs un degré suffisant de prévisibilité, l'autorisation devrait être accordée pour une période de six ans. Toutefois, afin de ne pas compromettre les évolutions générales à venir du cadre juridique existant, il est approprié de prévoir que, si le Conseil, agissant en vertu de l'article 113 du traité, adopte un système général modifié de taxation des produits énergétiques avec lequel l'autorisation accordée par la présente décision n'est pas compatible, la présente décision expirera le jour de l'entrée en vigueur des règles de ce système modifié.
- (7) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union relatives aux aides d'État,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1 Le Royaume-Uni est autorisé à appliquer un taux réduit de taxation à l'essence sans plomb et au gazole fournis comme carburant destiné aux véhicules routiers dans les 17 zones ci-après, définies par un code postal, le cas échéant: IV54 (Strathcarron, Highland - Écosse), IV26 (Ullapool, Highland - Écosse), IV27 (Lairg, Highland - Écosse), NE48 (Hexham, Northumberland - Angleterre), PH41 (Mallaig, Highland - Écosse), KW12 (Hallkirk, Highland - Écosse), PA80 (Oban, Argyll and Bute - Écosse), PH36 (Acharacle, Highland - Écosse), IV22 (Achnasheen, Highland - Écosse), PA38 (Appin, Argyll et Bute - Écosse), PH23 (Carrbridge, Highland - Écosse), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Écosse), IV21 (Gairloch, Highland - Écosse), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Angleterre), EX35 (Lynton, Devon - Angleterre), IV14 (Strathpeffer, Highland - Écosse), la zone couverte par l'arrondissement postal de Hawes (dans le North Yorkshire - Angleterre).

Afin d'éviter toute surcompensation, la réduction du taux normal de taxation applicable au niveau national à l'essence sans plomb et au gazole n'excède pas le surcoût à la vente constaté dans les zones géographiques concernées par rapport au coût moyen à la vente pratiqué dans l'ensemble du Royaume-Uni et, en tout état de cause, ne dépasse pas 50 GBP (64 EUR) par 1 000 litres de produit.

2. Les taux réduits doivent respecter les obligations prévues par la directive 2003/96/CE, et notamment les niveaux minimaux visés à l'article 7 de cette dernière.

Article 2

La présente décision prend effet le jour de sa notification. Elle est applicable à partir du 1^{er} février 2015 et expire le 31 janvier 2021.

Toutefois, si le Conseil, agissant en vertu de l'article 113 du traité, adopte un système général modifié de taxation des produits énergétiques avec lequel la présente autorisation n'est pas compatible, la présente décision expire le jour de l'entrée en vigueur des règles de ce système modifié.

Article 3

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président