EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 15.1.2015
COM(2015) 4 final

2015/0004 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij het Verenigd Koninkrijk wordt gemachtigd in bepaalde geografische gebieden een gedifferentieerd belastingniveau op motorbrandstoffen toe te passen op grond van Richtlijn 2003/96/EG

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Motivering en doel van het voorstel

De belastingheffing van energieproducten en elektriciteit in de Unie is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG van de Raad[1] (hierna "de energiebelastingrichtlijn" of "de richtlijn" genoemd).

Behalve op grond van de bepalingen van met name de artikelen 5, 15 en 17 kan de Raad ook uit hoofde van artikel 19, lid 1, van de richtlijn op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd om verdere belastingvrijstellingen of -verlagingen in te voeren.

Dit voorstel strekt ertoe het Verenigd Koninkrijk toestemming te verlenen voor de invoering van een verlaagde accijns op motorbrandstoffen gebruikt voor voortbeweging (namelijk loodvrije benzine en gasolie) in de volgende geografische gebieden, die in het verzoek van het Verenigd Koninkrijk zijn omschreven aan de hand van hun postcode: IV54 (Strathcarron, Highland - Schotland), IV26 (Ullapool, Highland - Schotland), IV27 (Lairg, Highland – Schotland), NE48 (Hexham, Northumberland - Engeland), PH41 (Mallaig, Highland - Schotland), KW12 (Halkirk, Highland – Schotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute – Schotland), PH36 (Acharacle, Highland – Schotland), IV22 (Achnasheen, Highland - Schotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute – Schotland), PH23 (Carrbridge, Highland - Schotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Schotland), IV21 (Gairloch, Highland - Schotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Engeland), EX35 (Lynton, Devon - Engeland), IV14 (Strathpeffer, Highland - Schotland) en het gebied dat onder "poststad" Hawes valt (in North Yorkshire - Engeland).

Volgens de informatie van de Britse autoriteiten staan de postcodes garant voor een duidelijke afbakening van het territoriale toepassingsgebied van de maatregel. Het postcodesysteem wordt gebruikt in Engeland, Schotland, Wales en Noord-Ierland. In het VK omvatten poststeden en postcodedistricten verschillende woonplaatsen binnen een gebied. In landelijke gebieden is het grootste bevolkingscentrum van een postcodedistrict of een poststad doorgaans een dorp. De grootte van de steden en districten varieert: postcodedistrict IV27 is bijvoorbeeld het grootste district in het VK met een oppervlakte van 3 397 km^2, terwijl district NE48 slechts ongeveer 750 km^2 beslaat. In het derogatieverzoek worden de dichtstbijzijnde poststeden van de geselecteerde gebieden en de hogere lokale autoriteit genoemd. Zo betekent het derogatieverzoek voor IV21 (Gairloch, Highland - Schotland) dat de poststad in IV21 Gairloch is en de lokale autoriteit Highland - Schotland. Poststeden bestaan veelal uit een of meer dorpen en zijn vaak naar een daarvan vernoemd.

De onderstaande tabel bevat de namen en nummers van de poststeden en dorpen die onder de in het verzoek genoemde postcodedistricten vallen:

Postcodedistrict	**Poststad/ poststeden**	**Dorpen**
PH 36	1: Acharacle	6: Acharacle, Strontian, Kilchoan, Salen, Glenborrodale, Achateny

[1] Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003 blz. 51).

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
IV 27	*n.v.t.*	7: Lairg, Durness, Tongue, Scourie, Lochinver, Kinlochbervie, Talmine
PH41	*n.v.t.*	2: Mallaig, Inverie
KW12	1: Halkirk	1: Halkirk
PA80	*n.v.t.*	3: Lochaline, Morvern, Drimnin
NE48	*n.v.t.*	7: Bellingham, Falstone, Kielder, Wark, Tarset, West Woodburn, Barrasford

Postcodedistrict	Poststad	Dorpen
n.v.t.	Hawes	2: Gayle, Butterset

In sommige gevallen (IV27, PH41, PA80, NE48) omvat het postcodedistrict geen volledige poststad; dan is enkel de lijst van de dorpen verstrekt. Voor de meeste gebieden op de lijst vallen de poststad en het postcodedistrict samen.

Volgens de door het VK verstrekte informatie liggen de brandstofprijzen in de gebieden waarop de maatregel is gericht, gemiddeld 100 GBP (ongeveer 128,5 EUR[3]) per 1 000 liter hoger dan de gemiddelde prijs in de rest van het VK. De hogere prijzen in deze gebieden zijn toe te schrijven aan de hogere vervoers- en distributiekosten en de lage bevolkingsdichtheid. Doel van de maatregel is de hoge kosten van motorbrandstoffen in de genoemde gebieden enigszins te compenseren.

Algemene context

Artikel 19, lid 1, van de richtlijn bepaalt dat de Raad op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen kan besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd om verdere belastingvrijstellingen of -verlagingen in te voeren.

[2] Het postcodedistrict EX35 omvat twee poststeden — Lynton en Lynmouth. De verlaagde accijns zou voor beide poststeden gelden.

[3] Alle berekeningen zijn gebaseerd op de op 1 oktober 2014 geldende wisselkoers, d.w.z. 0,77820 GBP voor 1 EUR. Zie PB C 344 van 2.10.2014.

Bij brief van 2 februari 2014 hebben de Britse autoriteiten de Commissie meegedeeld dat zij in de hierboven genoemde geografische gebieden een verlaagd tarief willen toepassen op loodvrije benzine en gasolie, verkocht als brandstof voor voortbeweging. De verlaagde accijns op de brandstoffen gebruikt voor voortbeweging zal 50 GBP (ongeveer 64,3 EUR) per 1 000 liter lager zijn dan het normale tarief dat in het VK van toepassing is op benzine en gasolie (580 GBP of ongeveer 745,3 EUR). Dit betekent dat het verlaagde tarief nog altijd ver boven het huidige EU-minimum per 1 000 liter van 359 EUR voor loodvrije benzine en 330 EUR voor gasolie zou liggen. De Britse autoriteiten hebben aanvullende informatie en nadere toelichtingen verstrekt op 3 juni en 17 september 2014.

Het VK heeft verzocht om het verlaagde tarief te mogen toepassen gedurende zes jaar, hetgeen de maximumtermijn is waarin artikel 19, lid 2, van de richtlijn voorziet.

Volgens de Britse autoriteiten ligt de brandstofprijs in de hierboven genoemde gebieden circa 100 GBP (ongeveer 128,5 EUR) per 1 000 liter hoger dan de gemiddelde prijs in de rest van het VK. De prijs in deze gebieden komt overeen met de prijzen aan de pomp op de eilanden als geen rekening wordt gehouden met de belastingvermindering die het Verenigd Koninkrijk toepast op grond van Uitvoeringsbesluit 2011/776/EU van de Raad[4]. Een verlaging van 50 GBP (ongeveer 64,3 EUR) per 1 000 liter zou het prijsverschil niet volledig opvangen, maar de consumenten wel enige compensatie bieden voor de hogere prijzen die zij moeten betalen.

Om te bepalen welke gebieden in aanmerking komen voor de verlaagde accijns, is rekening gehouden met twee belangrijke factoren:

- de betaalbaarheid van brandstoffen, gemeten naar de hoge prijzen aan de pomp en het weekloon dat onder het VK-gemiddelde ligt,
- de behoefte aan brandstoffen voor wegvoertuigen in het dagelijkse leven van de burgers, op grond van de hoge afhankelijkheid van auto's en de beperkte toegang tot openbaar vervoer en basisdiensten.

Volgens de statistische gegevens die door het Verenigd Koninkrijk zijn verstrekt, varieert het gemiddelde weekloon in het ambtsgebied van de lokale autoriteiten, waarbinnen de geselecteerde gebieden vallen, van 412,10 GBP (528,6 EUR) tot 493,30 GBP (633,9 EUR), hetgeen onder het landelijk gemiddelde van 518 GBP[5] (665,6 EUR) ligt. De lokale autoriteiten waarvoor statistische gegevens worden verzameld, hebben doorgaans een ruimer ambtsgebied dan de gebieden waarvoor de maatregel zal gelden. Volgens de Britse autoriteiten kan ervan worden uitgegaan dat het werkelijke gemiddelde weekloon in de gebieden in kwestie zelfs nog lager is dan de cijfers die beschikbaar zijn voor de lokale autoriteiten. Dit is toe te schrijven aan de aanwezigheid van grotere ondernemingen in de belangrijkste woonplaatsen binnen het ambtsgebied van de lokale autoriteiten, die zich vaak op meer dan 100 mijl (ongeveer 160 km) van de geselecteerde gebieden in kwestie bevinden. De inkomstenstromen in de gebieden waarop de maatregel is gericht, zijn afhankelijk van de landbouw en het toerisme. Daarom gaan de Britse autoriteiten ervan uit dat het weekloon in deze gebieden lager ligt dan de lonen op de eilanden die momenteel de derogatie toepassen (463,0 GBP - 752,8 EUR).

---

4 Uitvoeringsbesluit 2011/776/EU van de Raad van 24 november 2011 waarbij het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op motorbrandstoffen die worden geleverd op de eilanden van de Binnen- en Buiten-Hebriden, de Northern Isles, de eilanden in de Clyde en de Isles of Scilly (PB L 317 van 30.11.2011, blz. 34-35).

5 Vergelijk met de informatie die is verstrekt door het Nationale Bureau voor de Statistiek van het VK: "http://www.nomisweb.co.uk/default.asp".

Volgens gegevens van het Nationale Bureau voor de Statistiek van het VK varieert de bruto toegevoegde waarde per hoofd in de gebieden in kwestie van 12 036 GBP (15 466,5 EUR) tot 17 936 GBP (23 048 EUR) en ligt deze dus lager dan het landelijk gemiddelde van 21 674 GBP (27 851,5 EUR) per jaar.

Volgens de Britse autoriteiten leiden de beperkte economische mogelijkheden in deze gebieden ten opzichte van meer verstedelijkte gebieden in het VK ertoe dat de economisch actieve bevolking emigreert; dit is de belangrijkste verklaring voor de stabiele werkloosheidsgraad, die niet noodzakelijk een weerspiegeling is van de levenskwaliteit in deze gebieden. Economisch gezien zijn de voornaamste effecten van een lage bevolkingsdichtheid in grote geografische gebieden dat:

- de gemiddelde afstand tussen de verschillende diensten en bedrijven zeer groot is, waardoor de transportkosten van basisactiviteiten ook verhoudingsgewijs hoog uitvallen — zowel voor particulieren als voor bedrijven;
- bedrijven binnen eenzelfde geografische gebied een kleinere klantenvijver hebben waarin zij kunnen vissen, en daarom met doorgaans hogere eenheidsmarges moeten werken om met een beperkte omzet winstgevend te zijn.

In de afgelopen jaren zijn er in het VK ook verschillende raffinaderijen gesloten. Door het kleinere aantal raffinaderijen liggen er meer tankstations op meer dan 100 mijl (ongeveer 160 km) van de dichtstbijzijnde raffinaderij, waardoor de kosten voor het transport van brandstoffen naar de gebieden in kwestie zijn gestegen.

In alle landelijke gebieden in kwestie is het busaanbod aanzienlijk lager dan het gemiddelde aanbod in Groot-Brittannië[6]. In combinatie met de beperkte treinverbindingen in de betrokken gebieden en het intensieve autogebruik ondanks de hoge prijzen aan de pomp onderstreept dit dat de auto een noodzakelijk vervoermiddel is in deze gebieden.

De dienstverlening in afgelegen, landelijke gebieden in het VK, zoals de geselecteerde gebieden, moet doorgaans een groter geografisch gebied afdekken dan in stedelijke agglomeraties, deels door de lage bevolkingsdichtheid van deze gebieden. Daardoor is de gemiddelde afstand tussen afzonderlijke huizen, woonplaatsen, diensten en bedrijven zeer groot, en zijn dus ook de transportkosten voor basisactiviteiten verhoudingsgewijs hoog. Zo kan bijvoorbeeld een heen- en terugreis vanuit het gebied dat onder postcode IV27 valt, naar de dichtstbijzijnde doorsneesupermarkt tot 135 mijl (ongeveer 220 km) bedragen.

De moeilijkheden die hierboven zijn beschreven, tonen aan dat de bewoners van de geselecteerde gebieden in het dagelijkse leven niet zonder auto kunnen; zij maken ook duidelijk welke gevolgen de hoge brandstofprijzen voor hen hebben. Het VK is van mening dat de verlaging van de brandstofaccijns deze kwetsbare en afgelegen landelijke gemeenschappen meer ademruimte zou bieden, doordat zij de bijzonder hoge kosten van levensonderhoud enigszins zou temperen. Het is zaak deze factoren niet elk afzonderlijk te bekijken, maar veeleer als een combinatie van elementen die ertoe heeft geleid dat de accijnsverlaging in de genoemde gebieden een echte sociale en economische noodzaak is geworden.

Opzet van de maatregel

In het VK wordt de accijns op brandstoffen voor het wegvervoer verschuldigd op de plaats waar de brandstof de raffinaderij verlaat, waar zij wordt ingevoerd of waar zij een

[6] Zie "https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/nts99-travel-by-region-and-area-type-of-residence".

accijnsentrepot verlaat. Op die plaats kan echter moeilijk worden bepaald hoeveel brandstof bestemd is voor de begunstigde gebieden.

Daarom worden de tariefverlagingen toegepast op het verkooppunt in de begunstigde gebieden, zodat er geen risico bestaat dat brandstof waarvoor de accijns is verlaagd, naar elders wordt afgeleid. Detailhandelaren in brandstoffen in de betrokken gebieden worden bij de nationale belasting- en douanedienst (HM Revenue and Customs - HMRC) als erkend detailhandelaar geregistreerd en moeten de prijs van een liter brandstof verminderen met het bedrag van de accijnsverlaging. Op gezette tijden mogen zij vervolgens bij de HMRC om teruggaaf van accijns verzoeken op basis van het aantal liters verkochte brandstof.

Begunstigden

De maatregel is bedoeld voor particulieren, maar de lagere prijs zal gelden voor alle aankopen, ook commerciële.

Alle 27 tankstations die in aanmerking kunnen komen voor de regeling, zijn onafhankelijk.

Evaluatie van de Britse autoriteiten wat betreft de gevolgen van de maatregel voor de interne markt

De Britse autoriteiten zijn van mening dat de maatregel geen gevolgen zal hebben voor de goede werking van de interne markt.

Een vergelijking van de prijzen van de tankstations in de gebieden waar de accijns met 50 GBP per 1 000 liter (64,3 EUR) zou worden verlaagd, met die van de naaste concurrenten die buiten de regeling vallen, levert het volgende op:

- voor benzine daalt het gemiddelde verschil tot 10 GBP (12,9 EUR). Gemiddeld zouden tankstations die onder de regeling vallen, 10 GBP (12,9 EUR) duurder zijn dan hun naaste concurrenten die niet onder de regeling vallen;

- voor diesel wordt het gemiddelde verschil 6 GBP (7,7 EUR). Gemiddeld zouden tankstations die onder de regeling vallen, 6 GBP per 1 000 liter (7,7 EUR) goedkoper zijn dan hun naaste concurrenten die niet onder de regeling vallen.

Door de verlaging zou het prijsniveau in de betrokken stations en in de stations in nabijgelegen gebieden die niet onder de regeling vallen, min of meer worden gelijkgetrokken. Het is dan ook niet te verwachten dat consumenten hun reisroute zullen aanpassen of dat tankstations in gebieden die grenzen aan een gebied dat onder de regeling valt, zich naar zo'n gebied zullen verplaatsen. Het zou ook commercieel niet interessant zijn om een tankstation te verplaatsen, zelfs niet met de accijnsverlaging, vanwege de lage bevolkingsdichtheid en de afstand tot grotere woonplaatsen in combinatie met de aanzienlijke financiële kosten voor de bouw van een nieuw tankstation.

Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied

Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit.

Toetsing van de maatregel in het kader van artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG

Specifieke beleidsoverwegingen

Artikel 19, lid 1, eerste alinea, van de richtlijn luidt als volgt:

"Naast de bepalingen van de voorgaande artikelen, met name de artikelen 5, 15 en 17, kan de Raad op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd verdere vrijstellingen of verlagingen in te voeren."

De door het VK voorgenomen maatregel bestaat in een verlaging van de accijns op de levering van motorbrandstoffen in bepaalde delen van het grondgebied, die zijn omschreven op basis van hun postcode, namelijk PH36, IV22, IV21, PH19, PH23, IV14, PA38, LA17, Hawes, EX35, IV54, IV26, IV27, PH41, KW12, PA80 en NE48.

Doel is om in deze gebieden de prijzen aan de pomp dichter bij het landelijk gemiddelde te brengen. De hogere kosten per eenheid en daardoor ook de hogere prijzen aan de pomp in deze gebieden zijn toe te schrijven aan de hogere vervoers- en distributiekosten en lagere schaalvoordelen.

Er kan worden geconcludeerd dat het voornemen om in de betrokken gebieden een verlaagd accijnstarief op motorbrandstoffen toe te passen op grond van de specifieke economische en sociale omstandigheden die er heersen, gebaseerd is op specifieke beleidsoverwegingen, met name van sociaal en regionaal beleid.

Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Unie

De maatregel strekt ertoe de hogere kosten per eenheid, en dus ook de hogere prijzen aan de pomp, van motorbrandstoffen in de betrokken gebieden gedeeltelijk te compenseren via een directe accijnsverlaging op het verkooppunt.

De maatregel is beperkt tot wat noodzakelijk is. De verlaging geldt met name uitsluitend voor de (relatief geringe) hoeveelheid brandstof die in de betrokken gebieden wordt verkocht; het betreft in totaal minder dan 50 miljoen liter per jaar, met andere woorden 0,1 % van het totale brandstofverbruik in het Verenigd Koninkrijk.

De Commissie neemt er kennis van dat het accijnstarief met 50 GBP (64,3 EUR) per 1 000 liter product zal worden verlaagd. De brandstofprijs in de geselecteerde gebieden ligt ongeveer 100 GBP (128,5 EUR) hoger dan de gemiddelde prijs in de rest van het VK. In het laatste kwartaal van 2012 waren de prijzen in deze steden hoger dan de minimumprijs op de eilanden die momenteel een belastingvermindering toepassen op grond van Uitvoeringsbesluit 2011/776/EU van de Raad. De prijskenmerken voor deze steden en voor de eilanden waar de belastingvermindering van toepassing is, zijn vergelijkbaar. Een verlaging met 50 GBP (64 EUR) zal normaal niet het volledige verschil tussen deze hoge prijzen en de gemiddelde prijs in het VK opvangen, maar zou de hogere prijs toch tot op zekere hoogte compenseren.

Ten slotte zal de belasting op brandstof die in de betrokken geografische gebieden wordt verbruikt, ondanks de verlaging ruim boven de minimumbelastingniveaus van Richtlijn 2003/96/EG blijven.

Er kan dus worden geconcludeerd dat de maatregel in kwestie een belastingvermindering voor fossiele brandstoffen inhoudt, die in beginsel kritisch moet worden geëvalueerd. Onder de specifieke geografische en sociale omstandigheden kan hij evenwel in de bredere politieke context van het gezondheids-, milieu-, energie- en vervoersbeleid van de Unie als aanvaardbaar worden beschouwd.

Onder de gegeven omstandigheden lijkt de maatregel ook aanvaardbaar in het licht van de goede werking van de interne markt en de noodzaak om eerlijke concurrentie te garanderen. Met name gezien de afgelegen ligging van de gebieden waarop hij van toepassing is en de bescheiden tariefverlaging wordt niet verwacht dat er een verschuiving in het

brandstofverbruik zal optreden doordat consumenten van buiten deze gebieden door de verlaging zouden worden aangetrokken.

Looptijd van de maatregel en ontwikkeling van het EU-kader voor energiebelasting

De Commissie stelt voor dat de geldigheidsduur wordt vastgesteld op de maximumtermijn die bij Richtlijn 2003/96/EG is toegestaan, dat wil zeggen zes jaar. Deze termijn lijkt voldoende om de Britse autoriteiten in staat te stellen informatie te verzamelen voor de evaluatie van het maatregeleffect en om de begunstigde bedrijven en consumenten voldoende zekerheid te bieden.

Regels inzake staatssteun

De tarieven voor loodvrije benzine en gasolie in de betrokken regio's zullen ook na de door de Britse autoriteiten voorgenomen verlaging in overeenstemming zijn met het minimumbelastingniveau waarin artikel 7 van Richtlijn 2003/96/EG voorziet. Indien de maatregel aan de voorwaarden van artikel 44 van de algemene groepsvrijstellingsverordening (Verordening (EU) nr. 651/2014[7]) voldoet, is hij vrijgesteld van de verplichting tot voorafgaande aanmelding.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

Raadpleging van belanghebbende partijen

Dit voorstel is gebaseerd op een verzoek van het VK en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat.

Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

Effectbeoordeling

Dit voorstel betreft een machtiging van een afzonderlijke lidstaat op diens eigen verzoek.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

Subsidiariteitsbeginsel

Het onder artikel 113 VWEU vallende gebied van de indirecte belastingen ressorteert als zodanig niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie in de zin van artikel 3 VWEU.

De lidstaten mogen hun bevoegdheden op dit gebied evenwel slechts uitoefenen binnen de welomschreven grenzen van de bestaande EU-wetgeving. Overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG kan alleen de Raad een lidstaat machtigen verdere vrijstellingen of verlagingen in de zin van dat artikel in te voeren. De lidstaten kunnen niet in de plaats van de Raad treden.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

Dit voorstel betreft evenwel geen wetgeving en is daarom niet onderworpen aan het toetsingsmechanisme van protocol (Nr. 2) bij het VWEU, dat alleen geldt voor ontwerpen van wetgevingshandelingen.

[7] Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz.1-78).

Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. De belastingverlaging gaat niet verder dan wat nodig is om het gestelde doel te bereiken (zie hierboven bij de overwegingen in verband met de interne markt en eerlijke mededinging).

Keuze van instrumenten

Voorgesteld instrument: uitvoeringsbesluit van de Raad.

Artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG voorziet uitsluitend in dit soort maatregel.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De maatregel leidt niet tot financiële of administratieve lasten voor de Unie. Het voorstel heeft derhalve geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

2015/0004 (NLE)

Voorstel voor een

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

waarbij het Verenigd Koninkrijk wordt gemachtigd in bepaalde geografische gebieden een gedifferentieerd belastingniveau op motorbrandstoffen toe te passen op grond van Richtlijn 2003/96/EG

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit[1], en met name artikel 19,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij brief van 2 februari 2014 heeft het Verenigd Koninkrijk verzocht om machtiging tot toepassing van een verlaagd accijnstarief op gasolie en loodvrije benzine overeenkomstig artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG in de volgende geografische gebieden, die in voorkomend geval zijn omschreven aan de hand van een postcode: IV54 (Strathcarron, Highland - Schotland), IV26 (Ullapool, Highland - Schotland), IV27 (Lairg, Highland – Schotland), NE48 (Hexham, Northumberland - Engeland), PH41 (Mallaig, Highland - Schotland), KW12 (Halkirk, Highland – Schotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute – Schotland), PH36 (Acharacle, Highland – Schotland), IV22 (Achnasheen, Highland - Schotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute – Schotland), PH23 (Carrbridge, Highland - Schotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Schotland), IV21 (Gairloch, Highland - Schotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Engeland), EX35 (Lynton, Devon - Engeland), IV14 (Strathpeffer, Highland - Schotland), het gebied dat onder "poststad" Hawes valt (in North Yorkshire - Engeland). Het Verenigd Koninkrijk heeft op 3 juni en 17 september 2014 aanvullende informatie en nadere toelichtingen verstrekt.

(2) In deze gebieden zijn de prijzen voor gasolie en loodvrije benzine hoger dan de gemiddelde prijzen op het overige grondgebied van het Verenigd Koninkrijk, waardoor lokale brandstofgebruikers worden benadeeld. Dit prijsverschil is toe te schrijven aan de extra kosten per eenheid die het gevolg zijn van de geografische ligging van de gebieden, de geringe bevolkingsdichtheid en de relatief lage leveringshoeveelheden.

(3) De verlaagde belastingtarieven zullen boven de minimumtarieven liggen die zijn vastgesteld in artikel 7 van Richtlijn 2003/96/EG.

(4) Gezien het specifieke karakter van de gebieden waarop de maatregel van toepassing is en de beperkte tariefverlaging, die de hogere kosten in de geografische gebieden in

[1] PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

kwestie slechts ten dele compenseert, wordt niet verwacht dat de maatregel zal leiden tot verschuivingen die specifiek verband houden met de levering van brandstof.

(5) Bijgevolg is de maatregel aanvaardbaar in het licht van de goede werking van de interne markt en de noodzaak om eerlijke concurrentie te garanderen, en is hij verenigbaar met het gezondheids-, milieu-, energie- en vervoersbeleid van de Europese Unie.

(6) In overeenstemming met artikel 19, lid 2 van Richtlijn 2003/96/EG moet iedere uit hoofde van dat artikel verleende machtiging in de tijd strikt beperkt zijn. Om ervoor te zorgen dat de betrokken bedrijven en consumenten voldoende zekerheid krijgen, wordt de machtiging verleend voor een periode van zes jaar. Om echter toekomstige algemene ontwikkelingen van het bestaande rechtskader niet te ondergraven, moet worden bepaald dat dit besluit, mocht de Raad op grond van artikel 113 van het Verdrag een gewijzigde algemene regeling voor de belasting van energieproducten invoeren waaraan de in dit besluit verleende machtiging niet is aangepast, vervalt op de dag waarop de voorschriften van die gewijzigde regeling van toepassing worden.

(7) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Het Verenigd Koninkrijk wordt gemachtigd verlaagde belastingtarieven toe te passen op loodvrije benzine en gasolie, geleverd als motorbrandstof voor wegvoertuigen, in de volgende 17 gebieden, in voorkomend geval omschreven aan de hand van een postcode: IV54 (Strathcarron, Highland - Schotland), IV26 (Ullapool, Highland - Schotland), IV27 (Lairg, Highland – Schotland), NE48 (Hexham, Northumberland - Engeland), PH41 (Mallaig, Highland - Schotland), KW12 (Halkirk, Highland – Schotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute – Schotland), PH36 (Acharacle, Highland – Schotland), IV22 (Achnasheen, Highland - Schotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute – Schotland), PH23 (Carrbridge, Highland - Schotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Schotland), IV21 (Gairloch, Highland - Schotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Engeland), EX35 (Lynton, Devon - Engeland), IV14 (Strathpeffer, Highland - Schotland), het gebied dat onder "poststad" Hawes valt (in North Yorkshire - Engeland).

Om overcompensatie te voorkomen, mag de verlaging van het normale nationale belastingtarief voor loodvrije benzine respectievelijk gasolie de extra kosten voor de detailverkoop in deze geografische gebieden ten opzichte van de gemiddelde kosten voor de detailverkoop in het Verenigd Koninkrijk niet overschrijden en ten hoogste 50 GBP (64 EUR) per 1 000 liter product bedragen.

2. De verlaagde tarieven moeten in overeenstemming zijn met de verplichtingen van Richtlijn 2003/96/EG en met name met de in artikel 7 daarvan vastgestelde minimumtarieven.

Artikel 2

Dit besluit wordt van kracht op de dag van kennisgeving ervan. Het is van toepassing vanaf 1 februari 2015 en vervalt op 31 januari 2021.

Mocht de Raad echter op grond van artikel 113 van het Verdrag een gewijzigde algemene regeling voor de belasting van energieproducten invoeren waaraan de huidige regeling niet is aangepast, dan vervalt dit besluit op de dag waarop de voorschriften van die gewijzigde regeling van toepassing worden.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter