



Bruxelas, 15.1.2015
COM(2015) 4 final

2015/0004 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

**que autoriza o Reino Unido a aplicar níveis diferentes de tributação aos combustíveis,
em determinadas zonas geográficas, em conformidade com a Diretiva 2003/96/CE**

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

Justificação e objetivos da proposta

A tributação dos produtos energéticos e da eletricidade na União rege-se pela Diretiva 2003/96/CE do Conselho (¹) (a seguir designada por «Diretiva da Tributação da Energia» ou «a Diretiva»).

Nos termos do artigo 19.º, n.º 1, da diretiva, para além do disposto, nomeadamente, nos artigos 5.º, 15.º e 17.º, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções nos níveis de tributação por motivos relacionados com políticas específicas.

O objetivo da presente proposta é autorizar o Reino Unido a aplicar uma taxa reduzida do imposto especial sobre o consumo de combustíveis para motores, utilizados como carburantes (ou seja, gasolina sem chumbo e gasóleo) nas seguintes zonas geográficas definidas no pedido do Reino Unido por referências aos códigos postais: IV54 (Strathcarron, Highland - Escócia), IV26 (Ullapool, Highland - Escócia), IV27 (Lairg, Highland - Escócia), NE48 (Hexham, Northumberland - Inglaterra), PH41 (Mallaig, Highland - Escócia), KW12 (Halkirk, Highland - Escócia), PA80 (Oban, Argyll e Bute - Escócia), PH36 (Acharacle, Highland - Escócia), IV22 (Achnasheen, Highland - Escócia), PA38 (Appin, Argyll e Bute - Escócia), PH23 (Carrbridge, Highland - Escócia), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Escócia), IV21 (Gairloch, Highland - Escócia), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Inglaterra), EX35 (Lynton, Devon - Inglaterra), IV14 (Strathpeffer, Highland - Escócia), a zona abrangida pela cidade postal de Hawes (North Yorkshire - Inglaterra).

De acordo com as informações fornecidas pelas autoridades do Reino Unido, os códigos postais permitem uma definição clara do âmbito de aplicação territorial da medida. O sistema de códigos postais é comum à Inglaterra, Escócia, País de Gales e Irlanda do Norte. No Reino Unido, as cidades postais (*post towns*) e os distritos postais (*postcode districts*) abrangem várias localidades no interior de uma zona. Nas zonas rurais, o maior centro populacional de um distrito postal ou de uma cidade postal pode ser uma aldeia. As cidades e os distritos variam em termos de dimensão, por exemplo, o maior distrito postal do Reino Unido é o IV27, com uma superfície de 3 397 km², apresentando uma diferença significativa relativamente ao distrito postal NE48, que cobre cerca de 750 km². O pedido de derrogação diz respeito às cidades postais mais próximas das zonas selecionadas, bem como à autoridade local mais vasta da zona em causa. O pedido de derrogação para a zona correspondente ao código IV21 (Gairloch, Highland - Escócia), por exemplo, significa que a cidade postal nessa zona é Gairloch e que a autoridade local é Highland - Escócia. Muitas vezes, as cidades postais são constituídas por uma ou mais localidades e têm geralmente o nome de uma das localidades situadas no seu território.

O quadro infra enumera os nomes e os números das cidades postais e localidades abrangidas pelos distritos postais referidos no pedido:

Distrito postal	Cidade(s) postal(is)	Localidades
PH36	1: Acharacle	6: Acharacle, Strontian, Kilchoan, Salen,

¹ Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade, JO L 283 de 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 e Lynmouth	3: Barbrook, Brendon, Lynmouth
IV54	1: Strathcarron	4: Strathcarron, Locharron, Applecross, Shildaig
IV26	1: Ullapool	1: Achiltibuie
IV27	<i>n/a</i>	7: Lairg, Durness, Tongue, Scourie, Lochinver, Kinlochbervie, Talmine
PH41	<i>n/a</i>	2: Mallaig, Inverie
KW12	1: Halkirk	1: Halkirk
PA80	<i>n/a</i>	3: Lochaline, Morvern, Drimnin
NE48	<i>n/a</i>	7: Bellingham, Falstone, Kielder, Wark, Tarsset, West Woodburn, Barrasford

Distrito postal	Cidade(s) postal(is)	Localidades
<i>n/a</i>	Hawes	2: Gayle, Butterset

Nalguns casos (IV27, PH41, PA80, NE48), os distritos postais não incluem uma cidade postal completa, pelo que só a lista das localidades foi fornecida. Para a maioria das zonas constantes da lista, as cidades postais e os distritos postais coincidem.

Segundo as informações disponibilizadas pelo Reino Unido, o preço por 1 000 litros dos combustíveis nas zonas que devem beneficiar desta medida é, em média, 100 GBP (cerca de 128,5 EUR) ⁽³⁾ superior à média no resto do país. Os preços mais elevados nestas zonas devem-se a custos de transporte e de distribuição superiores e a uma baixa densidade populacional. O objetivo da medida é compensar, em parte, os preços elevados dos combustíveis nas zonas mencionadas.

² O distrito postal de EX35 inclui duas cidades postais — Lynton e Lynmouth. Ambas estas cidades postais poderão beneficiar do desagravamento.

³ Todos os cálculos são baseados na taxa de câmbio em vigor em 1 de outubro de 2014, ou seja, 0,77820 GBP para 1 EUR. Ver JO C 344 de 2.10.2014.

Contexto geral

O artigo 19.º, n.º 1, da diretiva determina que o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções do nível de tributação por motivos relacionados com políticas específicas.

Por carta de 2 de fevereiro de 2014, as autoridades do Reino Unido informaram a Comissão da sua intenção de aplicar uma taxa reduzida à gasolina sem chumbo e ao gasóleo colocados à venda como carburantes nas zonas geográficas acima referidas. A taxa reduzida de imposto de consumo específico aplicada aos combustíveis utilizados como carburantes será inferior em 50 GBP/1 000 litros (cerca de 64,3 EUR) à taxa normal em vigor no Reino Unido (580 GBP ou cerca de 745,3 EUR) aplicável à gasolina e ao gasóleo. A taxa reduzida ficaria, assim, ainda muito acima da taxa mínima por 1 000 litros atualmente praticada na UE, isto é 359 EUR para a gasolina sem chumbo e 330 EUR para o gasóleo. Em 3 de junho e 17 de setembro de 2014, as autoridades do Reino Unido forneceram informações e esclarecimentos suplementares.

O Reino Unido solicitou que lhe fosse concedida a redução por um período de seis anos, o que corresponde ao período máximo previsto no artigo 19.º, n.º 2, da diretiva.

Segundo as autoridades do Reino Unido, o preço dos carburantes nas zonas supracitadas é cerca de 100 GBP/1 000 litros (cerca de 128,5 EUR) superior à média do resto do país. O preço nas zonas em causa está em consonância com os preços na bomba registados nas ilhas relativamente aos quais o Reino Unido aplica uma redução fiscal em conformidade com a Decisão de Execução 2011/776/UE⁴, se não se considerar a redução fiscal. Uma redução de 50 GBP/1 000 litros (cerca de 64,3 EUR) não seria suficiente para cobrir a diferença total entre os preços, mas daria aos consumidores uma compensação pelo facto de terem de pagar um preço superior.

Ao avaliar a elegibilidade das zonas em causa para efeitos do desagravamento, foram tidos em consideração dois fatores principais:

- A acessibilidade dos preços do combustível, resultante de elevados preços na bomba e de rendimentos semanais inferiores à média do Reino Unido.
- A necessidade de combustível rodoviário na vida quotidiana das pessoas. É o que demonstra a forte dependência do automóvel e a acessibilidade limitada aos transportes públicos e aos serviços essenciais.

De acordo com os dados estatísticos fornecidos pelas autoridades do Reino Unido, os rendimentos médios semanais nos municípios onde estão situadas as zonas selecionadas oscilam entre 412,10 GBP (528,6 EUR) e 493,30 GBP (633,9 EUR), nível que é inferior à média do Reino Unido de 518 GBP⁵ (665,6 EUR). Os municípios em relação aos quais são recolhidos dados estatísticos têm, normalmente, um âmbito geográfico mais vasto do que as zonas a que a medida será aplicada. De acordo com as autoridades do Reino Unido, pode presumir-se que os rendimentos médios semanais reais nas zonas em causa são ainda mais baixos do que os valores disponíveis para os municípios. Tal deve-se à presença de grandes empresas nas principais localidades situadas nos municípios, muitas vezes a mais de 100 milhas (cerca de 160 km) das zonas selecionadas em questão. Os fluxos de rendimentos nas

⁴ Decisão de Execução 2011/776/UE do Conselho, de 24 de novembro de 2011, que autoriza o Reino Unido a aplicar uma taxa de imposto reduzida aos combustíveis consumidos nas Ilhas Hébridas Interiores e Exteriores, nas Ilhas Setentrionais, nas Ilhas do Firth of Clyde e nas Ilhas Scilly, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE (JO L 317 de 30.11.2011, p. 34).

⁵ Ver as informações fornecidas pelo Serviço Nacional de Estatísticas do Reino Unido: «<http://www.nomisweb.co.uk/default.asp>».

zonas abrangidas pela medida dependem da agricultura e do turismo. As autoridades do Reino Unido partem, portanto, do princípio de que os rendimentos semanais nestas zonas são inferiores aos das ilhas que aplicam atualmente a derrogação (463,0 GBP, ou seja, 752,8 EUR).

De acordo com os dados fornecidos pelo Serviço Nacional de Estatísticas, o valor acrescentado bruto por habitante nas zonas em causa varia entre 12 036 GBP (15 466,5 EUR) e 17 936 GBP (23 048 euros), montantes inferiores à média anual do Reino Unido que é de 21 674 GBP (27 851,5 EUR).

De acordo com as autoridades do Reino Unido, a oportunidade económica limitada nestas zonas em comparação com zonas mais urbanizadas do Reino Unido conduz à emigração da população economicamente ativa, principal razão para a estabilidade da taxa de desemprego, que não reflete necessariamente a qualidade de vida nessas zonas. Do ponto de vista económico, os principais efeitos das baixas densidades populacionais em grandes zonas geográficas são os seguintes:

- As distâncias médias entre os serviços individuais e as empresas são muito grandes, pelo que os custos de transporte relacionados com a realização das atividades de base são também relativamente elevados - tanto para as pessoas singulares como para as empresas.
- As empresas dispõem de uma população mais pequena para atrair no âmbito da mesma área geográfica, devendo, por conseguinte, operar com margens unitárias normalmente mais elevadas, a fim de obter algum lucro a partir de um volume de negócios limitado.

Além disso, nos últimos anos, várias refinarias encerraram no Reino Unido. A diminuição do número de refinarias conduziu a um maior número de estações de serviço situadas a mais de 100 milhas (cerca de 160 km) da refinaria mais próxima, levando a um aumento dos custos do transporte do combustível para as zonas em questão.

A disponibilidade de autocarros no conjunto das zonas rurais em causa é significativamente inferior à média para a Grã-Bretanha ⁽⁶⁾. Esta situação, em conjugação com a utilização limitada dos comboios nas zonas em causa e com a utilização intensiva do automóvel, apesar dos elevados preços na bomba, demonstra que os automóveis são necessários enquanto meio de transporte nessas zonas.

Os serviços em zonas rurais e isoladas do Reino Unido, como as selecionadas, servem provavelmente uma zona geográfica mais vasta do que os das aglomerações urbanas, em parte devido à fraca densidade populacional dessas zonas. Tal significa que as distâncias médias entre as habitações individuais, as localidades, os serviços e as empresas são muito grandes, pelo que os custos de transporte relacionados com a realização das atividades de base são também relativamente elevados. A título de exemplo, uma deslocação desde a zona abrangida pelo código postal IV 27 para o supermercado de dimensão normal mais próximo pode implicar uma viagem de ida e volta até 135 milhas (cerca de 220 km).

Os desafios acima mencionados refletem tanto a necessidade da utilização de automóveis na vida quotidiana dos residentes nas zonas selecionadas, como o impacto que os elevados preços dos combustíveis têm sobre eles. O Reino Unido considera que o desagravamento do imposto especial sobre o consumo de combustíveis permitirá apoiar estas comunidades rurais desfavorecidas e isoladas, aliviando-as de algum modo face ao custo de vida particularmente

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

elevado. É importante que estes fatores não sejam considerados isoladamente, mas antes como uma combinação de questões que conduziu a uma verdadeira necessidade social e económica de aplicar o desagravamento fiscal nas zonas constantes da lista.

Funcionamento da medida

No Reino Unido, o imposto especial sobre os combustíveis rodoviários é cobrado no momento em que deixam a refinaria, quando são importados ou quando deixam um entreposto fiscal. É, pois, difícil de determinar a quantidade de combustível destinada às regiões elegíveis.

Por conseguinte, o desagravamento será concedido no ponto de venda das zonas elegíveis, evitando assim qualquer risco de desvio do combustível sujeito à taxa reduzida. Os revendedores nas zonas em causa serão registados junto da Administração Fiscal e Aduaneira do Reino Unido (HM Revenue and Customs) enquanto revendedores certificados e deverão reduzir o preço do litro de combustível no montante correspondente ao desagravamento. Poderão, por sua vez, periodicamente pedir reembolsos à HMRC em função dos litros de carburante vendido.

Beneficiários

A medida visa os particulares, mas todas as compras de carburante, incluindo as que têm fins comerciais, beneficiarão do preço reduzido.

As 27 estações de serviço suscetíveis de beneficiarem do regime são todas independentes.

Argumentos das autoridades do Reino Unido referentes ao impacto da medida no mercado interno

As autoridades do Reino Unido consideram que a medida não afetará o bom funcionamento do mercado interno.

Se compararmos os preços das estações de serviço no âmbito da redução fiscal proposta de 50 GBP por 1 000 litros (64,3 EUR) com os dos seus concorrentes mais próximos não abrangidos pelo regime:

Para a gasolina, o diferencial médio é reduzido para 10 GBP (12,9 EUR). Em média, os locais abrangidos pelo regime seriam 10 GBP (12,9 EUR), mais caros do que os seus homólogos mais próximos não abrangidos pelo regime.

Para o gasóleo, o diferencial médio passa para 6 GBP (7,7 EUR). Em média, os locais abrangidos pelo regime seriam 6 GBP por 1 000 litros (7,7 EUR), mais baratos do que os seus homólogos mais próximos não abrangidos pelo regime.

O desagravamento permitiria alinhar globalmente as estações em causa com as estações situadas em zonas vizinhas que não são abrangidas pelo regime. Como tal, não se espera que os consumidores alterem os seus trajetos de automóvel ou que as estações de serviço situadas em zonas vizinhas das beneficiárias venham a mudar-se para as zonas abrangidas pelo regime. Além disso, as baixas densidades populacionais e o afastamento das principais localidades, conjugados com os elevados custos de capital para criar novas estações de serviço, fazem com que as estações de serviço não tenham qualquer incentivo comercial para se mudarem, mesmo com o desagravamento.

Disposições em vigor no domínio da proposta

Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade.

Avaliação da medida nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE

Motivos relacionados com políticas específicas

O artigo 19.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da diretiva estabelece o seguinte:

«Para além do disposto nos artigos anteriores, nomeadamente nos artigos 5.º, 15.º e 17.º, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções por motivos relacionados com políticas específicas.»

A medida prevista pelo Reino Unido consiste na redução do imposto especial sobre o consumo de combustíveis fornecidos em certas partes do seu território definidas por um código postal, nomeadamente, PH36, IV22, IV21, PH19, PH23, IV14, PA38, LA17, Hawes, EX35, IV54, IV26, IV27, PH41, KW12, PA80, NE48.

O objetivo consiste em aproximar os preços na bomba da média praticada no Reino Unido. Os custos unitários mais elevados e, por conseguinte, os preços na bomba nessas zonas devem-se a custos superiores de transporte e distribuição e a menores economias de escala.

Pode concluir-se que a pretensão de aplicar uma taxa de imposto reduzida aos combustíveis nas áreas em causa devido às suas condições económicas e sociais tem por base motivos relacionados com políticas específicas, em especial no que respeita à política social e regional.

Coerência com outras políticas e com os objetivos da União

A medida visa compensar parcialmente os custos unitários mais elevados e, como tal, os preços na bomba, dos combustíveis nas zonas em questão, através de um desagravamento direto imposto no ponto de venda.

A medida limita-se ao necessário para este efeito. Em especial, o desagravamento está limitado à quantidade (relativamente pequena) de combustível vendido nas zonas, sendo o volume total utilizado nas zonas postais inferior a 50 milhões de litros por ano, o que representa 0,1 % do consumo total de combustíveis no Reino Unido.

A Comissão sublinha que a taxa do imposto será reduzida de 50 GBP (64,3 EUR) por 1 000 litros de produto. O preço dos combustíveis nas zonas selecionadas é cerca de 100 GBP (cerca de 128,5 EUR) superior à média do resto do Reino Unido. No último trimestre de 2012, os preços praticados nestas regiões eram superiores ao preço mínimo nas ilhas em que é permitida uma redução fiscal com base na aplicação da Decisão de Execução 2011/776/UE do Conselho. As características dos preços destas regiões são similares às das ilhas onde é aplicada a redução fiscal. É pouco provável que um desagravamento de 50 GBP (64 EUR) possa colmatar plenamente o diferencial entre esses preços elevados e a média do Reino Unido, mas permitiria aos particulares compensar de alguma forma os preços mais elevados que têm de suportar.

Por último, apesar do desagravamento, a carga fiscal sobre os combustíveis consumidos nas zonas geográficas em causa continuará a ser muito superior aos níveis mínimos de tributação impostos pela Diretiva 2003/96/CE.

Pode, por conseguinte, concluir-se que a medida em questão constitui um desagravamento fiscal para os combustíveis fósseis, que deveria, em princípio, ser objeto de um exame crítico. Tendo em conta as condições geográficas e sociais específicas, a medida pode ser considerada

aceitável no contexto político mais vasto das políticas da União em matéria de saúde, ambiente, energia e transportes.

Além disso, nas circunstâncias descritas, parece aceitável do ponto de vista do funcionamento adequado do mercado interno e da necessidade de garantir a lealdade da concorrência. Em especial, tendo em conta a natureza isolada das zonas a que se aplica e a redução moderada da taxa, não se espera que a medida venha a conduzir a alterações no consumo de combustíveis provocadas pelo afluxo de consumidores vindos do resto do país.

Período de aplicação da medida e desenvolvimento do quadro normativo da UE em matéria de tributação da energia

A Comissão sugere que o período de aplicação seja fixado no máximo permitido pela Diretiva 2003/96/CE, isto é, seis anos. Este período parece adequado para permitir às autoridades do Reino Unido reunirem informações para avaliar os resultados da medida e dar às empresas e aos consumidores beneficiários um grau suficiente de certeza.

Regras relativas aos auxílios estatais

Após a redução prevista pelas autoridades do Reino Unido, as taxas de imposto sobre a gasolina sem chumbo e o gasóleo nas regiões em causa continuarão a respeitar os níveis mínimos de tributação estabelecidos no artigo 7.º da Diretiva 2003/96/CE. Desde que respeite as condições estabelecidas no artigo 44.º do Regulamento geral de isenção por categoria [Regulamento (CE) n.º 651/2014⁷] a medida está, por conseguinte, dispensada da obrigação de notificação prévia.

2. RESULTADOS DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

Consulta das partes interessadas

A presente proposta tem por base um pedido apresentado pelo Reino Unido e refere-se apenas a este Estado-Membro.

Obtenção e utilização de competências especializadas

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

Avaliação de impacto

A presente proposta diz respeito a uma autorização para um Estado-Membro específico, a pedido deste.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

Princípio da subsidiariedade

O domínio da tributação indireta abrangido pelo artigo 113.º do TFUE não se insere na competência exclusiva da União Europeia, na aceção do artigo 3.º do mesmo Tratado.

Todavia, o exercício pelos Estados-Membros das suas competências neste domínio está estritamente circunscrito e limitado pela legislação da UE em vigor. Nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE, apenas o Conselho se encontra habilitado a autorizar um Estado-

⁷ Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, de 6 de agosto de 2008, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

Membro a adotar derrogações ou reduções suplementares, na aceção da referida disposição. Os Estados-Membros não podem substituir-se ao Conselho.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

No entanto, enquanto ato não legislativo, a presente proposta não está sujeita ao mecanismo de reanálise previsto no Protocolo n.º 2 do TFUE, que se aplica apenas aos projetos de atos legislativos.

Princípio da proporcionalidade

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. A redução fiscal não excede o que é necessário para alcançar o objetivo em questão (ver as considerações relativas ao mercado interno e à concorrência leal, referidas supra).

Escolha dos instrumentos

Instrumento(s) proposto(s): decisão de execução do Conselho.

O artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE só prevê este tipo de medida.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A medida não impõe quaisquer encargos financeiros ou administrativos para a União. Deste modo, a proposta não tem incidência no orçamento da União Europeia.

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza o Reino Unido a aplicar níveis diferentes de tributação aos combustíveis, em determinadas zonas geográficas, em conformidade com a Diretiva 2003/96/CE

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 19.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) Por carta de 2 de fevereiro de 2014, o Reino Unido pediu autorização para aplicar uma taxa reduzida de imposto especial de consumo à gasolina sem chumbo e ao gasóleo, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE nas seguintes zonas geográficas definidas por um código postal, se for caso disso: IV54 (Strathcarron, Highland - Escócia), IV26 (Ullapool, Highland - Escócia), IV27 (Lairg, Highland - Escócia), NE48 (Hexham, Northumberland - Inglaterra), PH41 (Mallaig, Highland - Escócia), KW12 (Halkirk, Highland - Escócia), PA80 (Oban, Argyll e Bute - Escócia), PH36 (Acharacle, Highland - Escócia), IV22 (Achnasheen, Highland - Escócia), PA38 (Appin, Argyll e Bute - Escócia), PH23 (Carrbridge, Highland - Escócia), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Escócia), IV21 (Gairloch, Highland - Escócia), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Inglaterra), EX35 (Lynton, Devon - Inglaterra), IV14 (Strathpeffer, Highland - Escócia), a zona abrangida pela cidade postal de Hawes (North Yorkshire - Inglaterra). O Reino Unido forneceu informações e esclarecimentos adicionais em 3 de junho e 17 de setembro de 2014.
- (2) Nestas zonas, os preços do gasóleo e da gasolina sem chumbo são mais elevados do que a média de preços no resto do território do Reino Unido, o que constitui uma desvantagem para os consumidores locais destes combustíveis. A diferença de preço deve-se aos custos unitários suplementares decorrentes da localização geográfica das zonas, da sua reduzida população e da compra de volumes relativamente baixos de combustível.
- (3) As taxas reduzidas de tributação serão superiores às taxas mínimas previstas no artigo 7.º da Diretiva 2003/96/CE.
- (4) Tendo em conta a natureza específica das zonas a que se aplica e a redução moderada da taxa, que alivia apenas parcialmente os custos mais elevados suportados nas zonas geográficas em causa, a medida não deverá dar origem a movimentações especificamente associadas ao abastecimento de combustíveis.

¹) JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

- (5) Em consequência, a medida é aceitável do ponto de vista do bom funcionamento do mercado interno e da necessidade de garantir a lealdade da concorrência, sendo compatível com as políticas da União em matéria de saúde, ambiente, energia e transportes.
- (6) Em conformidade com o artigo 19.º, n.º 2, da Diretiva 2003/96/CE, cada autorização concedida ao abrigo dessa disposição deve ser estritamente limitada no tempo. Para dar às empresas e aos consumidores em questão um grau suficiente de certeza, a autorização deve ser concedida por um período de seis anos. No entanto, a fim de não comprometer desenvolvimentos futuros do atual quadro normativo, deve prever-se que, se o Conselho, deliberando com base no artigo 113.º do Tratado, vier a adotar um sistema geral alterado da tributação dos produtos energéticos com o qual a autorização concedida pela presente decisão não seja compatível, a presente decisão caduque no dia em que essas regras alteradas entrem em vigor.
- (7) A presente decisão não prejudica a aplicação das regras da União em matéria de auxílios estatais,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1 O Reino Unido é autorizado a aplicar taxas de imposto reduzidas à gasolina sem chumbo e ao gasóleo fornecido como carburante destinado a veículos rodoviários nas 17 zonas a seguir indicadas, definidas por um código postal, se for caso disso: IV54 (Strathcarron, Highland - Escócia), IV26 (Ullapool, Highland - Escócia), IV27 (Lairg, Highland - Escócia), NE48 (Hexham, Northumberland - Inglaterra), PH41 (Mallaig, Highland - Escócia), KW12 (Halkirk, Highland - Escócia), PA80 (Oban, Argyll e Bute - Escócia), PH36 (Acharacle, Highland - Escócia), IV22 (Achnasheen, Highland - Escócia), PA38 (Appin, Argyll e Bute - Escócia), PH23 (Carrbridge, Highland - Escócia), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Escócia), IV21 (Gairloch, Highland - Escócia), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - Inglaterra), EX35 (Lynton, Devon - Inglaterra), IV14 (Strathpeffer, Highland - Escócia), a zona abrangida pela cidade postal de Hawes (North Yorkshire - Inglaterra).

A fim de evitar qualquer sobrecompensação, a redução relativamente à taxa nacional de imposto sobre a gasolina sem chumbo e o gasóleo não deverá exceder o custo suplementar das vendas nas áreas geográficas em questão, comparativamente ao custo médio das vendas praticado no Reino Unido e não ultrapassará 50 GBP (64 EUR) por 1 000 litros de produto.

2. As taxas reduzidas devem respeitar as exigências impostas pela Diretiva 2003/96/CE, nomeadamente, as taxas mínimas referidas no artigo 7.º

Artigo 2.º

A presente decisão produz efeitos a partir da data da sua notificação. É aplicável a partir de 1 de fevereiro de 2015 e caduca em 31 de janeiro de 2021.

No entanto, se o Conselho, deliberando com base no artigo 113.º do Tratado, adotar um sistema geral alterado da tributação dos produtos energéticos com o qual não seja compatível a presente autorização, esta decisão expira no dia em que essas regras alteradas entrem em vigor.

Artigo 3.º

O destinatário da presente decisão é o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*