



Bryssel den 15.1.2015
COM(2015) 4 final

2015/0004 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om bemyndigande för Förenade kungariket att tillämpa en differentierad skattenivå för motorbränslen i vissa geografiska områden i enlighet med direktiv 2003/96/EG

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Motiv och syfte

Beskattning av energiprodukter och elektricitet i unionen omfattas av rådets direktiv 2003/96/EG¹ (nedan kallat *energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet, samt bestämmelserna i framförallt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt och på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Syftet med detta förslag är att göra det möjligt för Förenade kungariket att införa en nedsatt punktskattesats för motorbränslen som används som drivmedel (dvs. blyfri bensin och dieselolja) i följande geografiska områden som i Förenade kungarikets begäran definieras genom hänvisningar till postnummer: IV54 (Strathcarron, Highland - Skottland), IV26 (Ullapool, Highland - Skottland), IV27 (Lairg, Highland - Skottland), NE48 (Hexham, Northumberland - England), PH41 (Mallaig, Highland - Skottland), KW12 (Halkirk, Highland - Skottland), PA80 (Oban, Argyll och Bute - Skottland), PH36 (Acharacle, Highland - Skottland), IV22 (Achnasheen, Highland - Skottland), PA38 (Appin, Argyll och Bute - Skottland), PH23 (Carrbridge, Highland - Skottland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Skottland), IV21 (Gairloch, Highland - Skottland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - England), EX35 (Lynton, Devon - England), IV14 (Strathpeffer, Highland - Skottland), området som omfattas av postorten Hawes (i North Yorkshire - England).

Enligt den information som lämnats av de brittiska myndigheterna gör postnumren det möjligt att tydligt definiera åtgärdens territoriella tillämpningsområde. Postnummersystemet är gemensamt för England, Skottland, Wales och Nordirland. I Förenade kungariket omfattar postorter och postnummerområden ett antal samhällen i ett område. I landsbygdsområden är den största befolkningskoncentrationen i ett postnummerområde eller i en postort sannolikt en by. Städer och områden varierar i storlek. IV27 är till exempel det största postnummerområdet i Förenade kungariket med en yta på 3 397 km². Skillnaden är stor jämfört med NE48 som är cirka 750 km² stort. Ansökan om undantag gäller närmaste postorter i de utvalda områdena samt det vidare lokala samhället i området. Begäran om undantag för IV21 (Gairloch, Highland - Skottland) t.ex. innebär att postorten i IV21 är Gairloch och det lokala samhället är Highland - Skottland. Postorter utgörs ofta av en eller flera byar, och är ofta uppkallade efter en av byarna i dem.

I tabellen nedan anges namn och nummer för de postorter och byar som omfattas av de postnummerområden som anges i ansökan:

Postnummerområde	Postort(er)	Byar
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

¹ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

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

Postnummerområde	Postort	Byar
inte tillämpligt	Hawes	2: Gayle, Butterset

I vissa fall (IV27, PH41, PA80, NE48) omfattar postnummerområdena inte en fullständig postort. I de fallen har endast förteckningen över byarna lämnats. I fråga om de flesta områden i förteckningen, har postorten och postnummerområdet anpassats.

Enligt de upplysningar som har lämnats av Förenade kungariket är bränslepriset i de områden som ska dra nytta av åtgärden i genomsnitt 100 pund (cirka 128,5 euro)³ högre per 1 000 liter än genomsnittet i andra delar av landet. Att priserna är högre i dessa områden beror på högre transport- och distributionskostnader och ringa befolkning. Syftet med åtgärden är att ge viss kompensation för de höga kostnaderna för motorbränsle i de angivna områdena.

Allmän bakgrund

Enligt artikel 19.1 i direktivet får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen, ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Genom en skrivelse av den 2 februari 2014 informerade de brittiska myndigheterna kommissionen om att de planerar att tillämpa en reducerad skattesats för blyfri bensin och dieselolja som bjuds ut till försäljning som drivmedel i de geografiska områden som nämns ovan. Den reducerade punktskattesatsen på drivmedel kommer att vara 50 pund (cirka 64,3 euro) per 1 000 liter lägre än normalskattesatsen i Förenade kungariket (580 pund eller cirka 745,3 euro) som gäller för både bensin och dieselolja. Detta innebär att den reducerade

² Postnummerområdet EX35 innehåller två postorter: Lynton och Lynmouth. Bägge dessa orter skulle gynnas av nedsättningen.

³ Samtliga beräkningar bygger på växelkursen den 1 oktober 2014, som var 0,77820 pund för 1 euro. Jfr EUT C 344, 2.10.2014.

skattesatsen fortfarande är betydligt högre än den nuvarande minimiskattesatsen i EU, som ligger på 359 euro/1 000 liter för blyfri bensin och 330 euro/1 000 liter för dieselolja. Den 3 juni och den 17 september 2014 lämnade de brittiska myndigheterna in ytterligare information och förtydliganden.

Förenade kungariket har ansökt om att nedsättningen ska beviljas för en period på sex år, vilket är den längsta period som kan beviljas enligt artikel 19.2 i direktivet.

Enligt de brittiska myndigheterna är bränslepriset i de ovannämnda områdena 100 pund (cirka 128,5 euro) högre per 1 000 liter än genomsnittet i resten av Förenade kungariket. Priset i dessa områden ligger på samma nivå som pumppriset på öarna om man bortser från den skattenedsättning som Förenade kungariket tillämpar i enlighet med rådets genomförandebeslut 2011/776/EU⁴. En skattenedsättning på 50 pund (cirka 64,3 euro) per 1 000 liter skulle inte täcka hela prisskillnaden, men skulle ge konsumenterna viss kompensation för det högre pris de måste betala.

Vid bedömningen av om skattereduktionen ska godkännas för de berörda områdena, har följande två nyckelfaktorer beaktats:

- De oöverkomliga bränslepriserna som har sin grund i höga pumppriser och inkomster som ligger under genomsnittet i Förenade kungariket.
- Behovet av tillgång till drivmedel för att vardagen ska fungera. Detta illustreras av stort bilberoende och begränsad tillgång till kollektivtrafik och grundläggande tjänster.

Enligt statistik från de brittiska myndigheterna varierar den genomsnittliga veckolönen för anställda i de lokala samhällena, som ligger i de utvalda områdena, från 412,10 pund (528,6 euro) till 493,30 pund (633,9 euro), vilket ligger under det brittiska genomsnittet på 518 pund⁵ (665,6 euro). De lokala samhällena som det samlats in statistiska uppgifter om har i regel en större geografisk räckvidd än de områden där åtgärden kommer att tillämpas. Enligt de brittiska myndigheterna kan det antas att den faktiska genomsnittliga veckoinkomsten i de aktuella områdena är ännu lägre än de siffror som finns tillgängliga för de lokala samhällena. Detta beror på att det finns stora företag i de större orterna inom de lokala samhällena, som ofta ligger mer än 160 kilometer från de aktuella områdena. Inkomsterna i de områden som omfattas av åtgärden kommer i stor utsträckning från jordbruk och turism. De brittiska myndigheterna utgår från att veckoinkomsterna i dessa områden är lägre än inkomsterna på de öar som för närvarande tillämpar undantaget (463,0 pund, motsvarande 752,8 euro).

Enligt uppgifter från brittiska statistikbyrån ligger bruttofördälingsvärdet per capita i de aktuella områdena på mellan 12 036 pund (15 466,5 euro) och 17 936 pund (23 048 euro), vilket är lägre än genomsnittet i Förenade kungariket som uppgår till 21 674 pund (27 851,5 euro) per år.

Enligt de brittiska myndigheterna leder de begränsade ekonomiska möjligheterna i dessa områden jämfört med mer urbaniserade områden i Förenade kungariket till utvandring av ekonomiskt aktiv befolkning, som är det främsta skälet till den stabila arbetslöshetsnivån som inte nödvändigtvis återspeglar livskvaliteten i dessa områden. De viktigaste ekonomiska effekterna av låg befolkningstäthet över stora geografiska områden är följande:

⁴ Rådets genomförandebeslut 2011/776/EU av den 24 november 2011 om bemyndigande för Förenade kungariket att tillämpa nedsatta energiskattesatser för motorbränslen som tillhandahålls på öarna i Inre och Yttre Hebriderna, Northern Isles, öarna i Clyde och Scillyöarna, i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG, EUT L 317, 30.11.2011, s. 34.

⁵ Jfr. med informationen från den brittiska statistikbyrån (Office for National Statistics): ”<http://www.nomisweb.co.uk/default.asp>”.

- De genomsnittliga avstånden mellan enskilda tjänster och företag är mycket höga, vilket leder till att transportkostnaderna för grundläggande verksamheter också är relativt höga – både för enskilda personer och företag.
- Företagen har ett mindre upptagningsområde befolkningsmässigt sett inom samma geografiska område, och måste därför ha högre enhetsmarginaler för att göra vinst från en begränsad omsättning.

Dessutom har ett antal raffinaderier i Storbritannien lagts ned under de senaste åren. Färre antal raffinaderier har lett till att ett större antal bensinstationer ligger mer än 160 kilometer från närmaste raffinaderi, vilket ökar kostnaderna för att transportera bränsle till de aktuella områdena.

Tillgången på bussar i samtliga berörda landsbygdsområdena är betydligt lägre än genomsnittet i Storbritannien ⁽⁶⁾. Detta, tillsammans med den begränsade tåganvändningen i de berörda områdena och den höga bilanvändningen trots höga pumppriser, visar hur nödvändiga personbilar är som transportmedel i dessa områden.

Det är troligt att tjänster i avlägset belägna landsbygdsområden i Storbritannien, som de utvalda områdena, ska täcka ett större geografiskt område än i tätorter, delvis på grund av den låga befolkningstätheten i dessa områden. De genomsnittliga avstånden mellan hus, orter, tjänster och företag är därför mycket höga, vilket leder till att transportkostnaderna för grundläggande verksamheter också är relativt höga. Exempelvis kan en tur och returresa från det område som ligger inom postnummer IV27 till närmaste normalstora snabbköp vara så lång som cirka 220 kilometer.

De utmaningar som beskrivs ovan återspeglar både behovet av bilanvändning i vardagen för invånarna i de utvalda områdena, och hur de påverkas av höga bränslepriser. Storbritannien anser att en lägre bränsleskatt skulle stötta dessa sårbara och avlägset belägna landsbygdsområden genom att något lindra deras särskilt höga levnadskostnader. Det är viktigt att dessa faktorer inte betraktas isolerat, utan som en kombination av faktorer som har lett till ett verkligt socialt och ekonomiskt behov av nedsättningen i de förtecknade områdena.

Åtgärdens tillämpning

I Förenade kungariket redovisas punktskatten på motorbränsle när bränslet lämnar raffinaderiet, när det importeras eller när det lämnar ett punktskatteupplag. På dessa ställen skulle det dock vara svårt att fastställa hur stora mängder bränsle som är avsedda för stödberättigade regioner.

Skattelättnaden ska därför ges på försäljningsstället i de stödberättigade områdena, vilket innebär att bränsle med reducerad punktskattesats inte riskerar att avledas. Detaljister på motorbränsleområdet i de berörda områdena ska registreras som godkända detaljister hos den brittiska skattemyndigheten (HM Revenue and Customs), och det ska krävas att de sänker priset på en liter bränsle med det belopp som motsvarar skattelättnaden. De ska i sin tur få rätt att begära återbetalning av skatt från den brittiska skattemyndigheten med jämna mellanrum baserat på antalet sålda liter bränsle.

Stödmottagare

Åtgärden riktas till privatpersoner, men den lägre skattesatsen kommer att gälla för alla köp, inklusive sådana som görs av företag.

Alla de 27 bensinstationer som kan gynnas av den nedsatta skatten är oberoende.

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

De brittiska myndigheternas argument när det gäller åtgärdens inverkan på den inre marknaden

De brittiska myndigheterna tror inte att åtgärden skulle påverka den inre marknads funktion.

Om man gör en prisjämförelse mellan de bensinstationer som omfattas av den föreslagna skattenedsättningen med 50 pund per 1 000 liter (64,3 euro) med deras närmaste konkurrenter som inte gynnas av nedsättningen får man följande resultat:

När det gäller bensin minskar den genomsnittliga skillnaden till 10 pund per 1 000 liter (12,9 euro). I genomsnitt skulle bensinstationer som omfattas av nedsättningen vara 10 pund billigare per 1 000 liter (12,9 euro) än deras närmaste konkurrenter utanför systemet.

När det gäller diesel blir den genomsnittliga skillnaden 6 pund per 1 000 liter (7,7 euro). I genomsnitt skulle bensinstationer som omfattas av nedsättningen vara 6 pund billigare per 1 000 liter (7,7 euro) än deras närmaste konkurrenter utanför systemet.

Nedsättningen innebär att de bensinstationer som påverkas i stort sett får samma konkurrensläge som bensinstationer i närliggande områden som inte omfattas av systemet. Det förväntas inte i sig att konsumenter ändrar sina körmönster eller att bensinstationer i områden som gränsar till stödområdet flyttar till stödområdet. Den låga befolkningstätheten och avståndet från större orter, tillsammans med höga kapitalkostnader för nya bensinstationer, skulle inte heller göra det ekonomiskt attraktivt för bensinstationer att flytta, även med nedsättningen.

Gällande bestämmelser

Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

Bedömning av åtgärden mot bakgrund av artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

Särskilda politiska hänsyn

Artikel 19.1 första stycket i direktivet har följande lydelse:

”Utöver de bestämmelser som är angivna i föregående artiklar, särskilt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.”

Den åtgärd som planeras av Förenade kungariket utgörs av en nedsättning av punktskatten på motorbränsle som tillhandahålls i vissa delar av dess territorium som avgränsas av ett postnummer, nämligen PH36, IV22, IV21, PH19, PH23, IV14, PA38, LA17, Hawes, EX35, IV54, IV26, IV27, PH41, KW12, PA80, NE48.

Syftet är att priset vid pumpen i dessa områden ska anpassas till genomsnittspriset i Förenade kungariket. De högre kostnaderna per enhet och bensinstationernas högre priser i dessa områden beror på högre transport- och distributionskostnader och mindre stordriftsfördelar.

Man kan dra slutsatsen att önskan att tillämpa en nedsatt punktskattesats på motorbränsle i de berörda områdena på grund av deras särskilda ekonomiska och sociala villkor föranleds av särskilda politiska hänsyn, framförallt social- och regionalpolitik.

Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Syftet med åtgärden är att till viss del motverka den högre kostnaden per enhet, och därmed de högre priserna vid pumpen, för bränsle i de berörda områdena genom en direkt skattelättnad vid försäljningsstället.

Åtgärden är begränsad till vad som är nödvändigt för att åstadkomma detta. Skattelättnaden är i synnerhet begränsad till (den relativt lilla) kvantiteten bränsle som säljs i områdena; den totala volym som används i postnummerområdena är lägre än 50 miljoner liter om året, motsvarande 0,1 % av den totala bränslekonsumtionen i Förenade kungariket.

Kommissionen konstaterar att punktskattesatsen kommer att sänkas med 50 pund (64,3 euro) per 1 000 liter drivmedel. Bränslepriset i de utvalda områdena är cirka 100 pund (128,5 EUR) högre per 1 000 liter än genomsnittet i resten av Förenade kungariket. Under det sista kvartalet 2012 var priserna i dessa städer högre än minimipriset på de öar som för närvarande tillämpar en skattenedsättning på grundval av rådets genomförandebeslut 2011/776/EU. Prisprofilen i dessa städer liknar den på de öar där skattenedsättningen tillämpas. En skattenedsättning på 50 pund (64 euro) per 1 000 liter kommer förmodligen inte att täcka hela skillnaden mellan dessa höga priser och genomsnittet i Förenade kungariket, men skulle ge enskilda personer viss kompensation för det högre pris de måste betala.

Trots skattelättnaden kommer slutligen skattebördan på bränsle som förbrukas i de geografiska områdena i fråga att ligga klart över de miniminivåer för beskattning som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG.

Man kan därför dra slutsatsen att åtgärden utgör en skattenedsättning för fossila bränslen, vilket i princip bör granskas kritiskt. Men mot bakgrund av de särskilda geografiska och sociala villkoren kan det anses vara godtagbart i ett bredare politiskt sammanhang på hälso-, miljö-, energi- och transportområdena i unionen.

Under de omständigheter som beskrivits tycks åtgärden också vara godtagbar med tanke på den inre marknadens funktion och behovet att säkerställa en rättvis konkurrens. Med tanke på att de områden där åtgärden tillämpas är avlägset belägna och den måttliga sänkningen av skattesatsen förväntas åtgärden inte leda till att bränsleförbrukningen ändras genom att konsumenter lockas dit från andra områden.

Tillämpningsperiod för åtgärden och utvecklingen av EU:s ram för energibeskattning

Kommissionen föreslår att tillämpningsperioden fastställs till den längsta tillåtna enligt direktiv 2003/96/EG, dvs. sex år. Denna period tycks vara lämplig för att de brittiska myndigheterna ska kunna samla information för att utvärdera resultatet av åtgärden och ge företag och konsumenter som drar nytta av åtgärden tillräcklig trygghet.

Regler om statligt stöd

Efter den nedsättning som planeras av de brittiska myndigheterna kommer minimiskattenivån enligt artikel 7 i direktiv 2003/96/EG fortfarande att respekteras när det gäller skattesatserna för oblyad bensin och diesel i de berörda regionerna. Under förutsättning att åtgärden uppfyller villkoren i artikel 44 i den allmänna gruppundantagsförordningen (förordning (EG) nr 651/2014⁷) är åtgärden följaktligen undantagen från anmälningsskyldigheten.

⁷ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, EUT L 187, 26.6.2014, s. 1.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Samråd med berörda parter

Detta förslag grundas på en ansökan från Förenade kungariket och berör endast denna medlemsstat.

Extern experthjälp

Någon extern experthjälp har inte behövts.

Konsekvensbedömning

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat har ansökt om.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Subsidiaritetsprincipen

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 113 i EUF-fördraget, utgör inte i sig ett område där Europeiska unionen har ensam behörighet i den mening som avses i artikel 3 i EUF-fördraget.

Medlemsstaternas behörighet på det här området är dock strikt begränsat genom gällande EU-lagstiftning. Enligt artikel 19 i direktiv 2003/96/EG är det bara rådet som får ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i denna bestämmelse. Medlemsstaterna kan i detta sammanhang inte träda i rådets ställe.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Det aktuella förslaget, som är ett förslag utan lagstiftningskaraktär, omfattas inte av granskningsmekanismen i protokoll nr 2 till EUF-fördraget, som bara gäller utkast till rättsakter.

Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Skattenedsättningen går inte utöver vad som krävs för att uppnå det mål som eftersträvas (jfr övervägandena ovan om den inre marknaden och sund konkurrens).

Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: Rådets genomförandebeslut.

I artikel 19 i direktiv 2003/96/EG föreskrivs ingen annan typ av åtgärd.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Denna åtgärd medför inga finansiella eller administrativa kostnader för unionen. Förslaget påverkar därför inte Europeiska unionens budget.

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om bemyndigande för Förenade kungariket att tillämpa en differentierad skattenivå för motorbränslen i vissa geografiska områden i enlighet med direktiv 2003/96/EG

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet¹, särskilt artikel 19,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Genom en skrivelse av den 2 februari 2014 ansökte Förenade kungariket om tillstånd att tillämpa en nedsatt punktskattesats för dieselolja och blyfri bensin i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG i följande geografiska områden som avgränsas av ett postnummer: IV54 (Strathcarron, Highland - Skottland), IV26 (Ullapool, Highland - Skottland), IV27 (Lairg, Highland - Skottland), NE48 (Hexham, Northumberland - England), PH41 (Mallaig, Highland - Skottland), KW12 (Halkirk, Highland - Skottland), PA80 (Oban, Argyll och Bute - Skottland), PH36 (Acharacle, Highland - Skottland), IV22 (Achnasheen, Highland - Skottland), PA38 (Appin, Argyll och Bute - Skottland), PH23 (Carrbridge, Highland - Skottland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Skottland), IV21 (Gairloch, Highland - Skottland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - England), EX35 (Lynton, Devon - England), IV14 (Strathpeffer, Highland - Skottland), området som omfattas av postorten Hawes (i North Yorkshire - England). Förenade kungariket lämnade ytterligare information och förtydliganden den 3 juni och den 17 september 2014.
- (2) I dessa områden är priserna på dieselolja och blyfri bensin högre än genomsnittspriserna i resten av Förenade kungarikets territorium, vilket leder till att de lokala bränslekonsumenterna missgynnas. Prisskillnaden beror på extra kostnader per enhet på grund av områdenas geografiska läge, den ringa befolkningen och det faktum att relativt små bränslevolymer levereras.
- (3) De nedsatta skattesatserna kommer att vara högre än de minimiskattenivåer som fastställs i artikel 7 i direktiv 2003/96/EG.
- (4) Mot bakgrund av de berörda områdenas särskilda karaktär och den måttliga sänkningen av skattesatsen, som endast delvis kommer att lindra de högre kostnader som uppkommer i de aktuella geografiska områdena, förväntas åtgärden inte medföra någon omläggning av trafiken som sammanhänger med tillhandahållandet av bränsle.
- (5) Åtgärden kan således godtas med hänsyn till inre marknadens funktion och behovet av att säkerställa en rättvis konkurrens, och den är förenlig med Europeiska unionens hälso-, miljö-, energi- och transportpolitik.

¹ EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

- (6) Enligt artikel 19.2 i direktiv 2003/96/EG måste varje tillstånd som beviljas med stöd av den artikeln vara strikt tidsbegränsat. För att ge de berörda företagen och konsumenterna tillräcklig trygghet bör tillståndet beviljas för en period om sex år. För att inte undergräva den framtida allmänna utvecklingen av den befintliga rättsliga ramen är det emellertid lämpligt att föreskriva att om rådet, i enlighet med artikel 113 i fördraget, inför ett sådant ändrat allmänt system för beskattning av energiprodukter som tillståndet enligt detta beslut inte är anpassat till, bör detta beslut upphöra att gälla den dag då reglerna för detta ändrade system börjar tillämpas.
- (7) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av unionsreglerna för statligt stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1 Förenade kungariket ges härmed tillstånd att tillämpa nedsatta skattesatser för blyfri bensin och dieselolja som tillhandahålls som motorbränsle till vägfordon i följande 17 områden, som definieras genom hänvisningar till postnummer: IV54 (Strathcarron, Highland - Skottland), IV26 (Ullapool, Highland - Skottland), IV27 (Lairg, Highland - Skottland), NE48 (Hexham, Northumberland - England), PH41 (Mallaig, Highland - Skottland), KW12 (Halkirk, Highland - Skottland), PA80 (Oban, Argyll och Bute - Skottland), PH36 (Acharacle, Highland - Skottland), IV22 (Achnasheen, Highland - Skottland), PA38 (Appin, Argyll och Bute - Skottland), PH23 (Carrbridge, Highland - Skottland), PH19 (Dalwhinnie, Highland - Skottland), IV21 (Gairloch, Highland - Skottland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria - England), EX35 (Lynton, Devon - England), IV14 (Strathpeffer, Highland - Skottland), området som omfattas av postorten Hawes (i North Yorkshire - England).

För att undvika överkompensation får nedsättningen, i förhållande till den nationella standardskattesatsen på blyfri bensin respektive dieselolja, inte vara större än den extra kostnaden för detaljhandelsförsäljning i dessa geografiska områden jämfört med den genomsnittliga kostnaden för detaljhandelsförsäljning i Förenade kungariket, och den får inte överstiga 50 pund (64 euro) per 1 000 liter av produkten.

2. De nedsatta skattesatserna ska uppfylla kraven i direktiv 2003/96/EG och i synnerhet vara förenliga med de minimiskattenivåer som anges i artikel 7 i direktivet.

Artikel 2

Detta beslut får verkan samma dag som det delges. Det ska tillämpas från och med den 1 februari 2015 och upphör att gälla den 31 januari 2021.

Om rådet emellertid, i enlighet med artikel 113 i fördraget, inför ett sådant ändrat allmänt system för beskattning av energiprodukter som det aktuella tillståndet inte är anpassat till, ska beslutet upphöra att gälla den dag då reglerna för detta ändrade system börjar tillämpas.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*