



Brüssel, den 16. Januar 2015  
(OR. en)

5353/15

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2015/0004 (NLE)**

---

**FISC 4**  
**ENER 12**

**VORSCHLAG**

---

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 15. Januar 2015

Empfänger: Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.: COM(2015) 4 final

---

Betr.: Vorschlag für einen DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES zur Ermächtigung des Vereinigten Königreichs, in bestimmten Gebieten die Steuern auf Kraftstoffe gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG zu staffeln

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2015) 4 final.

---

Anl.: COM(2015) 4 final



Brüssel, den 15.1.2015  
COM(2015) 4 final

2015/0004 (NLE)

Vorschlag für einen

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES**

**zur Ermächtigung des Vereinigten Königreichs, in bestimmten Gebieten die Steuern auf Kraftstoffe gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG zu staffeln**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der Union ist in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates<sup>1</sup> (im Folgenden „die Energiebesteuerungsrichtlinie“ oder „die Richtlinie“) geregelt.

Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie kann der Rat zusätzlich zu den Bestimmungen insbesondere der Artikel 5, 15 und 17 einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, aufgrund besonderer politischer Erwägungen weitere Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen einzuführen.

Ziel dieses Vorschlags ist die Ermächtigung des Vereinigten Königreichs, einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz für als Treibstoff verwendete Kraftstoffe (nämlich unverbleites Benzin und Gasöl) in den nachstehenden Gebieten einzuführen, die im Antrag des Vereinigten Königreichs anhand ihrer Postleitzahlen wie folgt ausgewiesen sind: IV54 (Strathcarron, Highland – Scotland), IV26 (Ullapool, Highland – Scotland), IV27 (Lairg, Highland – Scotland), NE48 (Hexham, Northumberland – England), PH41 (Mallaig, Highland – Scotland), KW12 (Halkirk, Highland – Scotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute – Scotland), PH36 (Acharacle, Highland – Scotland), IV22 (Achnasheen, Highland – Scotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute – Scotland), PH23 (Carrbridge, Highland – Scotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland – Scotland), IV21 (Gairloch, Highland – Scotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria – England), EX35 (Lynton, Devon – England), IV14 (Strathpeffer, Highland – Scotland) und das Gebiet des Postortes Hawes (in North Yorkshire – England).

Laut Mitteilung der britischen Behörden kann das von der Maßnahme betroffene Gebiet anhand der angegebenen Postleitzahlen klar umrissen werden. Das Postleitzahlensystem findet in England, Schottland, Wales und Nordirland Anwendung. Im Vereinigten Königreich sind einem Postort („post town“) oder einem Postbezirk („postcode district“) verschiedene Gemeinden innerhalb eines Gebiets zugeordnet. In ländlichen Gebieten handelt es sich bei der größten Siedlung eines Postbezirks oder eines Postortes meist um ein Dorf. Die Größe der Städte und Bezirke variiert; so ist beispielsweise IV27 mit einer Fläche von 3397 km<sup>2</sup> der größte Postbezirk des Vereinigten Königreichs. Demgegenüber beläuft sich die Fläche des Postbezirks NE48 lediglich auf etwa 750 km<sup>2</sup>. Im Antrag auf eine Ausnahmeregelung sind die nächstgelegenen Postorte der ausgewählten Gebiete und die betreffenden Gebietskörperschaften genannt. So bedeuten zum Beispiel die Angaben im Antrag auf eine Ausnahmeregelung für IV21 (Gairloch, Highland – Scotland), dass es sich bei Gairloch um den Postort des Postbezirks IV21 und bei Highland – Scotland um die Gebietskörperschaft handelt. Postorte umfassen oft eine Ortschaft oder mehrere Ortschaften und sind häufig nach einer dieser Ortschaften benannt.

Die nachstehende Tabelle enthält die Namen und Postleitzahlen der Postorte und Ortschaften, die den im Antrag aufgeführten Postbezirken zugeordnet sind:

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51).

Postbezirk	Postort/e	Ortschaften
PH36	1: Acharacle	6: Acharacle, Strontian, Kilchoan, Salen, Glenborrodale, Achateny
IV22	1: Achnasheen	4: Achnasheen, Poolewe, Laide, Kinlochewe
IV21	1: Gairloch	5: Gairloch, Badachro, Melvaig, Big Sand, Port Henderson
PH19	1: Dalwhinnie	1: Dalwhinnie
PH23	1: Carrbridge	2: Carrbridge, Bogroy
IV14	1: Strathpeffer	3: Strathpeffer, Contin, Jamestown
PA38	1: Appin	3: Appin, Duror, Portnacroish
LA17	1: Kirkby-in-Furness	1: Kirkby-in-Furness
EX35 <sup>2</sup>	2: Lynton und Lynmouth	3: Barbrook, Brendon, Lynmouth
IV54	1: Strathcarron	4: Strathcarron, Locharron, Applecross, Shildaig
IV26	1: Ullapool	1: Achiltibuie
IV27	<i>entfällt</i>	7: Lairg, Durness, Tongue, Scourie, Lochinver, Kinlochbervie, Talmine
PH41	<i>entfällt</i>	2: Mallaig, Inverie
KW12	1: Halkirk	1: Halkirk
PA80	<i>entfällt</i>	3: Lochaline, Morvern, Drimnin
NE48	<i>entfällt</i>	7: Bellingham, Falstone, Kielder, Wark, Tarsset, West Woodburn, Barrasford

Postbezirk	Postort	Ortschaften
<i>entfällt</i>	Hawes	2: Gayle, Butterset

In einigen Fällen (IV27, PH41, PA80, NE48) ist einem Postbezirk kein ganzer Postort zugeordnet, weshalb hier nur die Ortschaften aufgelistet werden. Bei den meisten Gebieten in der Liste entsprechen Postort und Postbezirk einander.

Nach Auskunft des Vereinigten Königreichs liegt der Preis für Kraftstoff in den Gebieten, für die die Maßnahme gelten soll, je 1000 Liter durchschnittlich um 100 GBP (etwa 128,5 EUR)<sup>3</sup> über dem Durchschnittspreis in den anderen Landesteilen. Die höheren Preise in diesen Gebieten sind auf höhere Transport- und Vertriebskosten sowie die geringe

<sup>2</sup> Dem Postbezirk EX35 sind zwei Postorte – Lynton und Lynmouth – zugeordnet. Die Steuerermäßigung würde für beide Orte gelten.

<sup>3</sup> Alle Berechnungen basieren auf dem Wechselkurs vom 1. Oktober 2014, d. h. 0,77820 GBP für 1 EUR. Siehe ABl. C 344 vom 2.10.2014.

Bevölkerungsdichte zurückzuführen. Durch die Maßnahme sollen die hohen Kraftstoffpreise in den genannten Gebieten etwas ausgeglichen werden.

### **Allgemeiner Kontext**

Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie kann der Rat einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, aufgrund besonderer politischer Erwägungen weitere Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen einzuführen.

Mit Schreiben vom 2. Februar 2014 teilte das Vereinigte Königreich der Kommission mit, dass es beabsichtige, in den oben genannten Gebieten einen ermäßigten Steuersatz auf als Treibstoff zum Verkauf angebotenes unverbleites Benzin und Gasöl anzuwenden. Der ermäßigte Verbrauchsteuersatz für als Treibstoff verwendete Kraftstoffe wird je 1000 Liter 50 GBP (etwa 64,3 EUR) unter dem im Vereinigten Königreich für Benzin und Gasöl geltenden Normalsatz (580 GBP bzw. etwa 745,3 EUR) liegen. Somit läge der ermäßigte Satz nach wie vor erheblich über dem derzeitigen EU-Mindestbetrag – je 1000 Liter – von 359 EUR für unverbleites Benzin und 330 EUR für Gasöl. Am 3. Juni und am 17. September 2014 übermittelten die britischen Behörden zusätzliche Informationen und Erläuterungen.

Das Vereinigte Königreich hat die Ermächtigung zur Anwendung der Steuerermäßigung für einen Zeitraum von sechs Jahren, also der in Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie festgelegten Höchstdauer, beantragt.

Nach Angaben der britischen Behörden liegt der Kraftstoffpreis in den oben genannten Gebieten je 1000 Liter um ca. 100 GBP (etwa 128,5 EUR) über dem Durchschnittspreis im Rest des Landes. Der Preis in diesen Gebieten entspricht den Tankstellenpreisen auf den Inseln, wenn die Steuerermäßigung unberücksichtigt bleibt, die das Vereinigte Königreich gemäß dem Durchführungsbeschluss 2011/776/EU des Rates<sup>4</sup> anwendet. Eine Ermäßigung um 50 GBP (etwa 64,3 EUR) je 1000 Liter würde die Preisdifferenz nicht vollständig abdecken, jedoch den höheren Preis, den die Verbraucher zahlen müssen, in gewissem Umfang ausgleichen.

Bei der Beurteilung, ob die betreffenden Gebiete für eine Steuerermäßigung in Frage kommen, wurden zwei entscheidende Faktoren berücksichtigt:

- die Bezahlbarkeit von Kraftstoff angesichts hoher Tankstellenpreise und eines unter dem Landesdurchschnitt liegenden durchschnittlichen Wochenverdienstes;
- die Unverzichtbarkeit von Kraftstoff für den Straßenverkehr als Teil des täglichen Lebens jedes Einzelnen. Ersichtlich wird dies durch die starke Abhängigkeit vom Auto und den beschränkten Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und grundlegenden Dienstleistungen.

Gemäß den von den britischen Behörden übermittelten statistischen Daten variiert der durchschnittliche Wochenverdienst in den Gebietskörperschaften, in denen sich die ausgewählten Gebiete befinden, von 412,10 GBP (528,6 EUR) bis 493,30 GBP (633,9 EUR)

---

<sup>4</sup> Durchführungsbeschluss 2011/776/EU des Rates vom 24. November 2011 zur Ermächtigung des Vereinigten Königreichs, auf Kraftstoffe, die auf den Inseln der Inneren und Äußeren Hebriden, den Northern Isles, den Inseln im Clyde und den Scilly-Inseln ausgeliefert werden, gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG ermäßigte Steuerbeträge anzuwenden (ABl. L 317 vom 30.11.2011, S. 34).

und liegt damit unter dem Landesdurchschnitt von 518 GBP (665,6 EUR)<sup>5</sup>. Die Gebietskörperschaften, für die statistische Daten erhoben werden, haben in der Regel eine größere geografische Ausdehnung als die Gebiete, für welche die Maßnahme gelten wird. Nach Auskunft der britischen Behörden ist davon auszugehen, dass der tatsächliche durchschnittliche Wochenverdienst in den fraglichen Gebieten den für die Gebietskörperschaften ermittelten Durchschnitt sogar noch unterschreitet. Zurückzuführen ist dies darauf, dass in den Hauptgemeinden der Gebietskörperschaften größere Unternehmen niedergelassen sind, die aber meist über 100 Meilen (ca. 160 km) von den ausgewählten Gebieten entfernt liegen. Die Einkommensströme in den Gebieten, für welche die Regelung gelten soll, sind abhängig von Landwirtschaft und Tourismus. Daher gehen die britischen Behörden davon aus, dass der Wochenverdienst in diesen Gebieten unter dem Wochenverdienst auf den Inseln liegt, die diese Ausnahmeregelung derzeit anwenden (463,0 GBP bzw. 752,8 EUR).

Gemäß den Daten des britischen Office for National Statistics variiert die Bruttowertschöpfung pro Kopf in den fraglichen Gebieten von 12 036 GBP (15 466,5 EUR) bis 17 936 GBP (23 048 EUR) und liegt unter dem britischen Durchschnitt von 21 674 GBP (27 851,5 EUR) pro Jahr.

Nach Mitteilung der britischen Behörden führen die – im Vergleich zu stärker urbanisierten Gebieten des Vereinigten Königreichs – begrenzten wirtschaftlichen Möglichkeiten in diesen Gebieten zur Abwanderung der Erwerbsbevölkerung; dies ist der Hauptgrund für die stabile Arbeitslosenquote, die nicht notwendigerweise die Lebensqualität in diesen Gebieten widerspiegelt. Aus ökonomischer Sicht hat eine geringe Bevölkerungsdichte in ausgedehnten Gebieten vor allem folgende Auswirkungen:

- Die durchschnittlichen Entfernungen zwischen individuellen Dienstleistungen und Unternehmen sind äußerst groß, so dass die Transportkosten für grundlegende Tätigkeiten ebenfalls verhältnismäßig hoch sind – für Einzelpersonen ebenso wie für Unternehmen.
- Unternehmen haben in einem Gebiet derselben geografischen Ausdehnung ein kleineres Bevölkerungseinzugsgebiet und müssen daher generell höhere Margen pro Einheit ansetzen, um bei begrenztem Umsatz Gewinn zu erwirtschaften.

Des Weiteren haben in den vergangenen Jahren im Vereinigten Königreich einige Raffinerien den Betrieb eingestellt. Die gesunkene Zahl an Raffinerien hatte zur Folge, dass mehr Tankstellen weiter als 100 Meilen (ca. 160 km) von der nächstgelegenen Raffinerie entfernt sind, wodurch sich die Kosten für den Transport von Kraftstoff in die fraglichen Gebiete erhöhen.

In allen betroffenen ländlichen Gebieten verkehren wesentlich weniger Busse als im Durchschnitt Großbritanniens<sup>6</sup>. In Verbindung mit der begrenzten Anbindung der betreffenden Gebiete an den Bahnverkehr sowie der intensiven Pkw-Nutzung trotz hoher Tankstellenpreise unterstreicht dies die Notwendigkeit, in den fraglichen Gebieten Pkw als Beförderungsmittel zu nutzen.

---

<sup>5</sup> Siehe die Angaben des britischen Office for National Statistics (Nationales Statistikamt) unter <http://www.nomisweb.co.uk/default.asp>

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

Dienstleistungen in entlegenen ländlichen Gebieten des Vereinigten Königreichs, wie etwa den ausgewählten Gebieten, decken meist ein größeres Gebiet ab als im urbanisierten Raum, was zum Teil auf die geringe Bevölkerungsdichte dieser Gebiete zurückzuführen ist. Dies bedeutet, dass die durchschnittlichen Entfernungen zwischen individuellem Wohnsitz, Gemeinden, Dienstleistungen und Unternehmen sehr groß sind, so dass die Transportkosten für grundlegende Tätigkeiten ebenfalls verhältnismäßig hoch sind. So kann es beispielsweise sein, dass für eine Fahrt aus dem Gebiet mit der Postleitzahl IV27 zum nächstgelegenen größeren Supermarkt hin und zurück eine Strecke von bis zu 135 Meilen (ca. 220 km) zurückgelegt werden muss.

Die oben dargelegten Herausforderungen unterstreichen sowohl die Notwendigkeit der Pkw-Nutzung im Alltag der Einwohner/-innen der ausgewählten Gebiete als auch die Auswirkungen hoher Kraftstoffpreise auf diese. Das Vereinigte Königreich vertritt die Auffassung, dass die Verbrauchsteuerermäßigung für Kraftstoff zur Stützung dieser sensiblen, entlegenen ländlichen Gemeinden beitragen würde, indem diese im Hinblick auf die besonders hohen Lebenshaltungskosten etwas entlastet werden. Diese Faktoren sind keinesfalls einzeln zu betrachten, sondern als Kombination verschiedener Aspekte zu sehen, die zu einer echten sozialen und wirtschaftlichen Notwendigkeit geführt haben, in den genannten Gebieten eine Ermäßigung zu gewähren.

#### *Durchführung der Maßnahme*

Im Vereinigten Königreich fällt die Verbrauchsteuer auf Kraftstoff für den Straßenverkehr an der Stelle an, an der der Kraftstoff die Raffinerie verlässt, bei der Einfuhr oder beim Verlassen eines Verbrauchsteuerlagers. Zu diesem Zeitpunkt wäre es allerdings schwierig, festzustellen, welche Mengen für die ausgewählten Gebiete bestimmt sind.

Daher wird die Steuerermäßigung beim Verkauf in den ausgewählten Gebieten gewährt, was es unmöglich macht, mit dem ermäßigten Satz belegten Kraftstoff umzuleiten. Die Kraftstoff Einzelhändler in den betreffenden Gebieten werden beim HM Revenue and Customs (HMRC) als zugelassene Einzelhändler registriert und müssen den Preis je Liter Kraftstoff um den Betrag der Steuerermäßigung senken. Die Erstattung der Steuer kann in regelmäßigen Abständen beim HMRC auf der Grundlage der verkauften Mengen beantragt werden.

#### *Begünstigte*

Die Maßnahme zielt auf Privatpersonen ab, doch der niedrigere Preis wird für alle Verkäufe, auch solche gewerblicher Art, gelten.

Alle 27 Tankstellen, denen die Regelung zugutekommen könnte, sind unabhängig.

#### *Argumente der britischen Behörden hinsichtlich der Auswirkung der Maßnahme auf den Binnenmarkt*

Nach Auffassung der britischen Behörden würde die Maßnahme das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen.

Nachstehend ein Vergleich der Preise der Tankstellen, für welche die Steuerermäßigung von 50 GBP (64,3 EUR) je 1000 Liter vorgeschlagen wird, mit den Preisen ihrer nächstgelegenen, nicht unter die Regelung fallenden Mitbewerber:

Für Benzin sinkt die durchschnittliche Differenz auf 10 GBP (12,9 EUR). Im Durchschnitt läge der Preis bei den von der Regelung betroffenen Tankstellen 10 GBP (12,9 EUR) über dem Preis bei den nächstgelegenen, nicht unter die Regelung fallenden Tankstellen.

Für Dieselkraftstoff beträgt die durchschnittliche Differenz 6 GBP (7,7 EUR). Im Durchschnitt läge der Preis bei den von der Regelung betroffenen Tankstellen 6 GBP (7,7 EUR) je 1000 Liter unter dem Preis bei den nächstgelegenen, nicht unter die Regelung fallenden Tankstellen.

Durch die Ermäßigung würden die Preise der betroffenen Tankstellen weitgehend an die Preise nahe gelegener, nicht unter die Regelung fallender Tankstellen angeglichen. Daher steht nicht zu erwarten, dass die Verbraucher ihre Fahrstrecken ändern oder Tankstellen in Gebieten, die an begünstigte Gebiete angrenzen, ihre Geschäftstätigkeit dorthin verlagern werden. Darüber hinaus wäre aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte und der Entfernungen zu größeren Gemeinden – in Verbindung mit den für neue Tankstellen anfallenden erheblichen Investitionskosten – für Tankstellen eine Verlagerung, selbst unter Berücksichtigung der Steuerermäßigung, wirtschaftlich nicht attraktiv.

#### *Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet*

Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom

#### **Bewertung der Maßnahme gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG**

##### *Besondere politische Erwägungen*

Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie lautet:

*„Zusätzlich zu den Bestimmungen der vorstehenden Artikel, insbesondere der Artikel 5, 15 und 17, kann der Rat einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, aufgrund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen.“*

Die vom Vereinigten Königreich vorgesehene Maßnahme besteht in der Senkung der Verbrauchsteuer auf Kraftstoffe, die in bestimmten Teilen seines Hoheitsgebietes, die einer bestimmten Postleitzahl zugeordnet sind – nämlich PH36, IV22, IV21, PH19, PH23, IV14, PA38, LA17, Hawes, EX35, IV54, IV26, IV27, PH41, KW12, PA80 und NE48 –, ausgeliefert werden.

Hierdurch soll eine Annäherung der Tankstellenpreise in diesen Gebieten an den Durchschnittspreis im Vereinigten Königreich erreicht werden. Die höheren Einheitskosten und damit höheren Tankstellenpreise in diesen Gebieten sind auf höhere Transport- und Vertriebskosten sowie geringere Größenvorteile zurückzuführen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Absicht, in den genannten Gebieten aufgrund ihrer besonderen wirtschaftlichen und sozialen Gegebenheiten einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz auf Kraftstoffe anzuwenden, auf besonderen politischen Erwägungen, vor allem im Bereich der Sozial- und Regionalpolitik, beruht.



### *Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Union*

Mit der Maßnahme sollen die höheren Einheitskosten und damit die höheren Tankstellenpreise für Kraftstoff in den betreffenden Gebieten durch eine unmittelbare Steuererleichterung an der Verkaufsstelle teilweise ausgeglichen werden.

Die Maßnahme ist auf das begrenzt, was für die Erreichung dieses Ziels erforderlich ist. Insbesondere beschränkt sich die Steuerermäßigung auf die in den betreffenden Gebieten (verhältnismäßig geringe) verkaufte Kraftstoffmenge; die in diesen Postgebieten verbrauchte Menge beläuft sich auf weniger als 50 Mio. Liter jährlich, was 0,1 % des gesamten Kraftstoffverbrauchs im Vereinigten Königreich ausmacht.

Die Kommission stellt fest, dass der Verbrauchsteuersatz um 50 GBP (64,3 EUR) je 1000 Liter des Erzeugnisses gesenkt wird. Der Kraftstoffpreis in den ausgewählten Gebieten ist etwa 100 GBP (128,5 EUR) höher als der Durchschnittspreis im übrigen Vereinigten Königreich. Im vierten Quartal 2012 lagen die Preise in diesen Städten über dem Mindestpreis auf den Inseln, die derzeit eine Steuerermäßigung auf der Grundlage des Durchführungsbeschlusses 2011/776/EU des Rates anwenden. Die Preismerkmale dieser Städte sind denen der Inseln, auf denen die Steuerermäßigung gilt, ähnlich. Eine Ermäßigung um 50 GBP (64 EUR) kann schwerlich die volle Differenz zwischen diesen hohen Preisen und dem Durchschnittspreis im Vereinigten Königreich abdecken, würde jedoch den Verbrauchern einen gewissen Ausgleich für die von ihnen gezahlten höheren Preise bieten.

Schließlich bleibt die steuerliche Belastung des in den betreffenden Gebieten verbrauchten Kraftstoffs trotz der Steuererleichterung deutlich über den Mindeststeuerbeträgen gemäß der Richtlinie 2003/96/EG.

Somit kann der Schluss gezogen werden, dass es sich bei der genannten Maßnahme um eine Steuerermäßigung für fossilen Brennstoff handelt, die grundsätzlich kritisch zu prüfen ist. Angesichts der besonderen geografischen und sozialen Gegebenheiten kann sie jedoch im weiteren Kontext der Gesundheits-, Umweltschutz-, Energie- und Verkehrspolitik der Union als annehmbar erachtet werden.

Unter den beschriebenen Umständen dürfte die Maßnahme auch im Hinblick auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und die Wahrung des lautereren Wettbewerbs zulässig sein. Aufgrund der entlegenen Lage der Gebiete, für die sie gilt, und der mäßigen Senkung des Steuersatzes wird insbesondere nicht erwartet, dass Verbraucher von außerhalb angelockt werden und es infolgedessen in den betreffenden Gebieten zu Änderungen im Kraftstoffverbrauch kommt.

### *Dauer der Anwendung der Maßnahme und Entwicklung der EU-Rechtsvorschriften zur Energiebesteuerung*

Die Kommission schlägt als Anwendungsdauer den nach der Richtlinie 2003/96/EG maximal zulässigen Zeitraum von sechs Jahren vor. Dieser Zeitraum erscheint angemessen, damit die britischen Behörden Informationen sammeln können, um die Ergebnisse der Maßnahme zu bewerten und Unternehmen und Verbrauchern, denen die Maßnahme zugutekommt, ein ausreichendes Maß an Sicherheit zu gewährleisten.

## **Vorschriften über staatliche Beihilfen**

Die Steuersätze für unverbleites Benzin und Gasöl in den betreffenden Gebieten werden auch nach der vom Vereinigten Königreich angestrebten Senkung weiterhin im Einklang mit dem Mindeststeuerbetrag gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2003/96/EG stehen. Sofern die Maßnahme die Bedingungen in Artikel 44 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (Verordnung (EU) Nr. 651/2014<sup>7</sup>) erfüllt, ist sie von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung ausgenommen.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

### **Konsultation interessierter Kreise**

Dieser Vorschlag stützt sich auf einen Antrag des Vereinigten Königreichs und betrifft nur diesen Mitgliedstaat.

### **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

### **Folgenabschätzung**

Dieser Vorschlag betrifft eine von einem einzelnen Mitgliedstaat beantragte Ermächtigung.

## **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

### **Subsidiaritätsprinzip**

Der Bereich der indirekten Steuern gemäß Artikel 113 AEUV fällt nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union im Sinne von Artikel 3 AEUV.

Die konkurrierenden Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in diesem Bereich sind jedoch durch das geltende EU-Recht genau geregelt und begrenzt. Gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG ist ausschließlich der Rat befugt, einen Mitgliedstaat zu ermächtigen, weitere Befreiungen oder Ermäßigungen im Sinne dieser Vorschrift einzuführen. Dabei können die Mitgliedstaaten nicht an die Stelle des Rates treten.

Folglich steht der Vorschlag mit dem Subsidiaritätsprinzip in Einklang.

Dessen ungeachtet unterliegt der Vorschlag, da er keinen Gesetzgebungscharakter hat, nicht dem Verfahren der Überprüfung nach dem Protokoll Nr. 2 des AEUV, das nur für Entwürfe von Gesetzgebungsakten gilt.

---

<sup>7</sup> Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

### **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht in Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Steuerermäßigung geht nicht über das zur Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus (siehe die vorstehenden Erwägungen zu Binnenmarkt und lauterem Wettbewerb).

### **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Durchführungsbeschluss des Rates.

Nach Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG ist nur diese Art von Maßnahme möglich.

## **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Maßnahme beinhaltet keine finanziellen oder administrativen Belastungen für die Union. Der Vorschlag hat daher keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

Vorschlag für einen

## DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

**zur Ermächtigung des Vereinigten Königreichs, in bestimmten Gebieten die Steuern auf Kraftstoffe gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG zu staffeln**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom<sup>1</sup>, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit Schreiben vom 2. Februar 2014 beantragte das Vereinigte Königreich die Ermächtigung, gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz auf Gasöl und unverbleites Benzin in den nachstehend genannten, gegebenenfalls einer Postleitzahl zugeordneten Gebieten anzuwenden: IV54 (Strathcarron, Highland – Scotland), IV26 (Ullapool, Highland – Scotland), IV27 (Lairg, Highland – Scotland), NE48 (Hexham, Northumberland – England), PH41 (Mallaig, Highland – Scotland), KW12 (Halkirk, Highland – Scotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute – Scotland), PH36 (Acharacle, Highland – Scotland), IV22 (Achnasheen, Highland – Scotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute – Scotland), PH23 (Carrbridge, Highland – Scotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland – Scotland), IV21 (Gairloch, Highland – Scotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria – England), EX35 (Lynton, Devon – England), IV14 (Strathpeffer, Highland – Scotland) und in dem Gebiet des Postortes Hawes (in North Yorkshire – England). Das Vereinigte Königreich übermittelte am 3. Juni und am 17. September 2014 zusätzliche Informationen und Erläuterungen.
- (2) In diesen Gebieten liegen die Preise für Gasöl und unverbleites Benzin über den Durchschnittspreisen im übrigen Vereinigten Königreich, wodurch lokalen Kraftstoffverbrauchern Nachteile entstehen. Der Preisunterschied ist auf höhere Einheitskosten infolge der geografischen Lage der Gebiete, ihrer geringen Bevölkerungszahl und der relativ geringen Liefermengen zurückzuführen.
- (3) Die ermäßigten Verbrauchsteuersätze werden über den Mindestsätzen gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2003/96/EG liegen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

- (4) Die Maßnahme wird in Anbetracht der besonderen Lage der Gebiete, für die sie gilt, und der mäßigen Senkung des Steuersatzes, welche die in den betreffenden Gebieten anfallenden höheren Kosten nur teilweise ausgleicht, voraussichtlich keine Bewegungen auslösen, die speziell mit der Lieferung von Kraftstoff zusammenhängen.
- (5) Daher ist die Maßnahme im Hinblick auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes und die Wahrung des lautereren Wettbewerbs zulässig sowie mit der Gesundheits-, Umweltschutz-, Energie- und Verkehrspolitik der Europäischen Union vereinbar.
- (6) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG muss jede nach diesem Artikel gewährte Ermächtigung zeitlich strikt begrenzt sein. Um den betroffenen Unternehmen und Verbrauchern ein ausreichendes Maß an Sicherheit zu bieten, sollte die Ermächtigung für einen Zeitraum von sechs Jahren gewährt werden. Damit die allgemeine Weiterentwicklung des bestehenden rechtlichen Rahmens nicht beeinträchtigt wird, sollte jedoch für den Fall, dass der Rat auf der Grundlage von Artikel 113 des Vertrags das allgemeine System zur Besteuerung von Energieerzeugnissen ändert und die im vorliegenden Beschluss erteilte Ermächtigung mit dem geänderten System nicht mehr in Einklang steht, vorgesehen werden, dass der vorliegende Beschluss an dem Tag abläuft, ab dem die Bestimmungen des geänderten Systems anzuwenden sind.
- (7) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

1. Das Vereinigte Königreich wird hiermit ermächtigt, ermäßigte Verbrauchsteuersätze auf unverbleites Benzin und Gasöl, das als Kraftstoff für Straßenfahrzeuge ausgeliefert wird, in folgenden 17 Gebieten, die gegebenenfalls einer Postleitzahl zugeordnet sind, anzuwenden: IV54 (Strathcarron, Highland – Scotland), IV26 (Ullapool, Highland – Scotland), IV27 (Lairg, Highland – Scotland), NE48 (Hexham, Northumberland – England), PH41 (Mallaig, Highland – Scotland), KW12 (Halkirk, Highland – Scotland), PA80 (Oban, Argyll and Bute – Scotland), PH36 (Acharacle, Highland – Scotland), IV22 (Achnasheen, Highland – Scotland), PA38 (Appin, Argyll and Bute – Scotland), PH23 (Carrbridge, Highland – Scotland), PH19 (Dalwhinnie, Highland – Scotland), IV21 (Gairloch, Highland – Scotland), LA17 (Kirkby-in-Furness, Cumbria – England), EX35 (Lynton, Devon – England), IV14 (Strathpeffer, Highland – Scotland) und in dem Gebiet des Postortes Hawes (in North Yorkshire – England).

Um jegliche Überkompensierung zu vermeiden, darf die Ermäßigung gegenüber dem normalen nationalen Steuersatz für unverbleites Benzin oder Gasöl nicht über den Zusatzkosten bei Einzelhandelsverkäufen in diesen Gebieten – im Vergleich zu den Durchschnittskosten bei Einzelhandelsverkäufen im Vereinigten Königreich – liegen und höchstens 50 GBP (64 EUR) je 1000 Liter des Erzeugnisses betragen.

2. Die ermäßigten Steuersätze müssen in Einklang mit der Richtlinie 2003/96/EG und insbesondere mit den Mindeststeuerbeträgen gemäß deren Artikel 7 stehen.

## *Artikel 2*

Dieser Beschluss wird am Tag seiner Bekanntgabe wirksam. Er gilt vom 1. Februar 2015 bis zum 31. Januar 2021.

Ändert jedoch der Rat auf der Grundlage von Artikel 113 des Vertrags das allgemeine System zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und steht die Ermächtigung mit dem geänderten System nicht mehr in Einklang, so läuft der vorliegende Beschluss an dem Tag ab, ab dem die Bestimmungen dieses geänderten Systems anzuwenden sind.

## *Artikel 3*

Dieser Beschluss ist an das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*