



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 25.1.2016
COM(2016) 20 final

2016/0007 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

**zur Ermächtigung Frankreichs zur Verringerung der Steuern auf Benzin und
Dieselkraftstoff gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG**

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 Rates¹ (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.

Mit diesem Vorschlag soll Frankreich ermächtigt werden, die Steuern auf unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff – außer gewerblich genutztem² Dieselkraftstoff – weiterhin innerhalb festgesetzter Grenzen zu staffeln. Diese Staffelung soll der Dezentralisierung bestimmter vorher von der Zentralregierung wahrgenommener Befugnisse Rechnung tragen.

Allgemeiner Kontext des Antrags

Durch den Durchführungsbeschluss 2013/193/EU des Rates³ (im Folgenden der „Beschluss 2013/193/EU“), bei dem es sich um die Nachfolgeregelung des Durchführungsbeschlusses 2011/38/EU des Rates⁴ und der Entscheidung 2005/767/EG des Rates⁵ (im Folgenden der „Beschluss 2011/38/EU“ und die „Entscheidung 2005/767/EG“) handelt, wurde Frankreich ermächtigt, bis zum 31. Dezember 2015 auf unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff auf regionaler Ebene ermäßigte Steuersätze anzuwenden, und zwar im Zuge einer Verwaltungsreform, bei der bestimmte vorher von der Zentralregierung wahrgenommene Befugnisse dezentralisiert werden sollten.

Gemäß diesem Beschluss kann Frankreich derzeit von einer Regelung Gebrauch machen, wonach die französischen Verwaltungsregionen ermäßigte Steuern auf unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff außer gewerblich genutztem Dieselkraftstoff anwenden können. Dabei handelt es sich um eine Verbrauchsteuer, nämlich die Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) – die inländische Mineralölsteuer.

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2015 beantragten die französischen Behörden gemäß Artikel 19 der Richtlinie die Verlängerung dieser Regelung zu denselben Bedingungen, jedoch für einen Zeitraum von zwei Jahren vom 1. Januar 2016 bis zum 31. Dezember 2017 und mit einem niedrigeren zulässigen Steuerermäßigungsbetrag.

Durchführung der Maßnahme

Im französischen **Zollkodex** wird für unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff jeweils ein Höchststeuersatz festgelegt.

Den Regionen wäre es gestattet, diese Sätze um einen Betrag zu senken, der während der gesamten Dauer der Ausnahmeregelung für unverbleites Benzin, einschließlich E10,

¹ 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).

² Gewerbliche Nutzung von Dieselkraftstoff im Sinne von Artikel 7 Absätze 2 und 3 der Richtlinie 2003/96/EG.

³ ABl. L 113 vom 22.4.2013, S. 15.

⁴ ABl. L 19 vom 22.1.2011, S. 13.

⁵ ABl. L 290 vom 4.11.2005, S. 25.

17,7 EUR je 1000 Liter und für Dieseldieselkraftstoff 11,5 EUR je 1000 Liter nicht überschreiten dürfte. Jedes Jahr stimmen die Regionalräte über den Ermäßigungsbetrag ab, wodurch die Entscheidungsbefugnis der Regionen unter Beweis gestellt und diesen ein Anreiz zur Verbesserung der Qualität ihrer Verwaltung gesetzt wird, der sich durch eine Übertragung von Mitteln aus dem Staatshaushalt auf die regionalen Haushalte nicht erreichen ließe.

Die Höhe der Besteuerung nach Ermäßigungen unterschreitet in keinem Fall die in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten EU-Mindestwerte, und eine Ermäßigung für gewerblich genutzten Dieseldieselkraftstoff ist ausgeschlossen.

Kontrolle und Beförderung der betreffenden Waren

Die französischen Behörden haben klargestellt, dass die Erhebung und Kontrolle der Verbrauchsteuer auf Dieseldieselkraftstoff und unverbleites Benzin ungeachtet der von den Regionen beschlossenen Ermäßigungen in der Zuständigkeit des französischen Staates verbleiben würden.

Die Beförderung dieser Waren würde gemäß den Vorschriften für versteuerte Waren erfolgen, und die Kraftstoffe würden bei der Überführung in den steuerrechtlich freien Verkehr mit dem Verbrauchssteuersatz belegt, der in der Region Anwendung findet, in die sie geliefert werden.

Da ein besonderes Betrugsrisiko besteht (Unterschlagung einer Lieferung, um von einer in zwei Regionen unterschiedlichen Besteuerung zu profitieren), würde die Lieferkette überwacht; zu diesem Zweck würden die Empfänger von ihren Lieferanten im Voraus angegeben und diese Informationen an die Zollverwaltung weitergeleitet. Der Risikoanalyse zufolge sollten die Empfänger in drei Kategorien eingeteilt werden: Endverbraucher, die Kraftstoffe in Tanks lagern, Tankstellen sowie Vertreiber versteuerter Kraftstoffe. Bei der Beförderung versteuerter Kraftstoffe im Inland könnten die Zollbehörden die Herkunft der Waren und die Bestimmungsregion prüfen. Falls die Waren auf untypischen Strecken befördert werden oder dabei unerklärliche Verzögerungen auftreten, können die Zollbehörden untersuchen, ob möglicherweise von der ursprünglich angegebenen Bestimmungsregion abgewichen wurde.

Argumente Frankreichs hinsichtlich der Folgen für den Binnenmarkt

Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass die Regelung das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen würde, zumal der Anwendungsbereich der Regelung auf nicht gewerblich genutzte Kraftstoffe beschränkt ist. Außerdem seien die Beträge, durch die sich die Verkaufspreise für nicht gewerblich genutzte Kraftstoffe von einem Vertriebsnetz zum anderen unterscheiden, höher als der durch die Maßnahme bewirkte Höchstbetrag der Abweichung. Den französischen Behörden zufolge gingen während der Anwendung der Regelung keine Beschwerden über wettbewerbsverzerrende Auswirkungen ein.

Was den Ausschluss gewerblich genutzten Dieseldieselkraftstoffs aus dem Anwendungsbereich der Regelung anbelangt, so würde für die Güterkraftverkehrsunternehmen aus Frankreich und den anderen Mitgliedstaaten der EU, die die Voraussetzungen für eine Teilerstattung der Verbrauchsteuer auf gewerblich genutzten Dieseldieselkraftstoff erfüllen, derselbe Verbrauchssteuersatz gelten, unabhängig davon, in welcher Region der Kauf erfolgte. Bei der geplanten Regelung würde das derzeit geltende Erstattungsverfahren beibehalten; die Auswirkungen der von den Regionen beschlossenen Ermäßigungen des Steuersatzes könnten durch eine ebenso weitgehende Verringerung des für gewerblich genutzten Dieseldieselkraftstoff geschuldeten Erstattungsbetrags völlig neutralisiert werden. Die Maßnahme würde also keine Wettbewerbsverzerrung im Verkehrssektor bewirken und den Handel in der Union nicht beeinträchtigen.

Argumente Frankreichs hinsichtlich der Geltungsdauer der Maßnahme

Die französische Regierung weist darauf hin, dass der Rat, gestützt auf einen Vorschlag der Kommission und basierend auf der Erfahrung mit den bisherigen Verlängerungen des Maßnahmenpakets, keinerlei nachteilige Folgen der Maßnahme festgestellt hat, und zwar weder für den Handel innerhalb der Union noch für das allgemeine Niveau der Besteuerung von Kraftstoffen in Frankreich. Um für die Strategie der Regionen die erforderliche Stabilität und eine angemessene Dauer sicherzustellen, wünscht die französische Regierung eine Verlängerung der Ausnahmeregelung um zwei Jahre; dies steht im Einklang mit dem angestrebten Ziel und gewährleistet die Sichtbarkeit, die die Regionalbehörden für ihre Maßnahmen benötigen.

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.

Gemäß dem Beschluss 2013/193/EU erfüllt die nationale Regelung diese Anforderung. Aus dem Beschluss geht hervor, dass mit der regionalen Staffelung der Steuersätze im Rahmen einer weiter gefassten Dezentralisierungspolitik das politische Ziel verfolgt wird, die Verwaltungseffizienz zu steigern. Die Möglichkeit der regionalen Staffelung stellt für die Regionen einen zusätzlichen Anreiz dar, die Qualität ihrer Verwaltung auf transparente Weise zu verbessern. Außerdem haben die in Rede stehenden Ermäßigungen den objektiven sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen Rechnung zu tragen.

In diesem Zusammenhang bestätigten die von Frankreich vorgelegten Angaben, dass tatsächlich ein Zusammenhang zwischen der Anwendung eines unterhalb des nationalen Satzes liegenden regionalen Steuersatzes und den sozioökonomischen Bedingungen der betroffenen Regionen besteht.

Frankreich bestätigt, dass vor der Steuerermäßigung eine Erhöhung des nationalen Steuersatzes ab 2016 erfolgen wird.

Während der Geltungsdauer des Beschlusses 2013/193/EU (2013, 2014 bzw. 2015) meldete Frankreich für zwei Regionen (Poitou-Charentes und Korsika) einen gestaffelten niedrigeren Steuersatz. Die übrigen zwanzig Regionen haben keine gestaffelten niedrigeren Steuersätze angewandt.

Die beiden Regionen, die die Sätze nach unten angepasst haben, verzeichneten im Jahr 2013 ein Pro-Kopf-BIP unterhalb des nationalen Durchschnitts. Eine Region meldete darüber hinaus für 2013 eine Erwerbslosenquote über dem nationalen Durchschnitt.

Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass die regionalen Behörden mit der Möglichkeit, den Steuersatz zu senken, die entsprechende Steuer in einer den sozioökonomischen Bedingungen ihres Gebiets angepassten Weise anwenden konnten.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Gemäß Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Richtlinie wird jeder Antrag unter anderem im Hinblick auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes, die Wahrung des lauterer Wettbewerbs sowie die Gesundheits-, Umweltschutz-, Energie- und Verkehrspolitik der Gemeinschaft geprüft.

Diese Prüfung wurde bereits bei der Vorlage der vorigen Anträge Frankreichs vorgenommen, was zur Annahme der Entscheidung 2005/767/EG, des Beschlusses 2011/38/EU und des Beschlusses 2013/193/EU führte. Wie in der Entscheidung bzw. den Beschlüssen dargelegt, wird die allgemeine Funktionsweise des Handels innerhalb der Union durch die genannten Maßnahmen nicht behindert; zugleich wurden einige Bedingungen festgelegt, um sicherzustellen, dass die Anwendung der Ausnahmeregelung das Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigt und den Errungenschaften der Unionspolitik – insbesondere in den Bereichen Energie, Klimawandel und Umweltschutz – nicht zuwiderläuft.

Für eine mögliche Verlängerung der Ausnahmeregelung entsprechend dem Antrag Frankreichs muss die Kommission daher prüfen, ob im Hinblick auf die Bedingungen gemäß Artikel 1 Absätze 2 und 3 des Beschlusses 2013/193/EU bei der Anwendung der Richtlinie Übereinstimmung mit den Zielen und politischen Konzepten gemäß deren Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 3 erzielt wurde, um entsprechende Voraussagen für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2016 treffen zu können.

In diesem Kontext ist auch zu prüfen, ob sich der unionspolitische Kontext seit Annahme des Beschlusses 2013/193/EU wesentlich geändert hat oder künftig ändern könnte, was Auswirkungen auf die Bewertung hätte.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Binnenmarkt und lauterer Wettbewerb

Das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen wurde als gering erachtet, da in der Entscheidung 2005/767/EG, dem Beschluss 2011/38/EU und dem Beschluss 2013/193/EU für die Ermäßigungen niedrige Höchstbeträge festgelegt sind. Deshalb bleiben die Unterschiede bei den Steuersätzen zwischen den Regionen gering und unter Umständen kleiner als die Preisunterschiede zwischen Verteilernetzen. Darüber hinaus ist gewerblich genutzter Dieseldieselkraftstoff von der Anwendung der Maßnahme ausgeschlossen.

Die Staffelung wurde durch die Festsetzung der Ermäßigungen auf höchstens 17,7 EUR je 1000 Liter für unverbleites Benzin und auf höchstens 11,5 EUR je 1000 Liter für Dieseldieselkraftstoff eng begrenzt. Diese Bedingung wurde von Frankreich erfüllt.

Die mit der Anwendung der Ausnahmeregelung gewonnenen Erfahrungen stellen die Bewertungen aus den Jahren 2005, 2011 und 2013 nicht in Frage. Der Kommission sind keine Beschwerden über Wettbewerbsverzerrungen im Handel innerhalb der Union aufgrund der Maßnahme bekannt.

Es wurden auch keine Behinderungen des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes – vor allem im Zusammenhang mit dem Verkehr der betreffenden Erzeugnisse, die der Verbrauchsteuer unterliegen – gemeldet.

Dies gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen, insbesondere von Artikel 107 Absätze 1 und 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Energie-, Klimaschutz- und Umweltschutzpolitik der Union

Steuern auf Energieerzeugnisse bewirken einen Rückgang der Nachfrage nach diesen Erzeugnissen und infolgedessen eine Senkung der mit ihrem Verbrauch verbundenen Emissionen. Daher muss die Kommission prüfen, ob die ermäßigten Sätze in bestimmten Regionen nicht zu einem Anstieg des Kraftstoffverbrauchs (und der damit verbundenen Emissionen) führen, was im Widerspruch zu den oben genannten Zielen stünde.

Im Beschluss 2013/193/EU wurde darauf hingewiesen, dass die Einführung der Möglichkeit einer Anpassung der Sätze nach unten mit einer Erhöhung des nationalen Steuersatzes in Frankreich einhergehe. Es sei unwahrscheinlich, dass die neue Regelung dazu führen werde, den Anreiz zur Kraftstoffeinsparung zu senken, da die Anwendung der Ausnahmeregelung es den Regionen nicht gestatte, den nationalen Steuersatz, der vor Annahme der Regelung galt, zu unterschreiten. Im Beschluss 2013/193/EU wurde ferner gefolgert, dass kaum ein Risiko bestehe, dass die regionalen Abweichungen zu unterschiedlichen Verkaufspreisen führen, die wiederum Anlass zu Mehrfahrten geben könnten, weil die Verbrauchsteuersätze der einzelnen Regionen nur geringfügig voneinander abwichen und die Differenzierung durch die Preisunterschiede zwischen den Verteilernetzen ausgeglichen würde. Daher wurde davon ausgegangen, dass diese Regelung grundsätzlich nicht im Widerspruch zur Energie-, Klimaschutz- und Umweltschutzpolitik der Union stehen würde.

Frankreich wird im Vergleich zu den Vorjahren eine geringere Ermäßigung anwenden.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates.

- **Subsidiarität**

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

Jedoch ist gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG – nach abgeleitetem Recht – ausschließlich der Rat befugt, einen Mitgliedstaat zu ermächtigen, weitere Befreiungen oder Ermäßigungen im Sinne dieser Vorschrift einzuführen. Daher können die Mitgliedstaaten nicht an die Stelle des Rates treten. Somit findet das Subsidiaritätsprinzip keine Anwendung auf den vorliegenden Durchführungsbeschluss. Da es sich bei diesem Rechtsakt nicht um den Entwurf eines Gesetzgebungsakts handelt, sollte er nicht gemäß dem den Verträgen beigefügten Protokoll Nr. 2 den nationalen Parlamenten zur Überprüfung der Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips zugeleitet werden.

Folglich steht der Vorschlag mit dem Subsidiaritätsprinzip in Einklang.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht in Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Steuerermäßigung geht nicht über das für die Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Durchführungsbeschluss des Rates.

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

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Maßnahme erfordert keine Bewertung bestehender Rechtsvorschriften.

- **Konsultation der Interessenträger**

Der Vorschlag stützt sich auf einen von Frankreich vorgelegten Antrag 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 und erfordert keine Folgenabschätzung. Die Folgen für die Preise und das Klima sind begrenzt, da die Verbrauchsteuersätze der einzelnen Regionen nur geringfügig voneinander abweichen würden und die Differenzierung durch die Preisunterschiede zwischen den Verteilernetzen ausgeglichen würde. Somit besteht kaum ein Risiko, dass die regionalen Abweichungen zu unterschiedlichen Verkaufspreisen führen würden, die wiederum Anlass zu Mehrfahrten geben könnten.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines von Frankreich vorgelegten Antrags und betrifft nur diesen Mitgliedstaat.

- **Grundrechte**

Die Maßnahme wirkt sich nicht auf die Grundrechte aus.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

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

5. WEITERE ANGABEN

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 – Den Regionen wird es während eines Zeitraums von zwei Jahren gestattet, die Steuersätze für unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff um einen Betrag zu senken, der für unverbleites Benzin, einschließlich E10, 17,7 EUR je 1000 Liter und für Dieselkraftstoff 11,5 EUR je 1000 Liter nicht überschreiten darf.

Die Höhe der Besteuerung nach Ermäßigungen unterschreitet in keinem Fall die in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten EU-Mindestwerte, und eine Ermäßigung für gewerblich genutzten Dieselkraftstoff ist ausgeschlossen.

Die in diesem Beschluss genannte nationale Maßnahme ist Teil einer Strategie Frankreichs, die darauf abzielt, die Verwaltungseffizienz durch Verbesserung der Qualität und Senkung der Kosten der öffentlichen Dienstleistungen zu verbessern, sowie Teil einer Dezentralisierungsstrategie. Sie stellt für die Regionen einen zusätzlichen Anreiz dar, die Qualität ihrer Verwaltung auf transparente Weise zu verbessern.

Artikel 2 – Die Ermächtigung wird entsprechend dem Antrag Frankreichs mit Wirkung vom 1. Januar 2016 für einen Zeitraum von zwei Jahren gewährt.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung Frankreichs zur Verringerung der Steuern auf Benzin und Dieselkraftstoff gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG

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 Strom⁶, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Durchführungsbeschluss 2013/193/EU des Rates (im Folgenden der „Beschluss 2013/193/EU“) wurde Frankreich ermächtigt, im Rahmen einer Verwaltungsreform, die die Dezentralisierung bestimmter, früher von der Zentralregierung ausgeübter Befugnisse vorsah, für einen Zeitraum von drei Jahren auf unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff ermäßigte Steuersätze anzuwenden. Der Beschluss 2013/193/EU läuft am 31. Dezember 2015 aus.
- (2) Mit Schreiben vom 20. Oktober 2015 hat Frankreich die Ermächtigung beantragt, es den französischen Regionen nach dem 31. Dezember 2015 für weitere zwei Jahre zu gestatten, Steuerermäßigungen anzuwenden, die für unverbleites Benzin 17,7 EUR je 1000 Liter und für Dieselkraftstoff 11,5 EUR je 1000 Liter nicht überschreiten dürfen.
- (3) Der Beschluss 2013/193/EU wurde auf der Grundlage angenommen, dass die von Frankreich beantragte Maßnahme die Anforderungen gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG erfüllte, denen zufolge aufgrund besonderer politischer Erwägungen ausschließlich Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen gestattet sind. Insbesondere wurde davon ausgegangen, dass die Maßnahme das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigt. Des Weiteren wurde davon ausgegangen, dass sie mit den relevanten politischen Zielen der Union in Einklang stand.
- (4) Die nationale Maßnahme ist Teil einer Strategie, die darauf abzielt, die Verwaltungseffizienz durch Verbesserung der Qualität und Senkung der Kosten der öffentlichen Dienstleistungen zu verbessern, sowie Teil einer Dezentralisierungsstrategie. Frankreich möchte seinen Regionen einen zusätzlichen Anreiz bieten, die Qualität ihrer Verwaltung auf transparente Weise zu verbessern. In dieser Hinsicht wird im Beschluss 2013/193/EU gefordert, dass die Ermäßigungen den objektiven sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen, in denen sie angewendet werden, Rechnung tragen. Folglich wurden ermäßigte Sätze von mehreren Regionen angewendet, deren BIP niedriger oder deren Arbeitslosigkeit höher ist als

⁶

ABL L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

der Durchschnitt. Generell basiert die nationale Maßnahme auf besonderen politischen Erwägungen.

- (5) Da für die Ermäßigung der Verbrauchsteuern auf regionaler Ebene sehr enge Grenzen gesetzt sind und Dieselmotoren für gewerbliche Zwecke von der Maßnahme ausgeschlossen wurde, ist das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen auf dem Binnenmarkt sehr gering. Es wurden auch keine Behinderungen des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes – vor allem im Zusammenhang mit dem Verkehr der betreffenden Erzeugnisse, die der Verbrauchsteuer unterliegen – gemeldet.
- (6) Vor der Maßnahme wird eine Erhöhung des nationalen Steuersatzes erfolgen. Vor diesem Hintergrund scheint die nationale Maßnahme auch unter Berücksichtigung der Bedingungen in der Ermächtigung und der gewonnenen Erfahrung gegenwärtig nicht im Widerspruch zur Energie- und Klimaschutzpolitik der Union zu stehen.
- (7) Nach Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG ist jede aufgrund dieser Bestimmung gewährte Ermächtigung zu befristen. Frankreich hat die Ermächtigung für einen Zeitraum von zwei Jahren beantragt. Es ist daher angebracht, die Dauer der Anwendung dieses Beschlusses auf zwei Jahre zu befristen.
- (8) Es sollte sichergestellt werden, dass Frankreich die besondere Ermäßigung aufgrund dieses Beschlusses nahtlos im Anschluss an die Situation gemäß dem Beschluss 2013/193/EU vor dem 1. Januar 2016 anwenden kann. Die beantragte Ermächtigung sollte daher mit Wirkung von 1. Januar 2016 gewährt werden.
- (9) Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

1. Frankreich wird ermächtigt, auf unverbleites Benzin und auf Dieselmotoren ermäßigte Steuersätze anzuwenden. Für gewerblich genutzten Dieselmotoren im Sinne von Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG kann diese Möglichkeit einer Ermäßigung nicht in Anspruch genommen werden.
2. Den Verwaltungsregionen kann gestattet werden, gestaffelte Ermäßigungen zu gewähren, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - a) Die Ermäßigungen betragen höchstens 17,7 EUR je 1000 Liter unverbleites Benzin und höchstens 11,5 EUR je 1000 Liter Dieselmotoren;
 - b) die Ermäßigungen überschreiten nicht die Differenz zwischen den Steuersätzen für nicht gewerblich genutzten und für gewerblich genutzten Dieselmotoren;
 - c) die Ermäßigungen tragen den objektiven sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen, in denen sie angewandt werden, Rechnung;
 - d) mit der Anwendung der regionalen Ermäßigungen wird keiner Region im Handel innerhalb der Union ein Wettbewerbsvorteil eingeräumt.
3. Mit den ermäßigten Steuersätzen werden die in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Anforderungen und insbesondere die in Artikel 7 genannten Mindestsätze eingehalten.

Artikel 2

Dieser Beschluss gilt ab dem 1. Januar 2016 und läuft am 31. Dezember 2017 ab.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*