KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 29.10.2009
KOM(2009)609 endgültig

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES RATES

zur Ermächtigung Frankreichs zur Staffelung der Steuern auf Kraftstoffe (Verfahren gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG)

BEGRÜNDUNG

1) GRÜNDE UND ZIELE DES VORSCHLAGS

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der Gemeinschaft wird von der Richtlinie 2003/96/EG des Rates[1] (nachstehend 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, auf Grund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen der Verbrauchsteuern einzuführen.

Mit diesem Vorschlag soll Frankreich gestattet werden, für Dieselkraftstoff und unverbleites Benzin mit Ausnahme von gewerblich genutztem Dieselkraftstoff innerhalb festgesetzter Grenzen gestaffelte Steuersätze anzuwenden. Diese Staffelung soll der Dezentralisierung bestimmter Befugnisse Rechnung tragen, die bisher von der Zentralregierung ausgeübt wurden; außerdem soll damit die Steuerregelung den unterschiedlichen wirtschaftlichen Bedingungen in den Regionen angepasst werden.

2) ALLGEMEINER KONTEXT DES ANTRAG

Mit der Entscheidung 2005/767/EG des Rates[2] 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 gestaffelte Steuerbeträge anzuwenden. Die Geltungsdauer dieser Entscheidung endet gemäß ihrem Artikel 2 am 31. Dezember 2009.

Mit Schreiben vom 12. August 2009 haben die französischen Behörden der Kommission gemäß Artikel 19 der Richtlinie mitgeteilt, dass sie nach Ablauf der vorgenannten Ausnahmeregelung weiterhin gestaffelte Steuern auf Dieselkraftstoff und unverbleites Benzin anwenden wollen. Daher ersuchen sie um Verlängerung der Entscheidung 2005/767/EG um weitere sechs Jahre, d. h. bis zum 31. Dezember 2015.

Gemäß dieser Entscheidung wendet Frankreich zur Zeit eine Regelung an, wonach die französischen Verwaltungsregionen gestaffelte Steuern auf unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff mit Ausnahme von gewerblich genutztem Dieselkraftstoff anwenden können. Dabei handelt es sich um eine Verbrauchsteuer, nämlich die *Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP)* – die inländische Mineralölsteuer.

Die französische Regierung hat die vorgenannte Maßnahme, die seit 2007 angewendet wird, im Zuge einer neuen Phase der Dezentralisierung von vorher auf nationaler Ebene ausgeübten Befugnissen eingeführt. Die Verfassungsänderung vom März 2003 bildet den Rahmen für die

---

[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); zuletzt geändert durch die Richtlinien 2004/74/EG und 2004/75/EG (ABL. L 157 vom 30. April 2004, S. 87 und S. 100).

[2] ABl. L 290 vom 4.11.2005, S. 25.

Übertragung von Befugnissen und Aufgaben des Staates auf die Gebietskörperschaften (Gemeinden, Departements, Regionen). Im Gegenzug wurde ein Teil der Einnahmen aus der TIPP den Regionen zur Ausübung der neuen Befugnisse zugewiesen. Um die unterschiedliche Wirtschaftslage der Regionen berücksichtigen zu können, sollen die Verwaltungsregionen mit dieser Maßnahme ermächtigt werden, eine Ermäßigung der Verbrauchsteuern auf die in ihrem Gebiet verbrauchten Kraftstoffe anzuwenden. Durch die regionale Staffelung können die Besonderheiten und Bedürfnisse jeder Region sowie die Erwartungen ihrer Einwohner bei der Umsetzung der übertragenen Befugnisse besser berücksichtigt werden.

Funktionsweise der beantragten Regelung

Die beantragte Regelung sieht vor, dass die Regionalräte unter Berücksichtigung der rechtlichen Grenzen und in Übereinstimmung mit der Ausnahmeregelung über den Betrag der Ermäßigung abstimmen.

Wie bisher würde die Ermäßigung die folgenden Kriterien berücksichtigen:

- In dem gesamten Zeitraum, in dem die Ausnahme gelten würde, würde die Steuer auf unverbleites Benzin um höchstens 3,54 EUR je Hektoliter und auf Dieselkraftstoff um höchstens 2,30 EUR je Hektoliter ermäßigt; der Verbrauchsteuerbetrag vor der Ermäßigung würde auf 60,69 EUR je Hektoliter für unverbleites Benzin und auf 42,84 EUR je Hektoliter für Dieselkraftstoff festgelegt, doch diese beiden Beträge könnten sich im Laufe der Zeit ändern;

- auch nach der Ermäßigung würden die erhobenen Steuern nie unter den von der Gemeinschaft mit der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuerbeträgen liegen;

- die Ermäßigung würde nicht auf gewerblich genutzten Dieselkraftstoff Anwendung finden.

Kontroll- und Beförderungsbestimmungen

Für die Erhebung und Kontrolle der Verbrauchsteuern auf Dieselkraftstoff und Benzin würden die gleichen Vorkehrungen gelten wie bisher. Einzelheiten sind in Abschnitt 1.3 des ursprünglichen Vorschlags der Kommission[3] aufgeführt, auf den sich die Entscheidung 2005/767/EG stützt.

Argumente der französischen Behörden im Hinblick auf die Auswirkung der Regelung auf den Binnenmarkt

Nach Ansicht Frankreichs würde die Regelung das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen, 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 unterschieden, höher als der Betrag der geplanten Anpassung. Nach Aussage der französischen Behörden gingen während der Anwendung der Regelung keine Beschwerden über wettbewerbsverzerrende Auswirkungen ein.

---

[3] Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Ermächtigung Frankreichs zur Staffelung der Steuern auf Kraftstoffe (Verfahren gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG, KOM(2004) 597endgültig).

Darüber hinaus würde die geplante Ermäßigung des Steuersatzes keine staatliche Beihilfe darstellen, da für alle Güterkraftverkehrsunternehmen derselbe Verbrauchsteuersatz für gewerblich genutzten Dieselkraftstoff gelten würde, ungeachtet der Region, in der sie diesen gekauft hätten.

Die vorgeschlagene Regelung würde also keine Wettbewerbsverzerrung im Verkehrssektor bewirken und den innergemeinschaftlichen Handel nicht beeinträchtigen.

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.

3) BEWERTUNG DER MAßNAHME GEMÄß ARTIKEL 19 DER RICHTLINIE 2003/96/EG

Überlegungen allgemeiner Art

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, auf Grund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen."*

Gemäß der Entscheidung 2005/767/EG des Rates erfüllt die nationale Regelung diese Anforderung. Aus der Entscheidung 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 realen sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen Rechnung zu tragen.

In diesem Zusammenhang bestätigen die von Frankreich vorgelegten Angaben, dass tatsächlich ein Zusammenhang zwischen der Anwendung eines unterhalb des nationalen Höchstsatzes liegenden regionalen Steuersatzes und den sozioökonomischen Bedingungen der betroffenen Regionen besteht. Im Jahr 2007, dem ersten Jahr der Anwendung der Ausnahmeregelung, haben 13 Regionen, deren pro-Kopf-BIP unter dem nationalen Durchschnitt lag, einen ermäßigten Satz angewendet. In den beiden nachfolgenden Jahren sank die Zahl der Regionen, die eine niedrigeren gestaffelten Satz anwendeten, signifikant auf drei im Jahr 2008 und auf zwei im Jahr 2009. Die Regionen, in denen die ermäßigten Sätze weiterhin angewendet wurden, gehören im Hinblick auf das BIP zu den ärmsten Regionen[4].

Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass die regionalen Behörden mit der Möglichkeit, den Steuersatz zu senken, die entsprechende Steuer in einer den sozioökonomischen

[4] Im Jahr 2007 wendeten die folgenden Regionen ermäßigte Sätze an: Elsass, Aquitanien, Auvergne, Burgund, Bretagne, Champagne-Ardennes, Korsika, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes; im Jahr 2008 waren es Korsika, Franche-Comté und Poitou-Charentes; im Jahr 2009 waren es Korsika und Poitou-Charentes.

Bedingungen ihres Gebiets angepassten Weise anwenden konnten. Andererseits ist der Trend zu einer Angleichung der regionalen Sätze an den Höchstsatz zu beobachten. Sollte dieser Trend in absehbarer Zeit wieder dazu führen, dass in ganz Frankreich die gleichen Steuersätze für unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff angewendet werden, so wäre diese Ausnahmeregelung gegenstandslos, weil sie ausschließlich auf die regionale Staffelung der Steuersätze abzielt, nicht aber auf die budgetäre Übertragung eines Teils der Verbrauchsteuer vom Zentralstaat auf die Regionen. In diesem Fall müsste auch überprüft werden, ob die Maßnahme wirklich zur Erreichung des vorstehend genannten spezifischen politischen Ziels beiträgt.

Kohärenz mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union

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 fairen Wettbewerbs sowie die Gesundheits-, Umweltschutz-, Energie- und Verkehrspolitik der Gemeinschaft geprüft.

Diese Prüfung wurde bereits bei der Vorlage des ersten Antrags der französischen Republik vorgenommen, der zur Annahme der Entscheidung 2005/767/EG geführt hat. Wie in dieser Entscheidung dargelegt, behindert die allgemeine Funktionsweise der Maßnahme den innergemeinschaftlichen Handel nicht; gleichzeitig wurden einige Bedingungen aufgestellt, um sicherzustellen, dass die Anwendung der Ausnahmeregelung das Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigt und mit den Errungenschaften der EU-Politik insbesondere in den Bereichen Energie und Umweltschutz vereinbar ist.

Für eine Verlängerung der Ausnahmeregelung entsprechend dem von Frankreich vorgelegten Antrag muss die Kommission prüfen, ob im Hinblick auf die Bedingungen gemäß Artikel 1 Absätze 2 und 3 der ursprünglichen Entscheidung 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 2010 machen zu können.

In diesem Kontext ist auch zu prüfen, ob der gemeinschaftspolitische Kontext sich seit Annahme der Entscheidung 2005/767/EG wesentlich geändert hat oder künftig ändern könnte, was Auswirkungen auf die Bewertung hätte.

Binnenmarkt und Wettbewerb

Aufgrund der sehr engen Grenzen für die Staffelung der Verbrauchsteuersätze zwischen den Regionen, die durch die großen Preisunterschiede zwischen den Verteilerketten ausgeglichen werden sollten, und des Ausschlusses von gewerblich genutztem Dieselkraftstoff von der regionalen Staffelung der Steuersätze wurde das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen in der Entscheidung 2005/767/EG des Rates als gering angesehen.

Die Staffelung wurde durch die Festsetzung der Ermäßigungen auf höchstens 35,4 EUR pro 1000 Liter unverbleites Benzin und auf höchstens 23,0 EUR pro 1000 Liter Dieselkraftstoff eng begrenzt. Diese Bedingung wurde von Frankreich erfüllt. Außerdem wurde in der Entscheidung festgelegt, dass die Ermäßigungen die Differenz zwischen den Sätzen für nicht gewerblich genutzten und gewerblich genutzten Dieselkraftstoff nicht überschreiten dürfen. Diese zweite Bedingung, die sicherstellen sollte, dass die Staffelung den gewerblichen Transportsektor nicht beeinträchtigt, wurde ebenfalls erfüllt.

Die mit der Anwendung der Ausnahmeregelung gewonnenen Erfahrungen stellen die Ergebnisse der Prüfung von 2005 nicht in Frage. Der Kommission sind keine Beschwerden über Wettbewerbsverzerrungen im innergemeinschaftlichen Handel aufgrund der Maßnahme bekannt geworden. Zudem wurde die Ausnahmeregelung nur begrenzt angewendet, was auf die tendenzielle Anpassung der Sätze an den höheren nationalen Steuersatz zurückgeführt wird. Auch dadurch wurde das Risiko von Verzerrungen eingeschränkt.

Es wurden auch keine Behinderungen des ordnungsgemäßen Funktionierens des Binnenmarktes auch insbesondere im Zusammenhang mit dem Verkehr der betreffenden Erzeugnisse, die der Verbrauchsteuer unterliegen, gemeldet.

Im Hinblick auf den Aspekt der staatlichen Beihilfen ist zunächst daran zu erinnern, dass gewerblich genutzter Dieselkraftstoff von der Regelung ausgenommen ist. Sofern andere gewerbliche Nutzer, die nicht unter die Definition in Artikel 7 Absatz 3 der Energiebesteuerungsrichtlinie fallen, von den ermäßigten Sätzen für unverbleites Benzin profitieren könnten oder der Wettbewerb auf der Ebene der Erzeuger von Mineralölprodukten beeinträchtigt wird, könnte die Regelung jedoch eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellen. Da die ermäßigten Sätze über den für die Gemeinschaft festgesetzten Mindestsätzen liegen, wäre jede etwaige staatliche Beihilfe allerdings mit der Gruppenfreistellungsverordnung[5] und mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a EG-Vertrag vereinbar.

Energie- und Umweltpolitik der Gemeinschaft

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.

In der Entscheidung 2005/767/EG des Rates wurde darauf hingewiesen, dass die Einführung der Möglichkeit einer Anpassung der Sätze nach unten mit einer Erhöhung des nationalen Steuersatzes in Frankreich einherging. 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. In der Entscheidung 2005/767/EG 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 Verteilerketten ausgeglichen würde. Daher wurde davon ausgegangen, dass diese Regelung grundsätzlich nicht im Widerspruch zu der gemeinschaftlichen Energie- und Umweltpolitik stand.

Die von den französischen Behörden vorgelegten Zahlen über die Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs in den Regionen, die tatsächlich einen ermäßigten Satz angewendet haben, scheinen die Schlussfolgerungen von 2005 zu bestätigen. Eine Überprüfung der Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs in den drei Regionen, die über ein Jahr lang

[5] Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) ABl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3.

Steuerermäßigungen beibehalten haben, zeigt, dass der Verbrauch von Benzin mehr als im landesweiten Jahresdurchschnitt für 2006-2008 zurückging, während die Zunahme des Dieselverbrauchs über dem Trend lag. Generell ist bei den drei Regionen kein klarer Trend erkennbar, der im Gegensatz zur Entwicklung im übrigen Frankreich stünde. Offenbar haben andere Faktoren als die Verbrauchsteuerermäßigung dabei eine Rolle gespielt.

Andererseits steigen die Kraftstoffpreise normalerweise mittel- bis langfristig eher an, während Ermäßigungen nur sehr kurzfristig wirksam sind. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die regionalen Steuerermäßigungen erst nach einer längerfristigen Anwendung spürbar auswirken. Bisher jedoch deutet nichts darauf hin, dass die Auswirkungen kurzfristig über das hinausgehen, was die engen Grenzen für die regionalen Staffelungen erwarten lassen.

	SP 95 (in m3)				
	2006	2007	2008	%07-06	%08-07
Poitou-Charentes	315 278	320 837	308 729	1,76%	-3,77%
Franche-Comté	179 450	171 456	163 904	-4,45%	-4,40%
Korsika	97 333	97 082	93 045	-0,26%	-4,16%
Frankreich	10 038 226	9 923 607	9 626 807	-1,14%	-2,99%

	Dieselkraftstoff 95 (in m3)				
	2006	2007	2008	%07-06	%08-07
Poitou-Charentes	1 432 726	1 514 184	1 509 861	5,69%	-0,29%
Franche-Comté	806 862	831 643	849 432	3,07%	2,14%
Korsika	168 215	176 480	183 557	4,91%	4,01%
Frankreich	37 740 477	39 003 877	38 909 562	3,35%	-0,24%

Quelle: CPDP

Entwicklungen im Kontext der Gemeinschaftspolitik

Ein Bereich, in dem sich die Gemeinschaftspolitik seit Bewilligung der ersten Ausnahmeregelung erheblich entwickelt hat und der die Regionalisierungsregelung zu spüren bekommen könnte, ist die Energie- und Klimapolitik der EU. Im April 2009 wurde ein

Maßnahmenpaket angenommen, das eine Senkung der Treibhausgasemissionen um 20% bis 2020 vorsieht. Im Verkehrssektor wurde eine Lastenteilungsentscheidung[6] mit verbindlichen Emissionssenkungszielen für alle Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2013-2020 getroffen.

Dazu könnte in absehbarer Zeit auch die Revision des Gemeinschaftsrahmens für Energiebesteuerung mit dem Ziel der Anpassung an die Ziele der Energie- und Umweltpolitik kommen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht abgesehen werden, wie derartige Entwicklungen mit der weiteren Anwendung der in Rede stehenden Ausnahmeregelung in Einklang stehen würden. In diesem Zusammenhang könnte eine Verlängerung der Ausnahmeregelung um maximal sechs Jahre, wie es nach Artikel 19 Absatz 2 möglich wäre und von Frankreich beantragt wurde, zu einem möglichen Konflikt mit der künftigen Entwicklung der Gemeinschaftspolitik führen.

Aus den oben genannten Gründen kann die Kommission der Verlängerung der Ermächtigung Frankreichs, die Steuern für Kraftstoffe zu staffeln, für weitere drei Jahre zustimmen. Damit kann Frankreich die Regelung für insgesamt sechs Jahre anwenden, wie es die Kommission ursprünglich vorgeschlagen hatte.

4) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Anhörung von interessierten Kreisen

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.

5) RECHTLICHE ELEMENTE DES VORSCHLAGS

Mit diesem Vorschlag soll Frankreich ermächtigt werden, abweichend von den allgemeinen Vorschriften der Richtlinie 2003/96/EG die Steuern für Dieselkraftstoff und unverbleites Benzin mit Ausnahme von gewerblich genutztem Dieselkraftstoff innerhalb festgesetzter Grenzen zu staffeln.

Rechtsgrundlage

Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG.

Subsidiaritätsprinzip

---

[6] Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020, ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 136. Für Frankreich wurde ein Ziel von -14 % gesetzt.

Der Bereich der indirekten Steuern gemäß Artikel 93 EG fällt nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft im Sinne von Artikel 5 EG.

Die Ausübung der konkurrierenden Befugnisse der Mitgliedstaaten in diesem Bereich ist jedoch durch das geltende Gemeinschaftsrecht streng begrenzt. Gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96 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 im Einklang.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag steht im 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: Entscheidung des Rates.

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

6) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Maßnahme beinhaltet keine finanziellen und administrativen Belastungen für die Gemeinschaft. Der Vorschlag hat somit keine Auswirkungen auf den Haushalt.

Vorschlag für eine

ENTSCHEIDUNG DES RATES

zur Ermächtigung Frankreichs zur Staffelung der Steuern auf Kraftstoffe (Verfahren gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

auf Vorschlag der Kommission[7],

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[8], insbesondere auf Artikel 19,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Entscheidung des Rates 2005/767/EG wurde Frankreich ermächtigt, für die Dauer von drei Jahren die Steuern für Dieselkraftstoff und unverbleites Benzin innerhalb festgesetzter Grenzen zu staffeln. Diese Ermächtigung wurde damals im Rahmen einer Verwaltungsreform beantragt, bei der bestimmte vorher von der Zentralregierung wahrgenommene Befugnisse dezentralisiert werden sollten. Die Entscheidung 2005/767/EG läuft am 31. Dezember 2009 aus.

(2) Mit Schreiben vom 12. August 2009 hat Frankreich die Ermächtigung beantragt, nach dem Ablauf dieser Ermächtigung für weitere sechs Jahre gestaffelte Steuersätze zu den gleichen Bedingungen anzuwenden.

(3) Die Entscheidung des Rates 2005/767/EG wurde auf der Grundlage angenommen, dass die von Frankreich beantragte Maßnahme die Anforderung gemäß Artikel 19 der Richtlinie erfüllte. Insbesondere wurde davon ausgegangen, dass diese Maßnahme nicht das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigt. Außerdem wurde vorausgesetzt, dass sie mit den relevanten Gemeinschaftspolitiken in Einklang steht.

(4) Die nationale Maßnahme ist Teil einer Politik, die darauf abzielt, die administrative Effizienz durch Verbesserung der Qualität und Senkung der Kosten der öffentlichen Dienstleistungen zu verstärken, sowie Teil einer Subsidiaritätspolitik. Die Möglichkeit der regionalen Staffelung stellt für die Regionen einen zusätzlichen Anreiz dar, die Qualität ihrer Verwaltung auf transparente Weise zu verbessern. In dieser Hinsicht wird in der Entscheidung 2005/767/EG des Rates gefordert, dass die Ermäßigungen den realen sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen, in denen sie angewendet werden, Rechnung tragen. Bisher wurde die Möglichkeit der Senkung der

[7] ABl. C vom , S. .
[8] ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

Steuersätze nur von Regionen eingesetzt, deren BIP unter dem Durchschnitt lag. Generell basiert die nationale Maßnahme auf spezifischen politischen Überlegungen.

(5) Da für die Staffelung der Verbrauchsteuern zwischen den Regionen sehr enge Grenzen gesetzt sind und Dieselkraftstoff für gewerbliche Zwecke von der Maßnahme ausgeschlossen wurde, ist das Risiko von Wettbewerbsverzerrungen auf dem Binnenmarkt sehr gering. Zudem hat die Anwendung der Maßnahme bisher gezeigt, dass in den Regionen die Tendenz besteht, den zulässigen Höchstsatz zu erheben, was das mögliche Aufkommen von Wettbewerbsverzerrungen weiter verringert hat.

(6) Es wurden auch keine Behinderungen des ordnungsgemäßen Funktionierens des Binnenmarktes insbesondere im Zusammenhang mit dem Verkehr der betreffenden Erzeugnisse, die der Verbrauchsteuer unterliegen, gemeldet.

(7) Der Einführung der nationalen Maßnahme ging eine Steuererhöhung voraus, die der Spanne für regionale Senkungen entsprach. Vor diesem Hintergrund steht die Maßnahme auch unter Berücksichtigung der Bedingungen in der Ermächtigung und der gewonnenen Erfahrung gegenwärtig nicht im Widerspruch zur Energie- und Klimaschutzpolitik der EU.

(8) Aus Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG folgt, dass jede aufgrund dieses Artikels gewährte Ermächtigung zeitlich befristet sein muss. Aufgrund der möglichen künftigen Entwicklungen des Gemeinschaftsrahmens für die Energiebesteuerung muss die vorliegende Ermächtigung auf einen Zeitraum von drei Jahren begrenzt werden –

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Frankreich wird ermächtigt, auf als Kraftstoff verwendetes unverbleites Benzin und Dieselkraftstoff ermäßigte Steuersätze anzuwenden. Für gewerblich genutzten Dieselkraftstoff 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 35,4 EUR je 1000 Liter unverbleites Benzin und höchstens 23,0 EUR je 1000 Liter Dieselkraftstoff;

   – (b) die Ermäßigungen überschreiten nicht die Differenz zwischen den Steuersätzen für nicht gewerblich genutzten und für gewerblich genutzten Dieselkraftstoff;

   – (c) die Ermäßigungen tragen den realen sozioökonomischen Bedingungen in den Regionen Rechnung;

   – (d) mit der Anwendung der regionalen Ermäßigungen wird keiner Region im innergemeinschaftlichen Handel ein Vorteil eingeräumt.

3. Mit den ermäßigten Steuersätzen werden die in der Richtlinie 2003/96/EG vorgesehenen Anforderungen und insbesondere die in Artikel 7 genannten Mindestsätze eingehalten.

Artikel 2

Diese Entscheidung gilt vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2012.

.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident