

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

CONSEJO

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 30 de junio de 1997

por la que se autoriza a los Estados miembros a aplicar y a continuar aplicando a determinados hidrocarburos, cuando se utilicen para fines específicos, las exenciones o reducciones de tipos del impuesto especial vigentes, de conformidad con el procedimiento previsto en la Directiva 92/81/CEE

(97/425/CE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 92/81/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras del impuesto especial sobre los hidrocarburos⁽¹⁾, en particular, los apartados 4 y 6 de su artículo 8,

Vista la propuesta de la Comisión⁽²⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo⁽³⁾,

Considerando que, de conformidad con el apartado 4 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, autorizó a los Estados miembros a introducir exenciones o reducciones del impuesto especial sobre los hidrocarburos por motivos de políticas específicas;

Considerando que, de conformidad con el apartado 6 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE, el Consejo debe examinar la situación a más tardar el 31 de diciembre de 1996, sobre la base de un informe de la Comisión;

Considerando que los Estados miembros han informado a la Comisión de su intención de continuar aplicando algunas de esas exenciones o reducciones ya establecidas en su normativa fiscal o de introducir exenciones o reducciones a las que debe aplicarse el procedimiento previsto en el mencionado apartado 4 del artículo 8;

Considerando que se ha informado a los demás Estados miembros al respecto;

Considerando que, por motivos de políticas específicas, algunas de las exenciones y reducciones deberían seguir produciendo efectos hasta el 31 de diciembre de 1999 y otras hasta el 31 de diciembre de 1998; que debería preverse una prórroga con posterioridad a dichas fechas; que las reducciones o las exenciones serán revisadas regularmente por la Comisión para garantizar que son compatibles con el funcionamiento del mercado interior y con otros objetivos del Tratado;

Considerando que algunas de las exenciones y reducciones deberían suprimirse con efectos a partir del 1 de enero de 1998,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Con arreglo a los apartados 4 y 6 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE, y sin perjuicio de las obligaciones que establece la Directiva 92/82/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la aproximación de los tipos del impuesto especial sobre los hidrocarburos⁽⁴⁾, se autoriza a los siguientes Estados miembros a seguir aplicando, hasta el 31 de diciembre de 1999, las reducciones de los tipos del impuesto especial o las exenciones del mismo que se especifican seguidamente y a continuar aplicándolos automáticamente por períodos sucesivos de dos

⁽¹⁾ DO nº L 316 de 31. 10. 1992, p. 12; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/74/CE (DO nº L 365 de 31. 12. 1994, p. 46).

⁽²⁾ DO nº C 382 de 18. 12. 1996, p. 5.

⁽³⁾ DO nº C 200 de 30. 6. 1997.

⁽⁴⁾ DO nº L 316 de 31. 10. 1992, p. 19; Directiva modificada por la Directiva 94/74/CE (DO nº L 365 de 31. 12. 1994, p. 46).

años, a no ser que el Consejo, antes de concluir dichos períodos, decida por unanimidad y a propuesta de la Comisión que cualquiera de dichas excepciones, o todas ellas, deben ser modificadas o suprimidas:

1) Reino de Bélgica:

- para los vehículos destinados al transporte público local de pasajeros,
- para el gas licuado de petróleo (GLP), el gas natural y el metano,
- para la navegación aérea, excepto la prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE,
- para la navegación en embarcaciones de recreo privadas;

2) Reino de Dinamarca:

- para la navegación aérea, excepto la prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE,
- para el reembolso parcial al sector comercial, a condición de que los impuestos en cuestión se ajusten a lo dispuesto en la legislación comunitaria y a condición de que el importe del impuesto pagado y no reembolsado se ajuste en todo momento al tipo impositivo mínimo o al canon de control aplicable a los hidrocarburos que se contemple en la legislación comunitaria,
- para los vehículos destinados al transporte público local de pasajeros,
- para la reducción del tipo impositivo sobre el gasóleo, a fin de fomentar el uso de combustibles menos contaminantes, a condición de que tales incentivos estén vinculados a unas características técnicas establecidas, entre ellas el peso específico, el contenido en azufre, el punto de destilación, el número y el índice de cetano y a condición de que tales tipos se ajusten en todo momento a los tipos impositivos mínimos aplicables a los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria;

3) República Federal de Alemania:

- para la utilización de gases residuales de hidrocarburos como combustible para calefacción,
- para las muestras de hidrocarburos para análisis, pruebas de producción u otros fines científicos,
- para los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto;

4) República Helénica:

- para los vehículos de transporte público local,
- para el GLP y el metano utilizados con fines industriales,

- para el uso por parte de las fuerzas armadas nacionales,
- para eximir del impuesto especial sobre los hidrocarburos a los combustibles destinados a alimentar los vehículos oficiales del Ministerio de la Presidencia y de las fuerzas de la policía nacional;

5) Reino de España:

- para el GLP utilizado como carburante en los vehículos destinados al transporte público local,
- para el GLP utilizado como carburante en los taxis,
- para los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto;

6) República Francesa:

- para la navegación aérea, excepto la prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE,
- para los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto,
- para los combustibles utilizados en los taxis, dentro de los límites de una cuota anual,
- en el marco de determinadas políticas de ayuda a zonas que sufren despoblación;

7) Irlanda:

- para la navegación aérea, excepto la prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE,
- para la navegación en embarcaciones de recreo privadas,
- para los vehículos destinados al transporte público local de pasajeros,
- para el GLP, el gas natural y el metano utilizados como carburantes,
- para los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto,
- para la producción del alúmina en la región de Shannon,
- para los vehículos de motor utilizados por los minusválidos;

8) República Italiana:

- para la navegación aérea, excepto la prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE,
- para los vehículos destinados al transporte público local de pasajeros,
- para el combustible utilizado en los taxis,

- para los gases de residuos de hidrocarburos utilizados como combustible,
 - para el metano utilizado como carburante en vehículos de motor,
 - para el consumo en las regiones de Val d'Aosta y Gorizia,
 - para el uso por parte de las fuerzas armadas nacionales,
 - para las ambulancias;
- 9) Gran Ducado de Luxemburgo:
- para los vehículos destinados al transporte público local de pasajeros,
 - para el GLP, el gas natural y el metano;
- 10) Reino de los Países Bajos:
- para el GLP, el gas natural y el metano,
 - para las muestras de hidrocarburos para análisis, pruebas de producción u otros fines científicos,
 - para las fuerzas armadas nacionales;
- 11) República de Austria:
- para el GLP utilizado como carburante en los vehículos destinados al transporte público local de pasajeros;
- 12) República Portuguesa:
- para la navegación aérea, excepto la prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE,
 - para eximir del impuesto especial al GLP, al gas natural y al metano utilizados como combustible para el transporte público local de pasajeros,
 - para reducción del impuesto especial sobre el fuelóleo consumido en la región autónoma de Madeira; tal reducción no deberá superar los costes adicionales ocasionados por el transporte del fuelóleo al lugar del consumo,
 - para el impuesto especial sobre los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto;
- 13) República de Finlandia:
- para la navegación aérea, excepto la prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE,
 - para la navegación en embarcaciones de recreo privadas,
 - para la exención del impuesto especial sobre el metano y el GLP de uso general,
 - para los tipos reducidos de impuestos especiales sobre el gasóleo y el gasóleo para calefacción, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos impositivos mínimos aplicables a los hidrocarburos, establecidos en la legislación comunitaria,
- para los tipos reducidos de impuestos especiales sobre la gasolina reformulada con y sin plomo, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos impositivos mínimos aplicables a los hidrocarburos establecidos en la legislación comunitaria;
- 14) Reino de Suecia:
- para el impuesto especial reducido sobre los hidrocarburos utilizados con fines industriales, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos impositivos mínimos aplicables a los hidrocarburos establecidos en la legislación comunitaria,
 - para la exención del impuesto especial sobre el metano de origen biológico y otros gases de residuos,
 - para la reducción de los tipos impositivos sobre el gasóleo con arreglo a las clasificaciones medioambientales;
- 15) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:
- para la navegación aérea, excepto la prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE,
 - para los vehículos destinados al transporte público local de pasajeros,
 - para el GLP, el gas natural y el metano utilizados como carburante,
 - para la navegación en embarcaciones de recreo privadas,
 - para el impuesto especial sobre los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto.

Artículo 2

Con arreglo a los apartados 4 y 6 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE, y sin perjuicio de las obligaciones que establece la Directiva 92/82/CEE, se autoriza a los siguientes Estados miembros a aplicar o seguir aplicando, hasta el 31 de diciembre de 1999, las reducciones de los tipos del impuesto especial o las exenciones del mismo que se especifican a continuación, a no ser que el Consejo, antes de esa fecha, decida por unanimidad y a propuesta de la Comisión que cualquiera de dichas excepciones, o todas ellas, deben ser modificadas o prorrogadas por un plazo adicional determinado:

1) Reino de Bélgica:

- para los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto,
- para la reducción del tipo impositivo sobre el fuelóleo pesado para fomentar el uso de combustibles menos contaminantes. Dicha reducción estará específicamente vinculada al contenido de azufre y el tipo reducido no podrá ser en ningún caso inferior a 6,5 ecus por tonelada;

- 2) Reino de Dinamarca:
- para la aplicación de tipos de impuestos especiales diferenciados sobre la gasolina distribuida en las estaciones de servicio equipadas de un sistema de recuperación de vapores, y sobre la gasolina distribuida en otras estaciones de servicio, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos mínimos del impuesto especial sobre los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria;
- 3) República Helénica:
- para la aplicación a la gasolina sin plomo de tipos impositivos diferenciados para reflejar las diferencias en la repercusión medioambiental, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos mínimos del impuesto especial sobre los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria;
- 4) Reino de España:
- para la aplicación a la gasolina sin plomo de tipos impositivos diferenciados para reflejar las diferencias en la repercusión medioambiental, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos mínimos del impuesto especial sobre los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria;
- 5) República Francesa:
- para la reducción del tipo del impuesto especial aplicado al fuelóleo pesado para fomentar el uso de combustibles menos contaminantes. Dicha reducción deberá estar específicamente vinculada al contenido en azufre y el tipo del impuesto especial aplicado al fuelóleo pesado deberá ajustarse al tipo mínimo establecido en la legislación comunitaria en relación con el fuelóleo pesado,
 - para la exención del impuesto sobre los gases utilizados como carburante en los vehículos destinados al transporte público, dentro de los límites de una cuota anual;
- 6) Irlanda:
- para la aplicación a la gasolina sin plomo de tipos impositivos diferenciados para reflejar las diferencias en la repercusión medioambiental, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos mínimos del impuesto especial sobre los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria;
- 7) República Italiana:
- para los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto;
- 8) Gran Ducado de Luxemburgo:
- para los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto,
 - para la reducción del tipo impositivo sobre el fuelóleo pesado para fomentar el uso de combustibles menos contaminantes. Dicha reducción
- estará específicamente vinculada al contenido de azufre y el tipo reducido no podrá ser inferior en ningún caso a 6,5 ecus por tonelada;
- 9) República de Austria:
- para el gas natural y el metano,
 - para los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto;
- 10) República Portuguesa:
- para la aplicación a la gasolina sin plomo de tipos impositivos diferenciados para reflejar las diferencias en la repercusión medioambiental, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos mínimos del impuesto especial sobre los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria,
 - para la reducción del tipo del impuesto especial aplicado al fuelóleo pesado para fomentar el uso de combustibles menos contaminantes. Dicha reducción deberá estar específicamente vinculada al contenido en azufre y el tipo del impuesto especial aplicado al fuelóleo pesado deberá ajustarse al tipo mínimo previsto en la legislación comunitaria en relación con el fuelóleo pesado;
- 11) República de Finlandia:
- para los hidrocarburos usados reutilizados como combustible, bien directamente tras su recuperación, bien tras un proceso de reciclado, cuya reutilización esté sujeta a impuesto;
- 12) Reino de Suecia:
- para la aplicación a la gasolina sin plomo de tipos impositivos diferenciados para reflejar las diferencias en la repercusión medioambiental, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos mínimos del impuesto especial sobre los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria,
 - para una reducción del impuesto especial sobre los hidrocarburos utilizados para fines industriales, aplicando un tipo inferior al tipo estándar y un tipo reducido para las empresas con un intenso consumo de energía, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos mínimos del impuesto especial sobre los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria y no den lugar a distorsiones de la competencia,
 - para la navegación aérea, excepto la prevista en la letra b) del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE;
- 13) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:
- para la reducción del tipo impositivo sobre el gasóleo para fomentar el uso de combustibles menos contaminantes,
 - para la aplicación a la gasolina sin plomo de tipos impositivos diferenciados para reflejar las diferencias en la repercusión medioambiental, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos mínimos del impuesto especial sobre los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria.

Artículo 3

Con arreglo a los apartados 4 y 6 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE, y sin perjuicio de las obligaciones que establece la Directiva 92/82/CEE, se autoriza a los siguientes Estados miembros a aplicar o seguir aplicando, hasta el 31 de diciembre de 1998, las reducciones de los tipos del impuesto especial o las exenciones del mismo que se especifican a continuación, a no ser que el Consejo, antes de esa fecha, decida por unanimidad y a propuesta de la Comisión que cualquiera de dichas excepciones, o todas ellas, deben ser modificadas o prorrogadas por un plazo adicional determinado:

1) República Francesa:

- para el consumo en la isla de Córcega, a condición de que los tipos reducidos se ajusten en todo momento a los tipos impositivos mínimos aplicables a los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria,
- para la exención del fuelóleo pesado utilizado como combustible en la producción de alúmina en la región de Gardanne;

2) República Italiana:

- para la exención del derecho del impuesto especial sobre los hidrocarburos utilizados como combustible en la producción de alúmina en Cerdeña,
- para la reducción del impuesto especial sobre el fuelóleo destinado a la producción de vapor y al gasóleo que se utiliza en hornos para el secado y la «activación» de tamices moleculares en Reggio Calabria, a condición de que el tipo impositivo se ajuste a los tipos impositivos mínimos aplicables a los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria,
- para la reducción del impuesto especial sobre la gasolina que se consuma en el territorio de Friuli-Venezia Giulia, a condición de que el tipo impositivo se ajuste al tipo mínimo previsto en la legislación comunitaria,
- para la reducción del tipo del impuesto sobre los hidrocarburos que se consuman en las regiones de Udine y Trieste, a condición de que los tipos impositivos se ajusten a los tipos impositivos mínimos previstos en la legislación comunitaria;

3) Reino de los Países Bajos:

- para unos tipos reducidos del gasóleo para vehículos comerciales, a condición de que el tipo impositivo se ajuste al tipo mínimo previsto en la legislación comunitaria.

Artículo 4

A partir del 1 de enero de 1998, quedarán sin efecto las excepciones siguientes:

1) Reino de Bélgica:

- para los motores utilizados para el drenaje de la tierra inundada;

2) República Helénica:

- para la reducción del tipo impositivo sobre el gasóleo, a fin de fomentar el uso de combustibles

menos contaminantes, siempre que dichos incentivos estén vinculados a unas características técnicas establecidas, entre ellas el peso específico, el contenido en azufre, el punto de destilación, el número y el índice de cetano, a condición de que dichos tipos se ajusten en todo momento a los tipos impositivos mínimos aplicables a los hidrocarburos previstos en la legislación comunitaria,

- para las plantas de desalinización,
- para eximir del impuesto especial sobre los hidrocarburos a los combustibles destinados a ser utilizados en los vehículos oficiales de los obispos metropolitanos,
- para la navegación en embarcaciones de recreo privadas;

3) Irlanda:

- para el funcionamiento de los faros;

4) República Italiana:

- para los motores utilizados para el drenaje de la tierra inundada;

5) Reino de los Países Bajos:

- para los motores utilizados para el drenaje de la tierra inundada,
- para las plantas de desalinización;

6) Reino de Suecia:

- para una reducción del tipo impositivo sobre el aceite ligero para calefacción con arreglo a las clasificaciones medioambientales;

7) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

- para el funcionamiento de los faros.

Artículo 5

1. Las Decisiones 92/510/CEE⁽¹⁾, 93/697/CE⁽²⁾, 95/585/CE⁽³⁾, 96/273/CE⁽⁴⁾, 96/418/CE⁽⁵⁾, 97/91/CE⁽⁶⁾, 97/92/CE⁽⁷⁾, 97/93/CE⁽⁸⁾ y 97/136/CE⁽⁹⁾ del Consejo quedarán derogadas a partir del 1 de julio de 1997.

2. Las siguientes autorizaciones, que se concedieron tras las solicitudes correspondientes, relacionadas con motivos de políticas específicas, y que deben considerarse como tácitamente aprobadas por el Consejo después de que expirara el plazo de dos meses contemplado en el apartado 4 del artículo 8 de la Directiva 92/81/CEE, quedarán derogadas a partir del 1 de julio de 1997:

- la que se concedió a Alemania tras su solicitud del 15 de marzo de 1994, que fue notificada por la Comisión a los Estados miembros con fecha de 7 de abril de 1994,

⁽¹⁾ DO nº L 316 de 31. 10. 1992, p. 16.

⁽²⁾ DO nº L 321 de 23. 12. 1993, p. 29.

⁽³⁾ DO nº L 327 de 30. 12. 1995, p. 33.

⁽⁴⁾ DO nº L 102 de 25. 4. 1996, p. 40.

⁽⁵⁾ DO nº L 172 de 11. 7. 1996, p. 22.

⁽⁶⁾ DO nº L 29 de 31. 1. 1997, p. 53.

⁽⁷⁾ DO nº L 29 de 31. 1. 1997, p. 54.

⁽⁸⁾ DO nº L 29 de 31. 1. 1997, p. 55.

⁽⁹⁾ DO nº L 52 de 22. 2. 1997, p. 18.

- la que se concedió a España tras su solicitud del 17 de mayo de 1994, que fue notificada por la Comisión a los Estados miembros con fecha de 17 de junio de 1994,
- la que se concedió a Francia tras su solicitud del 13 de diciembre de 1993, que fue notificada por la Comisión a los Estados miembros con fecha de 7 de abril de 1994,
- la que se concedió a Francia tras su solicitud del 23 de noviembre de 1994, que fue notificada por la Comisión a los Estados miembros con fecha de 19 de diciembre de 1994,
- la que se concedió a Italia tras su solicitud del 15 de marzo de 1994, que fue notificada por la Comisión a los Estados miembros con fecha de 5 de abril de 1994,
- la que se concedió a Irlanda tras su solicitud del 30 de julio de 1993, que fue notificada por la Comisión a los Estados miembros con fecha de 15 de septiembre de 1993,
- la que se concedió a Portugal tras su solicitud del 11 de marzo de 1994, que fue notificada por la Comisión a los Estados miembros con fecha de 7 de abril de 1994,
- la que se concedió al Reino Unido tras su solicitud del 20 de enero de 1994, que fue notificada por la Comisión a los Estados miembros con fecha de 24 de febrero de 1994.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 30 de junio de 1997.

Por el Consejo

El Presidente

A. NUIS