



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.01.2001

COM(2001) 33 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO

relativa a um pedido de autorização apresentado pela França em conformidade com o procedimento previsto no n° 4 do artigo 8º, da Directiva 92/81/CEE, tendo em vista aplicar uma taxa diferenciada do direito especial sobre o consumo de gasóleo destinado aos veículos utilizados para o transporte público rodoviário de passageiros

(apresentada pela Comissão)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO

relativa a um pedido de autorização apresentado pela França em conformidade com o procedimento previsto no nº 4 do artigo 8º, da Directiva 92/81/CEE, tendo em vista aplicar uma taxa diferenciada do direito especial sobre o consumo de gasóleo destinado aos veículos utilizados para o transporte público rodoviário de passageiros

1. APRESENTAÇÃO DO PEDIDO

Em 17 de Outubro de 2000, a Comissão adoptou uma proposta de decisão do Conselho, com base no nº 4 do artigo 8º da Directiva 92/81/CEE do Conselho, relativa à harmonização das estruturas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais¹, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/74/CE², que autoriza a França a aplicar uma taxa diferenciada do imposto especial sobre o consumo de combustível para motor Diesel utilizado pelos veículos de transporte público local de passageiros a partir de 1 de Janeiro de 2001.

Por carta de 13 de Outubro de 2000, em conformidade com o nº 4 do artigo 8º da directiva supramencionada, as autoridades francesas informaram a Comissão do desejo de alargar aos transportes ocasionais de passageiros, isto é, aos transportes de passageiros que não são efectuados no âmbito de linhas regulares de transporte, o campo de aplicação da taxa diferenciada do imposto especial sobre o consumo em benefício do gasóleo destinado aos veículos utilizados para os transportes públicos rodoviários de passageiros.

A medida entraria em vigor no segundo semestre de 2000 e diria respeito apenas aos veículos de mais de 9 lugares. A diferenciação do imposto especial sobre o consumo assumiria a forma de um reembolso cujo mecanismo seria idêntico ao mecanismo relativo aos transportes rodoviários de mercadorias, no limite de um contingente anual de 30 000 litros por veículo.

Esta diferenciação do imposto especial sobre o consumo de gasóleo destina-se a promover o transporte colectivo de passageiros mediante a limitação do uso de veículos privados, em especial nas deslocações dentro das zonas urbanas, com o objectivo de reduzir a poluição atmosférica.

Em consequência, a França solicita a autorização para aplicar uma taxa diferenciada de imposto especial sobre o consumo em benefício do gasóleo destinado aos veículos utilizados nos transportes públicos rodoviários de passageiros a partir do segundo semestre de 2000.

2. AVALIAÇÃO PELA COMISSÃO

Em conformidade com o nº 4 do artigo 8º da Directiva 92/81/CEE, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar os Estados-Membros a introduzirem isenções ou reduções suplementares dos impostos especiais sobre o consumo devido a políticas específicas.

¹ JO L 316 de 31.10.1992, p. 12.

² JO L 365 de 31.12.1994, p. 46.

Em 20 de Junho de 2000, a França solicitou a autorização referida no n.º 4 do artigo 8.º da Directiva 92/81/CEE para aplicar uma taxa diferenciada do imposto especial sobre o consumo em benefício do gasóleo destinado aos veículos utilizados para os transportes públicos locais de passageiros. Esta diferenciação beneficiaria os transportes de passageiros cujos itinerários, horários de passagem e tarifas são previamente fixados. Além disso, o dispositivo não conduziria a uma redução líquida do montante do imposto especial sobre o consumo de gasóleo, mas a uma compensação parcial do aumento anual previsto nesse momento da taxa do imposto interno sobre os produtos petrolíferos (TIPP) aplicado ao gasóleo.

Em 17 de Outubro, a Comissão adoptou uma proposta de decisão do Conselho que autoriza a França « a aplicar uma taxa diferenciada do imposto especial sobre o consumo de combustível para motor Diesel utilizado pelos veículos de transporte público local de passageiros de 1 de Janeiro de 2001 a 31 de Dezembro de 2002, desde que essa taxa diferenciada respeite as obrigações previstas na Directiva 92/82/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à harmonização das estruturas do imposto especial sobre o consumo de óleos minerais, nomeadamente as taxas mínimas referidas no seu artigo 5.º »³. A referida proposta foi transmitida ao Conselho⁴, que não tomou ainda nenhuma decisão.

Por carta de 13 de Outubro de 2000, em conformidade com o n.º 4 do artigo 8.º da directiva supramencionada, as autoridades francesas informaram a Comissão do desejo de completar o pedido supramencionado com a abertura do direito à derrogação aos transportes ocasionais de passageiros, isto é, aos transportes de passageiros que não são efectuados no âmbito de linhas regulares de transporte.

Em conformidade com a Directiva 92/81/CEE, os outros Estados-Membros foram informados desse pedido por carta datada de 24 de Novembro de 2000.

Com efeito, a França prevê essencialmente três modificações em relação ao pedido de 20 de Junho de 2000.

Em primeiro lugar, o campo de aplicação da medida seria alargado aos transportes públicos de passageiros para além do domínio local e das linhas regulares.

Em segundo lugar, o dispositivo seria reformulado para permitir uma redução efectiva da TIPP em 2000 e 2001 e depois efectuar uma compensação integral dos futuros aumentos que se produzam a partir de 2002. A taxa do imposto especial sobre o consumo em benefício do gasóleo destinado aos veículos utilizados para os transportes públicos rodoviários de passageiros elevar-se-ia a 2 201,8 FRF (335,7 euros) para 1000 litros em 2000, 2 301,8 FRF (350,9 euros) em 2001 e 2 411,8 FRF (367,7 euros) em 2002. Estes valores são superiores ao mínimo comunitário⁵.

Em terceiro lugar, a proposta de decisão do Conselho adoptada pela Comissão em 17 de Outubro de 2000 a respeito dos transportes públicos locais, por um lado, e o pedido de 13 de Outubro de 2000, por outro, referem-se a períodos de tempo diferentes dado que a primeira medida teria início em 1 de Janeiro de 2001 enquanto a segunda medida teria um carácter retroactivo com efeitos a partir de 1 de Julho de 2000.

³ COM(2000)647 final.

⁴ Nota de transmissão 12484/00 FISC 159 de 19.10.2000.

⁵ A taxa mínima comunitária para o combustível diesel é de 245 euros para 1000 l, ou seja 1 607 FRF.

Por outro lado, a Comissão considera que se deve levar a cabo um exame à luz dos artigos 87º e 88º do Tratado CE a fim de poder decidir sobre a natureza de auxílio estatal da medida em causa e sobre a sua eventual compatibilidade com o mercado comum.

Portanto, a Comissão considera que necessita de mais tempo para completar o seu exame e decidir sobre a compatibilidade da medida com as políticas comunitárias, nomeadamente em relação aos efeitos da derrogação prevista sobre a concorrência e o funcionamento do mercado interno.

A Comissão sublinha que a presente comunicação não prejudica a natureza da sua futura proposta de decisão do Conselho. A presente comunicação precisa simplesmente que é necessário mais tempo para examinar de forma aprofundada o pedido de derrogação, tempo esse que não estaria disponível nos termos do nº 4 do artigo 8º da Directiva 92/81/CEE excepto no caso de adopção de uma comunicação pela Comissão.

A Comissão garante às autoridades francesas e ao Conselho que a derrogação em causa será estudada de forma prioritária e que uma proposta de decisão do Conselho, ou uma comunicação complementar, será estabelecida o mais rapidamente possível.

3. CONCLUSÃO

Tendo em conta estas considerações, a Comissão solicita que a questão do seguimento a dar ao pedido de autorização apresentado pela França tendo em vista aplicar uma taxa diferenciada de imposto especial sobre o consumo em benefício do gasóleo destinado aos veículos utilizados para os transportes públicos rodoviários de passageiros seja examinada pelo Conselho em conformidade com o nº 4, terceiro parágrafo, do artigo 8º da Directiva 92/81/CEE.