



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 16 marzo 2007 (02.04)
(OR. en)**

7512/07

**Fascicolo interistituzionale:
2007/0023 (CNS)**

FISC 30

PROPOSTA

Mittente:	Commissione europea
Data:	16 marzo 2007
Oggetto:	Proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/96/CE per quanto riguarda l'adeguamento del regime fiscale specifico per il gasolio utilizzato come carburante per motori a fini commerciali e il coordinamento della tassazione della benzina senza piombo e del gasolio utilizzati come carburante per motori

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2007) 52 definitivo -2007/0023 (CNS)



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.3.2007
COM(2007) 52 definitivo

2007/0023 (CNS)

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2003/96/CE per quanto riguarda l'adeguamento del regime fiscale specifico per il gasolio utilizzato come carburante per motori a fini commerciali e il coordinamento della tassazione della benzina senza piombo e del gasolio utilizzati come carburante per motori

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2007) 170}
{SEC(2007) 171}

RELAZIONE

CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

Il Libro bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*¹ osservava che a fronte della totale apertura alla concorrenza del settore dei trasporti stradali l'assenza di tasse armonizzate sui carburanti appariva sempre più come un ostacolo al buon funzionamento del mercato interno. A conclusione di questo punto, si sottolineava la necessità di rendere il sistema fiscale più coerente proponendo la tassazione uniforme del carburante per autotrasporto commerciale al fine di completare il mercato interno. Tuttavia è successivamente divenuto chiaro da un punto di vista politico ed economico che una totale armonizzazione dell'accisa applicabile al gasolio commerciale non è una soluzione adeguata.

Occorre ricordare che una prima proposta relativa alla tassazione del gasolio commerciale (più comunemente noto come "diesel commerciale"²) è stata presentata nel 2002³. Tale proposta è stata ritirata in sede di esame delle proposte legislative pendenti dinanzi al legislatore⁴. Tuttavia, la Commissione ha anche annunciato la sua intenzione di prendere nuovamente in considerazione la necessità di un intervento legislativo alla luce dei risultati di una valutazione d'impatto generale.

Nella recente comunicazione al Consiglio e al Parlamento Europeo COM(2006) 314, del 22.6.2006, *Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea*, la Commissione afferma che "valuterà come ridurre i divari eccessivi fra i livelli di tassazione sui carburanti", fa presente che la "politica dei trasporti è strettamente connessa a quella dell'energia in quanto entrambe condividono obiettivi comuni: ridurre le emissioni di CO₂ e la dipendenza dell'UE dalle importazioni di combustibili fossili"⁵ e sottolinea che gli "impegni internazionali in materia di ambiente, compresi quelli previsti dal protocollo di Kyoto, devono essere integrati nella politica dei trasporti".

La comunicazione della Commissione COM(2006) 545, *Piano d'azione per l'efficienza energetica: concretizzare le potenzialità*, ha confermato l'intenzione della Commissione di proporre nel 2007 un regime fiscale specifico per il gasolio commerciale, inteso a ridurre le differenze eccessive di livello di imposizione esistenti tra gli Stati membri al fine di migliorare l'efficienza energetica nel settore dell'autotrasporto, riducendo il "turismo del pieno".

¹ COM(2001) 370 del 12.9.2001.

² È stato scelto il termine *gasolio commerciale* in quanto corrisponde alla designazione ufficiale nei pertinenti codici NC.

³ Proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 92/81/CEE e della direttiva 92/82/CEE, al fine di istituire un regime fiscale specifico per il gasolio utilizzato come carburante per fini professionali e al ravvicinamento dell'accisa sulla benzina e il gasolio - COM(2002) 410 del 24.7.2002.

⁴ COM(2005) 462 del 27.9.2005.

⁵ Consiglio europeo dei giorni 23-24 marzo 2006.

Pertanto, la presente proposta mira in primo luogo a ridurre le distorsioni di concorrenza sui mercati dell'autotrasporto connesse alle differenze di accisa. Essa favorirà così anche la crescita, l'occupazione e la competitività, in particolare consentendo di sfruttare pienamente i vantaggi del mercato unico. In secondo luogo, la proposta soddisfa gli obiettivi della politica comune dei trasporti e contribuisce ad una migliore protezione dell'ambiente. Infine, rientra chiaramente negli orientamenti generali per le accise definiti dalla comunicazione della Commissione intitolata *La politica fiscale dell'Unione europea – Priorità per gli anni a venire*⁶. La sua presentazione non pregiudica le conclusioni del riesame intermedio della direttiva sulla tassazione dell'energia previsto per il 2008.

- **Contesto generale**

Il *carburante* (incluse le imposte) rappresenta in media tra il 20 e il 30% dei costi correnti di un'impresa di autotrasporto. Visto che l'accisa rappresenta tra il 30 e il 60% del prezzo del gasolio alla pompa (IVA esclusa), essa costituisce tra il 6% e il 18% dei costi correnti dell'impresa. Attualmente in un mercato liberalizzato, in cui la concorrenza è più aspra, le differenze nei costi d'esercizio dovute alle tasse e oneri nazionali hanno una maggiore incidenza.

La ragione è semplice: i grandi autocarri hanno serbatoi di notevole capacità, che consentono di percorrere tra 1 500 e 3 000 chilometri con un pieno. Ne consegue di fatto che i trasportatori operanti a livello internazionale o situati vicino al confine con un paese a bassa tassazione attuano una specie di pianificazione fiscale, nota come turismo del pieno, che consiste nel trarre vantaggio dalle considerevoli differenze tra le accise nazionali sul gasolio facendo il pieno negli Stati membri in cui le imposte sono inferiori.

La prima conseguenza negativa di tale pratica è il fatto che essa crea **distorsioni della concorrenza sui mercati dell'autotrasporto** in quanto non tutti gli operatori hanno le stesse possibilità di acquistare carburante soggetto a una bassa imposizione, a causa dell'autonomia dei loro veicoli, dell'ambito della loro attività o della distanza tra la loro sede principale e il confine con un paese a bassa tassazione. Data l'aspra concorrenza sul mercato dei trasporti, le distorsioni sopra descritte hanno ripercussioni in termini di quote di mercato nazionali. Uno studio sui trasporti stradali bilaterali⁷ effettuato dal ministero francese dei Trasporti ha osservato importanti cambiamenti delle quote di mercato nell'ambito del mercato europeo tra il 1997 e il 2001. Gli operatori lussemburghesi o austriaci hanno, ad esempio, aumentato le loro quote di mercato rispetto alla maggior parte dei loro concorrenti, mentre il Regno Unito ha registrato una perdita su tutti i mercati. Secondo lo studio, i due terzi delle variazioni osservate tra il 1997 e il 2001 sono imputabili a tre fattori: differenze di tassazione del gasolio, di tassazione delle società e di evoluzione dei salari tra due dati paesi. Le differenze di tassazione del gasolio sembrano essere il fattore principale, da cui dipende il 40% delle variazioni osservate a livello delle quote di mercato.

⁶ COM(2001) 260 del 23.5.2001.

⁷ BIPE (2005), Evaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises, Etude réalisée pour le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

L'altra conseguenza negativa del turismo del pieno consiste nell'**impatto ambientale** delle deviazioni effettuate. In quanto operatori razionali, i conducenti sfruttano il più possibile la differenza di prezzo del gasolio e fanno rifornimento nello Stato membro in cui costa meno. A tal fine essi tengono conto anche dei costi supplementari (oneri stradali, carburante e tempo impiegati, rischi corsi nel tragitto quali traffico congestionato e incidenti...). Nei casi in cui gli operatori semplicemente si avvalgono della possibilità di fare rifornimento durante il tragitto, senza fare deviazioni, si ha essenzialmente uno spostamento del consumo che avrebbe comunque avuto luogo nell'uno o nell'altro Stato membro, anche se vi sono consumi (ed emissioni) supplementari in quanto la riduzione dei costi del carburante conseguente all'elusione stimola la domanda. Invece, quando i conducenti deviano intenzionalmente dal loro itinerario per approfittare delle differenze tra le accise nazionali, si hanno effetti negativi sull'ambiente a causa delle maggiori distanze percorse.

Per quanto riguarda le deviazioni, Michaelis (2003)⁸ ha rilevato che i tedeschi sono disposti a percorrere da 2 a 4 chilometri supplementari per ciascun centesimo di euro di differenza nel prezzo del gasolio in un paese confinante. Date le differenze di prezzo esistenti nel 2003 tra la Germania e i paesi confinanti, ciò significa una distanza media di circa 30-35 chilometri supplementari. Uno studio del 1990 relativo ai Paesi Bassi ha stabilito che, con una differenza di prezzo pari a 0,14-0,16 ECU al litro rispetto al Belgio e alla Germania, si contavano 10 milioni di chilometri supplementari percorsi per fare rifornimento oltre confine⁹.

Infine, il turismo del pieno si traduce in **perdite delle risorse di bilancio per gli Stati membri che applicano un'accisa relativamente alta sul gasolio**. In Germania, la Schmid Traffic Service GmbH ha stimato che per il 2004 la perdita di entrate relative alle accise sugli oli minerali derivante dal turismo del pieno (gasolio commerciale) ammontava a 1 915 000 000 EUR. La perdita totale è ancora più elevata e ammonta ogni anno a 3,6 miliardi di euro (oltre alle accise sugli oli minerali, comprende ulteriori perdite per l'IVA e le accise sulle sigarette a causa delle minori entrate IVA e della minore quantità di sigarette vendute nelle stazioni di rifornimento).

• Disposizioni vigenti nel settore della proposta

La direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (direttiva sulla tassazione dell'energia o DTE)¹⁰ stabilisce i prodotti imponibili interessati, le utilizzazioni che li rendono soggetti ad imposta e i livelli minimi di tassazione applicabili a ciascun prodotto a seconda che sia utilizzato come propellente, per determinati fini industriali e commerciali o per riscaldamento. Per il gasolio e la benzina senza piombo, soltanto la struttura delle accise è armonizzata in tutta la Comunità, secondo i seguenti livelli minimi:

⁸ Michaelis (2003) Tanktourismus – eine Szenarioanalyse, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

⁹ Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990, P. M. Blok and A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 Nr 3, Rotterdam.

¹⁰ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51; direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/75/CE (GU L 157 del 30.4.2004, pag. 100).

In euro per 1000 l	1° gennaio 2004	1° gennaio 2010
Benzina senza piombo	359	359
Gasolio (diesel)	302	330

La DTE inoltre offre agli Stati membri la possibilità di istituire uno specifico livello di tassazione per il gasolio commerciale (differenziazione), purché siano rispettati i livelli minimi e purché l'aliquota per il gasolio commerciale non sia inferiore al livello nazionale di tassazione vigente al 1° gennaio 2003.

Qualora gli Stati membri desiderino fissare l'aliquota per il gasolio commerciale al di sotto del livello nazionale di tassazione vigente al 1° gennaio 2003, l'articolo 7, paragrafo 4, della DTE consente loro di farlo introducendo diritti di utenza stradale, purché siano rispettati i livelli minimi e purché l'onere fiscale complessivo rimanga sostanzialmente equivalente. Tuttavia, in pratica questa possibilità riguarda solo il Regno Unito in quanto è l'unico Stato membro che soddisfi il requisito aggiuntivo secondo il quale il livello nazionale di tassazione in vigore al 1° gennaio 2003 per il gasolio utilizzato come propellente deve essere superiore di almeno due volte rispetto al livello minimo di tassazione applicabile al 1° gennaio 2004.

Questo ultimo requisito è stato particolarmente causa di distorsioni in quanto ha impedito un'interazione delle politiche fiscali tra gli Stati membri volta a ridurre le differenze di imposizione. Per gli Stati membri (tranne il Regno Unito) che nel 2003 applicavano un livello di tassazione superiore al livello minimo attualmente l'unica possibilità di procedere alla differenziazione è di farlo *aumentando* l'aliquota applicata al traffico non commerciale. Se gli altri fattori rimangono invariati, questo non può contribuire a ridurre le differenze di aliquota sul gasolio commerciale esistenti tra gli Stati membri e avrà soltanto l'effetto di aumentare le differenze di aliquota sul gasolio non commerciale, il che potrebbe a sua volta accrescere il turismo del pieno da parte delle autovetture private. **Con le disposizioni vigenti, i paesi che già nel 2003 avevano un livello di tassazione elevato non hanno in realtà margini di manovra per ridurre le distorsioni esistenti.**

- **Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

Per sensibilizzare ulteriormente gli utenti del trasporto ai costi reali e modificare la struttura dei prezzi, il Libro bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, indica altre due azioni:

- armonizzare le clausole minime dei contratti che disciplinano l'attività di trasporto, per consentire la revisione delle tariffe in caso di aumento degli oneri (ad esempio un aumento del prezzo del carburante), e
- definire principi comuni per la tariffazione dell'uso delle infrastrutture relativamente ai diversi modi di trasporto.

La prima azione è stata oggetto di una valutazione d'impatto generale nel 2005. Pur essendo state identificate cinque opzioni politiche alternative¹¹, una prima valutazione ha condotto ad ulteriori analisi sulla base di tre orientamenti principali: i) modifica del regolamento (CEE) n. 4058/89¹², ii) nessun cambiamento di politica, iii) armonizzazione delle imposte sul carburante con clausole contrattuali minime. I risultati della valutazione d'impatto hanno confermato alla Commissione la necessità di presentare una proposta per modificare il regime fiscale speciale relativo al gasolio utilizzato per fini commerciali.

In secondo luogo, per quanto riguarda la tariffazione delle infrastrutture, la Commissione deve presentare, entro il giugno 2008, dopo aver esaminato tutte le opzioni, compresi i costi connessi all'ambiente, al rumore, alla congestione e alla salute, un quadro generalmente applicabile per la valutazione dei costi esterni di tutti i modi di trasporto, che serva da base per la futura tariffazione dell'uso delle infrastrutture¹³. La presente proposta tiene conto di possibili futuri sviluppi della tariffazione dell'uso delle infrastrutture, in quanto offre una maggiore flessibilità per l'applicazione da parte degli Stati membri sia delle accise che degli oneri stradali, evitando nel contempo doppie imposizioni e l'imposizione di oneri supplementari a carico degli operatori.

CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

• Consultazione delle parti interessate

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Il 20 luglio 2006 è stato pubblicato un questionario scritto sul sito internet della Commissione allo scopo di invitare il pubblico a contribuire alla discussione, raccogliere indicazioni pertinenti e aiutare la Commissione ad elaborare la sua politica relativa al gasolio commerciale. Le risposte erano richieste per il 30 settembre 2006. Parallelamente la Commissione ha inviato questionari più dettagliati ai rappresentanti delle principali parti interessate (associazioni dell'autotrasporto, sia internazionali che nazionali, associazioni del settore automobilistico e associazioni del settore petrolifero). In risposta alla consultazione sono pervenuti 52 contributi esterni, di cui 37 da associazioni o federazioni nazionali, 7 da organismi europei o internazionali, 7 da imprese e 1 da un privato cittadino. Il principale settore che ha partecipato alla consultazione è stato quello dell'autotrasporto, che rappresenta oltre la metà delle risposte. La partecipazione delle stazioni di rifornimento (o di servizio) e dell'industria petrolifera rappresenta oltre il 10% delle risposte. Altri settori che hanno partecipato sono l'industria automobilistica, i porti marittimi, il settore artigiano e le società ferroviarie.

¹¹ Nessun cambiamento di politica, modifica del regolamento (CEE) n. 4058/89, armonizzazione delle imposte sul carburante, introduzione di garanzie sui prezzi e regolamentazione adeguata che funga da ostacolo alle pratiche di esternalizzazione.

¹² Regolamento (CEE) n. 4058/89 del Consiglio, del 21 dicembre 1989, relativo alla formazione dei prezzi per i trasporti di merci su strada tra gli Stati membri (GU L 390 del 30.12.1989, pag.1).

¹³ Articolo 11 della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 187 del 20.7.1999) come modificata dalla direttiva 2006/38/CE (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 8).

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

Il settore dell'autotrasporto ha accolto favorevolmente l'iniziativa della Commissione. La maggior parte dei trasportatori è favorevole ad un cambiamento della situazione attuale. L'opzione preferita è la totale armonizzazione quanto prima (il 2018 sembra troppo remoto) e, se possibile, ad un livello inferiore. Qualora questa opzione non sia realistica, essi potrebbero accettare un maggiore ravvicinamento come tappa intermedia verso l'armonizzazione o come seconda migliore opzione.

I rappresentanti dell'industria automobilistica hanno riconosciuto che la situazione attuale non è soddisfacente dal punto di vista del mercato interno. Tuttavia non sono convinti che i problemi siano di entità tale da giustificare un cambiamento dei sistemi di tassazione dei carburanti. Essi preferirebbero l'opzione dello status quo a qualsiasi altra opzione proposta.

A livello europeo, i rappresentanti del settore petrolifero hanno adottato una posizione neutrale in merito alle opzioni proposte. Tuttavia, i rappresentanti delle stazioni di rifornimento dei paesi a tassazione elevata sono favorevoli ad un maggiore ravvicinamento o, preferibilmente, all'armonizzazione totale.

La Commissione ha tenuto conto delle risposte fornite.

• **Ricorso al parere di esperti**

Oltre alla consultazione generale delle parti interessate nell'ambito della valutazione dell'impatto, si è tenuto conto di position paper e articoli. La Commissione inoltre ha utilizzato per valutare gli impatti i risultati di tre modelli, ossia Tremove, Poles (usato dall'IPTS per le tecnologie dei trasporti) e TRANSTOOLS.

VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Per esaminare come far fronte al problema delle differenze nel livello di tassazione del gasolio commerciale, la Commissione ha in primo luogo valutato tre approcci di base.

Il primo approccio (opzione A) consiste nel non intervenire oltre a livello comunitario (opzione dello status quo politico). Questo approccio non risolve il problema della distorsione della concorrenza che attualmente colpisce il mercato del trasporto, con ripercussioni sulle quote di mercato e sull'occupazione (aumento negli Stati membri a bassa tassazione a detrimento di quelli a tassazione elevata), né affronta il problema delle deviazioni, che secondo la valutazione si tradurrebbero in un consumo totale di carburante pari a 42 500 milioni di litri tra il 2007 e il 2030 con emissioni inquinanti pari a 2,2 milioni di tonnellate di CO₂. Questa opzione pertanto non è stata scelta dalla Commissione.

La seconda opzione (opzione B) consiste nel programmare una totale armonizzazione delle accise applicate dagli Stati membri sul gasolio commerciale. Nel 2018, il livello unico sarebbe pari a 400 EUR/1000 l. Inoltre, l'aliquota relativa alla benzina senza piombo non sarebbe inferiore a quella applicata al gasolio commerciale. L'armonizzazione totale è l'opzione che consente una riduzione massima delle distorsioni di concorrenza, senza un eccessivo aumento dei costi amministrativi. Tuttavia, essa obbligherebbe 22 Stati membri ad aumentare le loro accise relative al gasolio commerciale fino al livello di 400 EUR/1000 l e 5 Stati membri a ridurle. Inoltre comporterebbe un aumento dell'aliquota relativa alla benzina senza piombo per 9 Stati membri a partire dal 2014 e potrebbe comportare un aumento dell'accisa relativa al

carburante non commerciale in due Stati membri (qualora la Germania e il Regno Unito decidessero di compensare la consistente diminuzione dell'aliquota commerciale con un aumento di quella non commerciale). L'opzione B è neutrale per l'industria automobilistica. Dal punto di vista ambientale, essa comporta un modesto aumento del consumo di gasolio, una lieve diminuzione del consumo di benzina senza piombo e un aumento minimo delle emissioni inquinanti (se non si tiene conto del turismo del pieno). Tuttavia, essendo l'opzione che maggiormente riduce le deviazioni, è anche quella che riduce ai loro livelli minimi le corrispondenti emissioni di CO₂ (0,1 milioni di tonnellate), le sostanze inquinanti e l'elusione fiscale. Dal punto di vista sociale, si tratta dell'opzione che avrebbe forse l'impatto più ampio (benché probabilmente sempre contenuto), con una diminuzione della congestione e degli incidenti sulle strade, meno ore lavorative per i conducenti e i maggiori, anche se modesti, cambiamenti occupazionali a livello regionale/nazionale. Tuttavia, avrebbe la maggiore incidenza negativa sui bilanci (-71,8 miliardi di euro tra il 2007 e il 2030, ridotti a -58,2 miliardi di euro se si tiene conto della riduzione del turismo del pieno). È stata inoltre ritenuta non realistica dal punto di vista politico. Per tutte le suddette ragioni questa opzione non è stata adottata dalla Commissione.

La terza opzione (opzione C) consiste in un maggiore ravvicinamento delle accise applicabili al gasolio commerciale. Verrebbe istituita a livello comunitario una banda di fluttuazione tra un'imposta minima e una massima. Gli Stati membri dovrebbero fissare il livello di tassazione applicabile al gasolio commerciale entro tale banda. L'ampiezza della banda dovrebbe essere progressivamente ridotta fino a raggiungere 100 EUR entro il 2010. Per dare agli Stati membri che beneficiano di periodi transitori il tempo di adattarsi, l'opzione C mantiene gli attuali livelli minimi della DTE come linea di base della fascia fino al 2013. Per il seguito, sono state valutate due subopzioni: (i) dal 1° marzo 2013, la banda sarebbe indicizzata (opzione C1) oppure (ii) la fascia rimarrebbe stabile, ma l'attuale livello minimo fissato dalla DTE sarebbe alzato a 359 EUR per 1000 litri, ossia al livello minimo ora applicabile alla benzina senza piombo (opzione C2). In entrambe le opzioni C1 e C2, l'aliquota nazionale relativa alla benzina senza piombo non sarebbe inferiore all'aliquota nazionale applicata al gasolio commerciale. **Dalla valutazione dell'impatto è emerso che ciascuna di queste due varianti dell'opzione C presenta degli svantaggi.** Pertanto è stato ritenuto appropriato anticipare al 2012 la data di attuazione dell'indicizzazione (opzione C1) e dell'uniformazione alla benzina senza piombo (C2) e aggiungere una quinta opzione (C2+), alla luce dei risultati della consultazione pubblica e delle simulazioni econometriche. In tutte e tre le subopzioni C gli Stati membri che beneficiano di periodi transitori dovranno rispettare le nuove aliquote soltanto dalla scadenza del loro periodo transitorio.

L'opzione C2+ consiste nell'aumentare il livello minimo per il gasolio a 359 EUR/1000 l nel 2012 e a 380 EUR nel 2014 al fine di evitare una rapida erosione dell'aliquota in termini reali e ridurre ulteriormente le distorsioni della concorrenza. L'opzione C2+ non comporta una banda di fluttuazione e pertanto neanche un livello massimo. Come nelle opzioni C1 e C2, l'aliquota nazionale relativa alla benzina senza piombo non sarebbe inferiore all'aliquota nazionale applicata al gasolio.

Inoltre, a fini di coerenza con le altre politiche comunitarie, per facilitare l'attuazione della differenziazione e consentire nella pratica la riduzione delle differenze di imposta, le opzioni C1, C2 e C2+ comportano una modifica dell'articolo 4, paragrafo 7, della DTE e prevedono che gli Stati membri che applicano o introducono un sistema di diritti di utenza stradale per gli autoveicoli che utilizzano il gasolio commerciale possano applicare al gasolio utilizzato da tali autoveicoli un'aliquota inferiore al livello nazionale di tassazione vigente al 1° gennaio 2003, purché l'onere fiscale complessivo rimanga sostanzialmente equivalente e

purché sia rispettato il livello minimo comunitario applicabile al gasolio commerciale. Il requisito di cui all'articolo 7, paragrafo 4, secondo il quale il livello nazionale di tassazione in vigore al 1° gennaio 2003 per il gasolio utilizzato come propellente deve essere superiore di almeno due volte rispetto al livello minimo di tassazione applicabile al 1° gennaio 2004, non verrebbe mantenuto.

Valutazione delle opzioni C

Le opzioni C1 e C2 implicano un aumento dell'accisa sul gasolio in 18 Stati membri entro il 2014, contro 21 con l'opzione C2+. Mentre l'opzione C2 non incide sull'accisa relativa alla benzina senza piombo, le opzioni C1 e C2+ comportano un aumento dell'accisa sulla benzina senza piombo in 9 Stati membri, a decorrere dal 2016 (C1) e dal 2014 (C2+). L'opzione C2+, non comprendendo una fascia di fluttuazione e quindi neanche un livello massimo, non dovrebbe avere alcuna incidenza sull'accisa relativa al gasolio non commerciale. Tutte e tre le opzioni contribuiscono a ridurre le distorsioni della concorrenza. A parità di condizioni, visto che alla fine il livello minimo di tassazione per il gasolio commerciale aumenta più con l'opzione C1 che con l'opzione C2, con la prima (C1) le differenze possono ridursi più che con la seconda (C2). Con l'opzione C2+, l'importo della riduzione dipenderebbe dalle reazioni degli Stati membri attualmente a tassazione elevata. Qualora questi decidessero di ridurre la loro aliquota e di introdurre oneri stradali, la riduzione delle differenze di tassazione sarebbe maggiore di quella ottenuta con l'opzione C2, grazie ad un livello minimo più elevato. I costi amministrativi sarebbero analoghi a quelli dell'opzione B e non sembrano essere oggetto di preoccupazione per il settore. L'impatto sull'industria automobilistica, misurato in termini di stock di veicoli a benzina senza piombo e a gasolio, sembra trascurabile per tutte le opzioni. Nessuna delle opzioni dovrebbe avere un impatto significativo sulla domanda di trasporto o sul cambiamento modale. Tutte potrebbero avere modeste ripercussioni sociali positive, in termini di riduzione della congestione, degli incidenti e delle ore lavorative dei conducenti, ma meno dell'opzione B che in effetti può ridurre il più possibile le deviazioni. In termini di occupazione, tutte queste opzioni potrebbero comportare dei cambiamenti a livello regionale/nazionale, ma a parità di condizioni non si dovrebbe osservare alcun cambiamento a livello europeo.

Le maggiori differenze tra queste tre opzioni riguardano il consumo di carburante, l'impatto ambientale, l'impatto sul turismo del pieno e l'incidenza sul bilancio. Mentre le opzioni C1 e C2 comportano lievi aumenti del consumo di gasolio e diminuzioni del consumo di benzina senza piombo (dato il limite massimo per la tassazione del gasolio), l'opzione C2+ è l'unica che consenta una riduzione sia del consumo di gasolio che del consumo di benzina senza piombo. Dal punto di vista ambientale, l'opzione C2+ contribuisce più dell'opzione C2 all'internalizzazione delle esternalità, in quanto comporta livelli minimi più elevati. Senza tener conto del turismo del pieno, l'opzione C2+ è l'unica che riduca le sostanze inquinanti nell'aria. Il turismo del pieno e le relative emissioni inquinanti diminuirebbero con tutte e tre le opzioni (in maggior misura con l'opzione C1, che comporta emissioni pari a 0,6 milioni di tonnellate). Con l'opzione C2+ il turismo del pieno potrebbe essere ridotto ad un livello inferiore che con l'opzione C1 qualora la Germania e il Regno Unito (Stati membri che attualmente presentano i livelli di tassazione del gasolio più elevati) decidessero di abbassare la loro aliquota commerciale con l'introduzione di diritti di utenza stradale. Dal punto di vista del bilancio, l'incidenza totale (tenuto conto delle riduzioni del turismo del pieno) sarebbe rispettivamente di -38,3 miliardi di euro (C1), -46,8 miliardi di euro (C2) e +40,3 miliardi di euro (C2+). **Per tutte le ragioni sopra esposte la Commissione ha deciso di proporre l'opzione C2+.**

ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

• Sintesi delle misure proposte

La presente nuova proposta è intesa a modificare la direttiva sulla tassazione dell'energia aumentando i livelli minimi di tassazione del gasolio fissati a livello comunitario. A decorrere dal 2012 i livelli minimi di tassazione sarebbero identici al livello minimo che sarà già applicabile alla benzina senza piombo (359 EUR/1000 l), in modo da riflettere il fatto che questi due carburanti sono ugualmente dannosi per l'ambiente. A decorrere dal 2014 il livello minimo di tassazione del gasolio verrebbe aumentato (380 EUR/1000 l) per evitare una consistente erosione del suo valore in termini reali e ridurre ulteriormente le distorsioni.

La differenziazione dell'accisa sul gasolio commerciale da quella sul gasolio non commerciale non dovrebbe essere obbligatoria, ma facoltativa. Per gli Stati membri che operano una distinzione tra uso commerciale e non commerciale del gasolio utilizzato come propellente, si dovrebbe precisare che il livello nazionale di tassazione per il gasolio utilizzato come propellente per usi non commerciali non deve essere inferiore al livello nazionale applicato dallo stesso Stato membro al gasolio commerciale. Lo stesso criterio dovrebbe applicarsi alla relazione tra benzina senza piombo e gasolio commerciale.

Al fine di rendere il meccanismo più chiaro si fornisce un esempio: per uno Stato membro che già rispetta i livelli minimi applicabili nel 2010 e tassa il gasolio commerciale a 340 EUR per 1000 l, il gasolio non commerciale a 350 EUR per 1000 l e la benzina senza piombo a 370 EUR per 1000 l, l'effetto della proposta è il seguente:

- nel 2012, l'aliquota sul gasolio commerciale aumenta a 359 EUR per 1000 l. L'aliquota sul gasolio non commerciale deve quindi essere pari o superiore a 359 EUR per 1000 l. Altrimenti, il gasolio non commerciale sarebbe soggetto ad un trattamento più favorevole del gasolio commerciale, il che non è giustificato da nessuna ragione ambientale né da distorsioni della concorrenza. Tale aumento non ha alcuna incidenza sulla tassazione della benzina senza piombo, in quanto dal 2012 il nuovo livello minimo per il gasolio commerciale è lo stesso che per la benzina senza piombo.
- nel 2014, il livello minimo per il gasolio commerciale aumenta a 380 EUR per 1000 l. L'aliquota sul gasolio non commerciale deve essere pari o superiore a 380 EUR per 1000 l. Anche l'aliquota sulla benzina senza piombo deve essere pari o superiore¹⁴ a 380 EUR per 1000 l. Ancora una volta, questi cambiamenti sono una conseguenza dell'aumento delle aliquote sul gasolio commerciale. Il gasolio non commerciale e la benzina senza piombo sarebbero altrimenti soggetti ad un trattamento più favorevole del gasolio commerciale, il che non è giustificato da nessuna ragione ambientale né da distorsioni della concorrenza.

¹⁴ È stato scelto il termine *gasolio commerciale* in quanto corrisponde alla designazione ufficiale nei pertinenti codici NC.

Tipo di carburante	2010	2012	2014
Gasolio commerciale	340	359	380
Gasolio non commerciale	350	≥ 359	≥ 380
Benzina senza piombo	370	370	≥ 380

Inoltre, il testo proposto consente a tutti gli Stati membri di ridurre il loro livello di tassazione al di sotto del livello vigente al 1° gennaio 2003, purché rispettino il livello minimo di tassazione e applichino o introducano un sistema di diritti di utenza stradale, in modo che l'onere fiscale complessivo rimanga sostanzialmente equivalente (v. sopra la descrizione dell'opzione C2+). Quindi un maggior numero di Stati membri sarebbe in grado di differenziare il gasolio commerciale da quello non commerciale mantenendo costante l'aliquota su quello non commerciale e diminuendo l'aliquota su quello commerciale.

I periodi transitori concessi dalla direttiva 2003/96/CE, come modificata dalle direttive 2004/74/CE e 2004/75CE, e dal trattato relativo all'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania all'Unione europea saranno mantenuti e completati. A tale proposito, per gli Stati membri che beneficiano di periodi transitori, gli aumenti dovrebbero aver luogo ogni due anni, ossia l'aumento a 359 EUR avrebbe luogo due anni dopo la fine del periodo transitorio entro il quale devono essere raggiunti i 330 EUR e l'aumento a 380 EUR avrebbe luogo due anni dopo la fine del precedente periodo biennale.

Infine, l'aliquota sul gasolio commerciale sarebbe applicata a livello degli Stati membri con un meccanismo di rimborso, i cui elementi pratici sarebbero definiti a livello comunitario. Un sistema di rimborso sembra l'unica soluzione valida per evitare discriminazioni nei confronti degli operatori non residenti.

- **Base giuridica**

Articolo 93 del trattato CE.

- **Principio di sussidiarietà**

La proposta non è di competenza esclusiva della Comunità. Pertanto è applicabile il principio di sussidiarietà.

Ai sensi dell'articolo 93 del trattato, il Consiglio adotta le disposizioni che riguardano l'armonizzazione delle legislazioni relative alle imposte di consumo nella misura in cui detta armonizzazione sia necessaria per assicurare l'instaurazione ed il funzionamento del mercato interno.

Come indicato nella valutazione dell'impatto, un maggiore ravvicinamento delle aliquote d'imposta mediante strumenti comunitari farebbe fronte in modo efficiente al problema della concorrenza sleale e ridurrebbe le distorsioni di concorrenza. Inoltre contribuirebbe a ridurre le deviazioni, che arrecano danno all'ambiente. Alzando i livelli minimi di tassazione la presente proposta affronta tali problemi. Nell'ipotesi che gli Stati membri non modifichino la loro strategia fiscale¹⁵, entro il 2014 in tutti i paesi tranne due le accise sul gasolio sarebbero comprese tra 380 e 420 EUR / 1000 l, mentre in tutti i paesi che rispettano il livello minimo tranne Germania e Regno Unito l'accisa è attualmente compresa tra 302 e 420 EUR.

Data la sua natura, tale azione può essere condotta soltanto dall'Unione. Come gli shock petroliferi passati e recenti hanno dimostrato, in caso di fluttuazioni irregolari dei prezzi del petrolio greggio le differenze tra le imposte applicate dai vari Stati membri sul gasolio utilizzato come carburante diventano una questione ancora più sensibile. L'adozione da parte degli Stati membri di misure unilaterali rischia di causare una corsa verso il livello minimo di tassazione che serve soltanto ad accrescere le difficoltà in tutti gli Stati membri. La Commissione e il Consiglio dei ministri hanno ripetutamente ribadito che soltanto approcci comuni possono evitare il disordine fiscale e le distorsioni di concorrenza.

Inoltre, è necessario un atto comunitario anche al fine di rendere le disposizioni della direttiva sulla tassazione dell'energia più flessibili in modo da consentire una differenziazione con un divario limitato tra le aliquote, modificando l'articolo 7, paragrafo 4, e offrendo così a tutti gli Stati membri una flessibilità di compensazione tra imposte e prezzi di utenza.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità.

Presentare una nuova proposta di direttiva è il modo migliore per modificare la direttiva sulla tassazione dell'energia. Una direttiva fornisce agli Stati membri la flessibilità necessaria per tenere conto delle loro esigenze e di quelle dei loro operatori economici.

L'esperienza acquisita in diversi Stati membri indica che, con un meccanismo di rimborso, la gestione dell'applicazione di un'aliquota specifica per il gasolio commerciale è semplice sia per gli operatori che per le autorità pubbliche. Tale meccanismo è incluso nella proposta.

- **Scelta dello strumento**

Strumento proposto: Direttiva.

Altri strumenti non sarebbero adeguati in quanto il tema in questione è già oggetto di una direttiva. È evidente che né la coregolamentazione né l'autoregolamentazione consentirebbero di far fronte al problema in modo efficiente. Nel caso specifico una direttiva presenta un appropriato meccanismo di attuazione per le parti interessate.

- **Incidenza sul bilancio**

Nessuna.

¹⁵ Soltanto gli Stati membri che dovranno aumentare le loro aliquote a causa del nuovo minimo lo faranno e rimarranno a livelli vicini al minimo.

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

recante modifica della direttiva 2003/96/CE per quanto riguarda l'adeguamento del regime fiscale specifico per il gasolio utilizzato come carburante per motori a fini commerciali e il coordinamento della tassazione della benzina senza piombo e del gasolio utilizzati come carburante per motori

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 93,

vista la proposta della Commissione¹⁶,

visto il parere del Parlamento europeo¹⁷,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁸,

considerando quanto segue:

- (1) Nel Libro bianco della Commissione del 12 settembre 2001, *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*¹⁹, si afferma che l'armonizzazione delle aliquote di accisa nazionali applicate al gasolio utilizzato per fini commerciali migliorerebbe la sostenibilità del trasporto stradale.
- (2) Nella comunicazione al Consiglio e al Parlamento Europeo *Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea*²⁰, la Commissione afferma che la politica dei trasporti persegue l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO₂ e sottolinea che gli impegni internazionali in materia di ambiente, compresi quelli previsti dal protocollo di Kyoto, devono essere integrati nella politica dei trasporti. Considerazioni analoghe si applicano alla politica fiscale relativa ai trasporti.

¹⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁷ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁸ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁹ COM(2001) 370.

²⁰ COM(2006) 314.

- (3) La direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità²¹ fissa il quadro impositivo per i prodotti energetici utilizzati come propellente. Essa consente, a determinate condizioni, la differenziazione del regime fiscale per i carburanti in funzione della loro utilizzazione per fini commerciali o per altri fini.
- (4) Benché il carburante rappresenti una parte consistente dei costi correnti di un'impresa di autotrasporto, si possono osservare notevoli differenze nel livello di tassazione applicato dagli Stati membri al gasolio. Tali differenze danno luogo al turismo del pieno e a distorsioni della concorrenza. Un maggiore ravvicinamento a livello comunitario dei livelli di tassazione applicabili al gasolio commerciale farebbe fronte in modo efficiente al problema della concorrenza sleale e si tradurrebbe alla fine in un miglior funzionamento del mercato interno e in una riduzione dei danni ambientali.
- (5) Dalla valutazione dell'impatto effettuata dalla Commissione è emerso che il modo migliore per attuare un maggiore ravvicinamento dei livelli di tassazione del gasolio commerciale consiste nell'aumentare il livello minimo per il gasolio commerciale, dato che ciò consente sia di ridurre le distorsioni di concorrenza e il conseguente turismo del pieno che di diminuire il consumo complessivo. È pertanto opportuno prevedere che dal 2012 il livello minimo di tassazione del gasolio sia pari al livello minimo di tassazione applicabile alla benzina senza piombo, in considerazione del fatto che questi due carburanti sono ugualmente dannosi per l'ambiente. Dal 2014 il livello minimo di tassazione deve essere pari a 380 EUR per 1000 l, per contribuire a mantenere il livello minimo costante in termini reali e ridurre ulteriormente le distorsioni di concorrenza e il danno ambientale.
- (6) Dal punto di vista ambientale, sembra appropriato, a questo stadio, fissare gli stessi livelli minimi di tassazione per la benzina senza piombo e per il gasolio. Non vi sono valide ragioni per fissare i livelli nazionali di tassazione del gasolio non commerciale e della benzina senza piombo al di sotto del livello nazionale applicabile al gasolio commerciale. Per gli Stati membri che operano una distinzione tra uso commerciale e non commerciale del gasolio utilizzato come propellente, si deve pertanto precisare che il livello nazionale di tassazione del gasolio non commerciale utilizzato come propellente non deve essere inferiore al livello nazionale applicato dallo stesso Stato membro al gasolio commerciale. Lo stesso criterio si deve applicare tra la benzina senza piombo e il gasolio commerciale utilizzati come propellente.
- (7) Ad alcuni Stati membri sono stati concessi periodi transitori per consentire loro di adattarsi agevolmente ai livelli di tassazione fissati nella direttiva 2003/96/CE. Per la stessa ragione, tali periodi transitori devono essere completati in funzione della presente direttiva.
- (8) Nella misura in cui essa incide sui livelli di tassazione negli Stati membri e, di conseguenza, sulle misure di aiuto di Stato esistenti, la presente direttiva non dispensa gli Stati membri dall'obbligo, se del caso, di adeguare le loro misure nazionali e di notificare le modifiche alla Commissione in conformità delle norme in materia di aiuti di Stato.

²¹ GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/75/CE (GU L 157 del 30.4.2004, pag. 100).

- (9) La differenziazione tra le aliquote di accisa relative al gasolio commerciale e non commerciale deve essere attuata mediante un meccanismo di rimborso che non deve essere discriminatorio. Occorre fissare a livello comunitario una serie di norme comuni applicabili al riguardo, in particolare per quanto concerne le procedure di rimborso transfrontaliere.
- (10) La possibilità per gli Stati membri di fissare per il gasolio commerciale un'aliquota ridotta inferiore al livello nazionale vigente al 1° gennaio 2003, se introducono o applicano un sistema di diritti di utenza stradale che si traduca in un onere fiscale complessivo sostanzialmente equivalente, deve essere estesa. A tal fine e alla luce dell'esperienza è opportuno sopprimere il requisito secondo il quale il livello nazionale di tassazione in vigore al 1° gennaio 2003 per il gasolio utilizzato come propellente deve essere superiore di almeno due volte rispetto al livello minimo di tassazione applicabile al 1° gennaio 2004.
- (11) Poiché gli obiettivi dell'intervento prospettato, ossia aumentare il ravvicinamento della tassazione applicabile al gasolio commerciale al fine di ridurre le gravi distorsioni di concorrenza nei mercati dell'autotrasporto in modo da realizzare meglio gli obiettivi della politica comune dei trasporti e garantire una migliore protezione dell'ambiente, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa della loro dimensione europea, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (12) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2003/96/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 2003/96/CE è così modificata:

- (1) L'articolo 7 è così modificato:

(a) i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

“1. A decorrere dal 1° gennaio 2004, dal 1° gennaio 2010, dal 1° gennaio 2012 e dal 1° gennaio 2014 i livelli minimi di tassazione da applicare ai carburanti per motori sono quelli fissati nell'allegato I, tabella A.

2. Gli Stati membri possono distinguere tra uso commerciale e non commerciale del gasolio utilizzato come propellente, purché siano rispettati i livelli minimi comunitari e l'aliquota per il gasolio commerciale utilizzato come propellente non sia inferiore al livello nazionale di tassazione vigente al 1° gennaio 2003.

I livelli nazionali di tassazione applicabili in uno Stato membro per il gasolio non commerciale e per la benzina senza piombo utilizzati come propellente non sono inferiori al livello nazionale applicato dallo stesso Stato membro per il gasolio commerciale.”

(b) Il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

“4. Gli Stati membri che applicano o introducono un sistema di diritti di utenza stradale per gli autoveicoli che utilizzano gasolio commerciale ai sensi del paragrafo 3 possono applicare a tale gasolio un'aliquota ridotta inferiore al livello nazionale di tassazione vigente al 1° gennaio 2003, purché l'onere fiscale complessivo rimanga sostanzialmente equivalente e purché sia rispettato il livello minimo comunitario applicabile al gasolio.”

(c) È aggiunto il seguente paragrafo 5:

“5. Gli Stati membri fanno sì che l'applicazione di livelli differenziati di tassazione per il gasolio commerciale e non commerciale sia attuata mediante un meccanismo di rimborso non discriminatorio. Tale meccanismo assicura che gli operatori di tutti gli Stati membri abbiano accesso al rimborso a condizioni uguali, trasparenti e semplici sul piano amministrativo.

La Commissione stabilisce norme comuni riguardo al meccanismo di cui al primo comma, secondo la procedura di cui all'articolo 27, paragrafo 2.”

(2) L'articolo 18 è così modificato:

(a) Al paragrafo 3, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“Il Regno di Spagna può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR, fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR, fino al 1° gennaio 2014 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2016 per giungere a 380 EUR.”

(b) Al paragrafo 4, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“La Repubblica d'Austria può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR, fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR, fino al 1° gennaio 2014 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2016 per giungere a 380 EUR.”

(c) Al paragrafo 5, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“Il Regno del Belgio può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2007 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR, fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR, fino al 1° gennaio 2014 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2016 per giungere a 380 EUR.”

(d) Al paragrafo 6, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“Il Granducato del Lussemburgo può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2009 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR, fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR, fino al 1° gennaio 2014 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2016 per giungere a 380 EUR.”

(e) Al paragrafo 7, secondo comma, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“La Repubblica portoghese può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2009 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR, fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR, fino al 1° gennaio 2014 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2016 per giungere a 380 EUR.”

(f) Al paragrafo 8, terzo comma, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“La Repubblica ellenica può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR, fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR, fino al 1° gennaio 2014 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2016 per giungere a 380 EUR.”

(3) L'articolo 18 bis è così modificato:

(a) Al paragrafo 5, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“La Repubblica di Lettonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2011 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio e del cherosene utilizzati come propellenti al nuovo livello minimo di 302 EUR per 1 000 litri, fino al 1° gennaio 2013 per giungere a 330 EUR e, per il gasolio utilizzato come propellente, fino al 1° gennaio 2015 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2017 per giungere a 380 EUR.”

(b) Al paragrafo 6, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“La Repubblica di Lituania può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2011 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio e del cherosene utilizzati come propellenti al nuovo livello minimo di 302 EUR per 1 000 litri, fino al 1° gennaio 2013 per giungere a 330 EUR e, per il gasolio utilizzato come propellente, fino al 1° gennaio 2015 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2017 per giungere a 380 EUR.”

(c) Al paragrafo 9, secondo comma, la prima frase è sostituita dalla seguente:

“La Repubblica di Polonia può applicare un periodo transitorio fino al 1° gennaio 2010 per adeguare il livello nazionale di tassazione del gasolio utilizzato come propellente al nuovo livello minimo di 302 EUR per 1 000 litri, fino al 1° gennaio 2012 per giungere a 330 EUR, fino al 1° gennaio 2014 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2016 per giungere a 380 EUR.”

- (4) È aggiunto il seguente articolo 18 quater:

“Articolo 18 quater

Fatte salve le deroghe all'articolo 7 previste dal trattato relativo all'adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania all'Unione europea, detti Stati membri possono applicare un ulteriore periodo transitorio per il gasolio utilizzato come propellente fino al 1° gennaio 2015 per giungere a 359 EUR e fino al 1° gennaio 2017 per giungere a 380 EUR.”

- (5) Nell'allegato I, tabella A, le righe relative alla benzina senza piombo e al gasolio sono sostituite dalle seguenti:

	1° gennaio 2004	1° gennaio 2010	1° gennaio 2012	1° gennaio 2014
Benzina senza piombo (in euro per 1 000 l) Codici NC 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 e 2710 11 49	359	359	359	380
Gasolio (in euro per 1 000 l) Codici NC da 2710 19 41 a 2710 19 49	302	330	359	380

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2007. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio
Il Presidente