



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.3.2007  
COM(2007) 52 final

2007/0023 (CNS)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL CONSEJO**

**por la que se modifica la Directiva 2003/96/CE en lo relativo a la adaptación del régimen fiscal especial aplicable al gasóleo utilizado como carburante de automoción para fines profesionales, y a la coordinación de la imposición de la gasolina sin plomo y del gasóleo utilizado como carburante de automoción**

(presentada por la Comisión)

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

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

*El Libro Blanco «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»<sup>1</sup> señalaba que, con la apertura total a la competencia del sector del transporte por carretera, la falta de una imposición armonizada de los combustibles se considera cada vez más un obstáculo al buen funcionamiento del mercado interior. Y concluía al respecto haciendo hincapié en la necesidad de reforzar la coherencia del sistema fiscal y proponiendo que se gravase de manera uniforme el combustible profesional para el transporte por carretera, al objeto de realizar plenamente el mercado interior. Sin embargo, luego se puso de manifiesto, desde un punto de vista político y económico, que la armonización total del impuesto aplicable al gasóleo profesional no era la respuesta adecuada.*

Habría que recordar que la primera propuesta relativa a la imposición del gasóleo profesional<sup>2</sup> se presentó en 2002<sup>3</sup>, pero se retiró en el momento de examinar las propuestas legislativas pendientes sometidas al legislador<sup>4</sup>. Sin embargo, la Comisión anunció, al mismo tiempo, su intención de reconsiderar la necesidad de una intervención legislativa a la luz de los resultados de una evaluación completa de impacto.

En su reciente Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo —COM(2006) 314, de 22 de junio de 2006: Por una Europa en movimiento - Movilidad sostenible para nuestro continente - Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001)—, la Comisión señalaba que *«estudiará el modo de reducir las diferencias excesivas en los niveles de imposición sobre los carburantes»*. También destacaba que: *«La política de transportes está estrechamente entrelazada con la política [de]energía, con unos objetivos comunes: reducir las emisiones de CO2 y reducir la dependencia comunitaria de los combustibles fósiles»<sup>5</sup>* y que: *«la política de transportes debe integrar los compromisos internacionales en materia de medio ambiente, entre ellos los incluidos en el Protocolo de Kyoto»*.

La Comunicación de la Comisión COM(2006) 545, Plan de acción para la eficiencia energética: Realizar el potencial, confirmó la intención de la Comisión de proponer, en 2007, un régimen fiscal especial para el gasóleo profesional, a fin de reducir las diferencias excesivas entre los Estados miembros en materia fiscal y aumentar la eficiencia energética del transporte por carretera mediante la reducción del «turismo de gasolinera».

---

<sup>1</sup> COM(2001) 370 de 12.9.2001.

<sup>2</sup> Se ha escogido la expresión «gasóleo profesional» por ser la que corresponde a la designación oficial de los códigos NC pertinentes.

<sup>3</sup> Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifican la Directiva 92/81/CEE y la Directiva 92/82/CEE con vistas a establecer un régimen fiscal especial para el gasóleo utilizado como carburante con fines profesionales y aproximar los impuestos especiales de la gasolina y del gasóleo – COM(2002) 410 de 24.7.2002.

<sup>4</sup> COM(2005) 462, de 27.9.2005.

<sup>5</sup> Consejo Europeo de 23 y 24 de marzo de 2006.

Así pues, la presente propuesta de Directiva trata de reducir, en primer lugar, los falseamientos de la competencia relacionados con las diferencias existentes entre los impuestos especiales que afectan al sector del transporte por carretera. De esa manera, también impulsará el crecimiento, el empleo y la competitividad, sobre todo al permitir que se exploten plenamente las ventajas del mercado único. En segundo lugar, la propuesta responde a los objetivos de la política común de transportes y garantizará una mejor protección del medio ambiente. Por último, es claramente compatible con los principios generales sobre los impuestos especiales recogidos en la Comunicación de la Comisión «Política fiscal en la Unión Europea - Prioridades para los próximos años»<sup>6</sup> y se presenta sin perjuicio de las conclusiones de la revisión intermedia de la Directiva relativa a la imposición de la energía que tendrá lugar en 2008.

- Contexto general

El *gasóleo* (incluidos los impuestos) representa, por término medio, entre el 20 % y el 30 % de los costes de explotación de las empresas de transporte por carretera. Dado que los impuestos especiales representan entre un 30 % y un 60 % (sin IVA) del precio de surtidor del gasóleo, estos impuestos suponen entre un 6 % y un 18 % de los costes de explotación de las citadas empresas. En la actualidad, en un mercado liberalizado en el que la competencia es más dura, las diferencias existentes entre los costes de explotación resultantes de los impuestos y gravámenes tienen una mayor repercusión.

La razón es simple: los camiones grandes tienen una enorme autonomía y eso les permite recorrer entre 1 500 y 3 000 kilómetros con un solo depósito. En la práctica, eso significa que las empresas que realizan transportes internacionales o que están domiciliadas cerca de la frontera de países con un nivel impositivo bajo, o en alguno de esos países, llevan a cabo una especie de planificación fiscal denominada «turismo de gasolinera», abasteciéndose de combustible en países con un nivel impositivo bajo para aprovechar esa importante ventaja competitiva.

Teniendo en cuenta que no todos los operadores disfrutan de las mismas posibilidades de adquirir el combustible gravado con impuestos más bajos en razón de la autonomía de sus camiones, el alcance de su campo de actividad o la distancia entre su sede principal y la frontera de un país con tipos más bajos, la primera consecuencia negativa es que esta planificación fiscal provoca **falseamientos de la competencia en los mercados del transporte**. Debido a la dura competencia existente en el mercado del transporte, los falseamientos de la competencia mencionados tienen consecuencias sobre las cuotas de mercado nacionales. Un estudio sobre los transportes bilaterales por carretera<sup>7</sup> efectuado por el Ministerio de Transportes francés constató cambios importantes en las cuotas del mercado europeo entre 1997 y 2001: los operadores de Luxemburgo o Austria, por ejemplo, habían aumentado sus cuotas de mercado con respecto a la mayoría de sus competidores, mientras que el Reino Unido había registrado pérdidas en todos los mercados. El estudio también constató que dos tercios de las variaciones observadas durante ese período podían atribuirse a tres factores: las diferencias fiscales en lo relativo al gasóleo, las diferencias en el impuesto de sociedades y la evolución salarial entre dos países determinados. Las diferencias fiscales en lo

---

<sup>6</sup> COM(2001) 260 de 23.5.2001.

<sup>7</sup> BIPE (2005), *Évaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises* (Evaluación de las consecuencias del aumento del precio del gasóleo para las empresas de transporte de mercancías por carretera). Estudio realizado por el Ministerio de Transportes francés (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer).

relativo al gasóleo parecían ser el factor principal, que explicaba por sí solo el 40 % de las variaciones de cuota de mercado observadas.

Otra consecuencia negativa del turismo de gasolinera es **su impacto sobre el medio ambiente**, debido a los desvíos de itinerario. Los conductores que se comporten como operadores racionales tratarán de aprovechar lo más posible las diferencias de precio del gasóleo y repostarán en los Estados miembros donde éste sea más barato, teniendo en cuenta los costes adicionales que eso les genere (gravámenes por el uso de la infraestructura vial, combustible utilizado y tiempo invertido, riesgos como la congestión del tráfico y los accidentes, etc.). En el caso de que los operadores aprovechen simplemente la ocasión de repostar «*de camino*», eso se traducirá esencialmente en un desplazamiento del consumo de combustible, consumo que se habría producido en cualquier caso, en un Estado miembro u otro, aunque también existirá un consumo adicional (y las emisiones contaminantes correspondientes), dado que la reducción de los costes de combustible obtenida gracias a la evasión del impuesto estimulan la demanda. En cambio, los desvíos deliberados de los conductores para aprovechar las diferencias existentes entre los impuestos especiales de los distintos países tienen efectos negativos evidentes sobre el medio ambiente, en razón de la mayor distancia recorrida.

Por lo que se refiere a los desvíos, Michaelis (2003)<sup>8</sup> ha demostrado que, en el caso del gasóleo, los alemanes están dispuestos a conducir entre dos y cuatro kilómetros más por cada céntimo de euro de diferencia de precio con respecto a un país vecino. Teniendo en cuenta las diferencias de precio que había entre Alemania y sus vecinos en 2003, eso significa una distancia media de entre 30 y 35 kilómetros adicionales. En 1990, un estudio realizado sobre los Países Bajos determinaba que, por una diferencia de precio de entre 0,14 y 0,16 ecus por litro con respecto a Bélgica y Alemania, se recorrieron diez millones de kilómetros adicionales para abastecerse de combustible al otro lado de la frontera<sup>9</sup>.

Por último, el turismo de gasolinera causa **pérdidas de recursos presupuestarios a los Estados miembros que aplican un impuesto especial relativamente elevado al gasóleo**. En Alemania, la empresa Schmid Traffic Service GmbH ha estimado que la pérdida de ingresos fiscales en concepto del impuesto especial sobre los hidrocarburos, provocada por el turismo de gasolinera (es decir, por el gasóleo profesional) en 2004 fue de 1 915 000 000 euros. La pérdida total es aún más alta y asciende a 3 600 millones de euros anuales (además de los impuestos especiales sobre los hidrocarburos, incluye pérdidas adicionales en concepto del IVA y de los impuestos especiales sobre los cigarrillos, debido a la disminución de los ingresos fiscales obtenidos del IVA y de la venta de cigarrillos en las estaciones de servicio).

---

<sup>8</sup> Michaelis (2003) *Tanktourismus - eine Szenarioanalyse*, (Turismo de gasolinera: análisis de una hipótesis de trabajo), publicado en la revista *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*.

<sup>9</sup> *Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990* (Efectos fronterizos del aumento de los impuestos sobre las gasolinas a 1 de enero de 1990), P. M. Blok y A.P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 N° 3, Rotterdam.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

La Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (denominada, en lo sucesivo, «Directiva sobre la imposición de la energía» o «DIE»)<sup>10</sup> determina los productos impositivos afectados, los usos por los que están sujetos a impuesto y los tipos impositivos mínimos aplicables a cada producto, dependiendo de si se utiliza como carburante para determinados fines industriales y profesionales, o para calefacción. Por lo que se refiere al gasóleo y a la gasolina sin plomo, en la Comunidad sólo está armonizada la estructura de los impuestos especiales, según los niveles mínimos siguientes:

| <b>En euros por 1000 l</b> | <b>1 de enero de 2004</b> | <b>1 de enero de 2010</b> |
|----------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Gasolina sin plomo         | 359                       | 359                       |
| Gasóleo                    | 302                       | 330                       |

La DIE también ofrece la posibilidad a los Estados miembros de crear un nivel específico de imposición para el gasóleo profesional (disociación), a condición de que se respeten los niveles mínimos y que el tipo aplicable al gasóleo profesional no sea inferior al nivel nacional de imposición vigente a 1 de enero de 2003.

En caso de que los Estados miembros deseen fijar el tipo aplicable al gasóleo profesional por debajo del nivel nacional de imposición vigente a 1 de enero de 2003, el artículo 7, apartado 4, de la DIE permitirá que lo hagan, siempre que se respeten los niveles mínimos, introduciendo gravámenes por el uso de la infraestructura vial, en la medida en que la carga fiscal global siga siendo, en términos generales, equivalente. Pero, en la práctica, esta posibilidad sólo se ofrece al Reino Unido, el único de los Estados miembros que cumple la condición adicional de que el nivel nacional de imposición vigente a 1 de enero de 2003 para el gasóleo utilizado como carburante sea, al menos, dos veces superior al nivel mínimo de imposición aplicable a 1 de enero de 2004.

Este requisito final ha falseado particularmente las cosas, al impedir que la interacción de los Estados miembros en materia de política fiscal reduzca las diferencias impositivas. Para los Estados miembros (excepto el Reino Unido) que gravaban ya por encima del nivel mínimo en 2003, la única posibilidad de disociación que existe actualmente es *aumentar* el tipo aplicado al gasóleo para fines no profesionales. En el supuesto de que todos los demás factores se mantuviesen iguales, esto no contribuiría a reducir las diferencias existentes entre los Estados miembros en lo que se refiere a los tipos aplicables al gasóleo profesional y sólo aumentaría las diferencias entre los tipos aplicables al gasóleo no profesional, que podrían, a su vez, provocar un aumento del turismo de gasolinera practicado por los vehículos privados. **Los países que ya tenían un tipo impositivo elevado en 2003 no tienen, en realidad, ningún margen de maniobra para reducir los falseamientos existentes en el marco de las disposiciones actuales.**

---

<sup>10</sup> DO L 283 de 31.10.2003, p. 51; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/75/CE (DO L 157 de 30.4.2004, p. 100).

- **Coherencia con las demás políticas y objetivos de la Unión**

Al objeto de contribuir a que los usuarios de los transportes asuman los costes reales y cambiar las estructuras de los precios, el Libro Blanco «*La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*» señala dos medidas adicionales:

- armonización de las cláusulas mínimas de los contratos que regulan la actividad del transporte, para permitir la revisión de las tarifas en caso de un aumento de los costes de explotación (por ejemplo, del precio del combustible), y
- definición de principios comunes para gravar la utilización de las infraestructuras de los distintos modos de transporte.

La primera medida se analizó en el marco de una evaluación global de impacto en 2005, habiéndose identificado cinco opciones de actuación alternativas<sup>11</sup>. Un primer análisis indujo a examinar tres de ellas: i) modificación del Reglamento (CEE) n° 4058/89<sup>12</sup>, ii) mantenimiento del *statu quo*, iii) armonización de los impuestos sobre los combustibles, con cláusulas contractuales mínimas. Los resultados de la evaluación del impacto confirmaron a la Comisión la necesidad de hacer una propuesta para modificar las disposiciones fiscales específicas aplicables el gasóleo utilizado con fines profesionales.

En segundo lugar, por lo que se refiere a los gastos de infraestructura, se ha invitado a la Comisión a presentar para junio de 2008, una vez examinadas todos los factores (incluido el medio ambiente, el ruido, la congestión del tráfico y los costes sanitarios), un marco general, aplicable a la evaluación de los costes externos de todos los modos de transporte, que sirva de base para calcular en el futuro los gravámenes por el uso de las infraestructuras<sup>13</sup>. La iniciativa propuesta es compatible con la evolución futura de estos últimos, ya que ofrece más flexibilidad para la aplicación, por parte de los Estados miembros, de los impuestos especiales y los gravámenes por el uso de la infraestructura vial, evitando la doble imposición y sin hacer recaer cargas adicionales sobre los operadores.

---

<sup>11</sup> Mantenimiento del *statu quo*, modificación del Reglamento (CEE) n° 4058/89, armonización del impuesto sobre los combustibles, introducción de seguros sobre los precios y reglamento adecuado que funcione como un obstáculo a las prácticas de externalización.

<sup>12</sup> Reglamento (CEE) n° 4058/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, relativo a la formación de precios para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros (DO L 390 de 30.12.1989, p. 1).

<sup>13</sup> Artículo 11 de la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999), modificada por la Directiva 2006/38/CE (DO L 157 de 9.6.2006 p. 8).

## CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

### • Consulta de las partes interesadas

#### Métodos de consulta utilizados, principales sectores considerados y perfil general de los participantes

El 20 de julio de 2006 se publicó un cuestionario escrito, en el sitio web de la Comisión, a fin de invitar al público a participar en el debate, reunir la información pertinente y ayudar a la Comisión a desarrollar su política en lo que se refiere al gasóleo profesional. Las observaciones debían enviarse hasta el 30 de septiembre de 2006. Paralelamente, la Comisión envió cuestionarios más detallados a los representantes de las principales partes interesadas (asociaciones de transporte por carretera, nacionales e internacionales, asociaciones de la industria automovilística y asociaciones de la industria petrolera). En respuesta a la consulta se recibió un total de 52 contribuciones del exterior: 37 procedentes de federaciones o asociaciones nacionales, 7 de instituciones europeas o internacionales, 7 de empresas y 1 de un particular. El principal sector que respondió a la consulta fue el del transporte por carretera (más de la mitad de las respuestas). La participación de las estaciones de servicio y de la industria petrolera superó el 10 % de las respuestas. También participaron en la consulta otros sectores, a saber, representantes de la industria automovilística, los puertos marítimos, los trabajadores manuales y las empresas ferroviarias.

#### Síntesis de las respuestas recibidas y forma en que se han tenido en cuenta

La industria del transporte por carretera acogió con satisfacción la iniciativa de la Comisión. La gran mayoría de los transportistas está a favor de un cambio de la situación actual. La opción preferida es la armonización total en un futuro próximo (2018 les parece una fecha demasiado lejana) y, si es posible, fijando un nivel más bajo. En caso de que esta opción no fuese realista, podrían aceptar una mayor aproximación como paso previo a la armonización o como segunda mejor opción.

Los representantes de la industria automovilística reconocían que la situación actual no es satisfactoria en lo que se refiere al mercado interior, pero no están convencidos de que la magnitud de los problemas sea tal que justifique un cambio de los regímenes fiscales aplicables al combustible. Preferirían, por lo tanto, la opción de mantener el *statu quo* a cualquier otra de las opciones propuestas.

A nivel europeo, los representantes de la industria petrolera adoptaron una postura neutra con respecto a las opciones propuestas. Sin embargo, los representantes de las estaciones de servicio de países con un nivel impositivo elevado apoyan una mayor aproximación, o incluso prefieren la armonización total.

Las respuestas han sido tomadas en consideración por la Comisión.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Además de la consulta general de las partes interesadas con ocasión de la evaluación de impacto, también se han tenido en cuenta los documentos y artículos sobre la situación. Por otra parte, la Comisión ha utilizado los resultados de tres modelos para evaluar las repercusiones de la propuesta: Tremove, modelo de las tecnologías del transporte del IPTS (Poles) y TRANSTOOLS.

## **EVALUACIÓN DE IMPACTO**

Para estudiar la manera de abordar el problema de las diferencias existentes entre los niveles impositivos aplicables al gasóleo para uso profesional, la Comisión comenzó por evaluar tres opciones básicas.

**La primera opción (opción A)** consiste en no seguir interviniendo a nivel comunitario (mantenimiento del *statu quo*). Esta opción no resolverá el problema del falseamiento de la competencia que se da actualmente en el mercado del transporte por carretera y que tiene consecuencias en términos de cuotas de mercado y empleo (aumento en los Estados miembros con un nivel impositivo bajo en detrimento de los Estados miembros con un nivel impositivo elevado). La opción A no influirá en el problema de los desvíos, que ocasionarán un consumo total de 42 500 millones de litros de combustible entre 2007 y 2030, ni en el de las emisiones contaminantes derivadas de ellos (2,2 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>). No se trata, por lo tanto, de la opción elegida por la Comisión.

**La segunda opción (opción B)** consiste en programar una armonización completa de los impuestos especiales aplicados por los Estados miembros al gasóleo profesional. En 2018, el tipo único sería de 400 euros por 1 000 litros. Además, el tipo aplicable a la gasolina sin plomo no sería inferior al del gasóleo profesional. La armonización completa es la opción que permite reducir al máximo el falseamiento de la competencia sin aumentar excesivamente los costes administrativos. Sin embargo, esta opción obligaría a veintidós Estados miembros a aumentar su impuesto especial sobre el gasóleo profesional, hasta alcanzar los 400 euros por 1 000 litros, y, a cinco Estados miembros, a reducir sus tipos impositivos. Supondría un aumento del tipo aplicable a la gasolina sin plomo en nueve Estados miembros, a partir de 2014, y podría llevar a un aumento del impuesto especial sobre el gasóleo no profesional en dos Estados miembros (en el caso de que Alemania y el Reino Unido decidiesen compensar la considerable reducción del tipo impositivo aplicado al gasóleo profesional mediante un aumento del aplicado al no profesional). Esta opción será neutra para la industria de la automoción. Desde el punto de vista medioambiental, la opción B supone un ligero aumento del consumo de gasóleo, una ligera disminución del consumo de gasolina sin plomo y un aumento muy pequeño de las emisiones contaminantes (sin tener en cuenta el turismo de gasolinera). Sin embargo, como es la opción que más reduce los desvíos, también es la que más reduce las emisiones de CO<sub>2</sub> (0,1 millones de toneladas), las sustancias contaminantes y la evasión fiscal. Se trata de la opción que mayor repercusión podría tener desde el punto de vista social (aunque, indudablemente, seguiría siendo modesta), pues reduciría la congestión del tráfico y los accidentes de carretera, así como las horas de trabajo de los conductores, dando lugar a una mayor transferencia de empleo, aunque modesta, a nivel regional y nacional. Ahora bien, la opción B sería la que más negativamente repercutiría en los presupuestos (-71 800 millones de euros entre 2007 y 2030, que se reducirían a -58 200 millones de euros, si se tiene en cuenta la disminución del turismo de gasolinera). Por otra



parte, se ha considerado poco realista desde el punto de vista político. Por todas estas razones, no ha sido la opción elegida por la Comisión.

**La tercera opción (opción C)** consiste en una mayor aproximación de los impuestos especiales aplicables al gasóleo profesional. Se fijaría una banda de fluctuación a nivel comunitario, con un tipo mínimo y un tipo máximo. Los Estados miembros deberían fijar el nivel de imposición aplicable al gasóleo profesional dentro de los límites de dicha banda, cuya amplitud debería reducirse progresivamente hasta situarse en 100 euros antes de 2010. Para dar un tiempo de adaptación a los Estados miembros beneficiarios de períodos transitorios, los servicios de la Comisión proponen que se mantengan, hasta 2013, los niveles mínimos actuales fijados por la DIE como línea de referencia de la banda de fluctuación. Posteriormente, se evaluaron dos subopciones: (i) a partir de 1 de marzo de 2013, la banda se indexaría (opción C1) y (ii) la banda se mantendría estable, pero tendría un nivel mínimo más elevado que el que fija actualmente la Directiva sobre la imposición de la energía; es decir, 359 euros por 1 000 litros, el mismo nivel mínimo que se aplica a la gasolina sin plomo (opción C2). En las opciones C1 y C2, el tipo impositivo nacional aplicable a la gasolina sin plomo de gasolina no sería inferior al tipo aplicado al gasóleo profesional. **La evaluación de impacto puso de manifiesto que las dos variantes de la opción C presentan desventajas.** Por lo tanto, se consideró adecuado adelantar a 2012 la fecha de aplicación de la indexación (opción C1) y la equiparación con la gasolina sin plomo (C2), y añadir una quinta opción (C2+), a la luz de los resultados de la consulta pública y las simulaciones econométricas. En el caso de las tres subopciones de C, los Estados miembros beneficiarios de períodos transitorios no tendrían que ajustarse a los nuevos tipos en tanto no expire su período de transición.

**La opción C2+ consiste en aumentar el nivel mínimo del gasóleo a 359 euros por 1 000 litros en 2012, y a 380 euros en 2014,** a fin de evitar una depreciación excesiva del tipo impositivo en valor real y reducir en mayor medida el falseamiento de la competencia. La opción C2+ no incluye banda de fluctuación ni, por lo tanto, nivel máximo. En cuanto a las opciones C1 y C2, el tipo impositivo nacional aplicable a la gasolina sin plomo no sería inferior al tipo nacional aplicado al gasóleo.

Además, para ser compatibles con las demás políticas comunitarias, facilitar la aplicación de la disociación y permitir una reducción de las diferencias fiscales en la práctica, las opciones C1, C2 et C2+ prevén que se modifique el artículo 7, apartado 4, de la DIE, de forma que los Estados miembros que apliquen o introduzcan un sistema de derechos de uso de la infraestructura vial para los vehículos de motor que usan gasóleo profesional puedan aplicar al gasóleo utilizado por dichos vehículos un tipo inferior al aplicado a 1 de enero de 2003, siempre que la carga impositiva total se mantenga, en términos generales, equivalente y se respete el nivel mínimo comunitario aplicable al gasóleo profesional. Se suprimiría la condición adicional del actual artículo 7, apartado 4, en virtud de la cual es necesario que el nivel impositivo nacional vigente a 1 de enero de 2003 para el gasóleo utilizado como carburante sea, al menos, el doble del nivel mínimo de imposición aplicable a 1 de enero de 2004.

## Evaluación de las opciones C

Las opciones C1 y C2 implican un aumento del impuesto especial sobre el gasóleo en dieciocho Estados miembros hasta 2014, frente a veintiuno en el caso de la opción C2+. Y, en tanto que la opción C2 no tendría ninguna repercusión sobre los impuestos especiales aplicables a la gasolina sin plomo, las opciones C1 y C2+ darían lugar a un aumento en nueve Estados miembros, a partir de 2016 (C1) y 2014 (C2+). Puesto que no incluye banda de fluctuación ni, por lo tanto, nivel máximo, la opción C2+ no debería influir sobre el impuesto especial aplicable al gasóleo no profesional. Las tres opciones permitirían reducir el falseamiento de la competencia. Dado que el nivel mínimo del impuesto aplicable al gasóleo profesional aumenta más a largo plazo en el caso de la opción C1 que en el de la opción C2, en el supuesto de que todos los demás factores se mantuviesen iguales, la C1 permitiría reducir las diferencias impositivas en mayor medida que la C2. En el caso de la opción C2+, la situación dependería de la reacción de los Estados miembros cuyo nivel impositivo es actualmente elevado. Si éstos decidiesen reducir sus tipos e introducir gravámenes por el uso de la infraestructura vial, la reducción de las diferencias en materia de impuestos sería mayor que la obtenida con la opción C2, gracias al nivel mínimo más elevado. Los costes administrativos serían análogos a los de la opción B y no parecen ser un problema que preocupe a la industria. La repercusión sobre la industria automovilística en cuanto al número de vehículos que utilizan gasolina sin plomo o gasóleo como carburante parece exigua en todas las opciones y ninguna de ellas debería tener una repercusión significativa sobre la demanda de transporte o la transferencia entre modos de transporte. Todas podrían tener efectos sociales positivos en términos de reducción de la congestión del tráfico, los accidentes y las horas de trabajo de los conductores, aunque en menor medida que con la opción B, que sigue siendo la opción con mayores posibilidades de reducir los desvíos. Desde el punto de vista del empleo, todas estas opciones podrían dar lugar a transferencias a nivel regional o nacional, aunque no se debería observar ningún cambio a nivel europeo, si no varía ningún otro factor.

Las diferencias principales entre estas tres opciones son las relativas al consumo de combustible, los efectos sobre el medio ambiente, las repercusiones sobre el turismo de gasolinera y la incidencia presupuestaria. Considerando que las opciones C1 y C2 suponen un ligero aumento del consumo de gasóleo y una disminución del consumo de gasolina sin plomo (en razón del límite máximo impuesto al gasóleo), la C2+ es la única opción que permite, al mismo tiempo, reducir el consumo de gasóleo y de gasolina sin plomo. Desde el punto de vista medioambiental, la opción C2+ contribuye en mayor medida que la C2 a la internalización de los costes externos, ya que sus niveles mínimos son más elevados. Sin tomar en consideración el turismo de gasolinera, la opción C2+ es la única que reduce las emisiones contaminantes a la atmósfera. El turismo de gasolinera y las emisiones contaminantes derivadas de él se reducirían con las tres opciones (sobre todo, con la opción C1, con 0,6 millones de toneladas de emisiones). Con la opción C2+, el turismo de gasolinera podría reducirse a un nivel más bajo que con la opción C1, en el caso de que Alemania y el Reino Unido (los Estados miembros con los tipos impositivos sobre el gasóleo más altos en la actualidad) decidieran bajar el tipo que aplican al gasóleo profesional mediante la introducción de gravámenes por el uso de la infraestructura vial. Desde el punto de vista presupuestario, la repercusión total (teniendo en cuenta, por ejemplo, la disminución del turismo de gasolinera) sería, respectivamente, de -38 300 millones de euros (C1), -46 800 millones de euros (C2) y +40 300 millones de euros (C2+). **Por todas las razones mencionadas, la Comisión ha decidido proponer la opción C2+.**

## ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

### • Resumen de la acción propuesta

Esta nueva propuesta modificará la Directiva sobre la imposición de la energía aumentando los niveles impositivos mínimos para el gasóleo a nivel comunitario. De 2012 en adelante, el nivel impositivo mínimo sería idéntico al que será ya aplicable a la gasolina sin plomo (359 euros/1000 l), a fin de tomar en consideración el hecho de que ambos combustibles son igualmente perjudiciales para el medio ambiente. De 2014 en adelante, el nivel mínimo se aumentaría hasta 380 euros/1000 l), para evitar que su valor real se erosionase excesivamente y reducir en mayor medida el falseamiento de la competencia.

La disociación de los impuestos aplicables al gasóleo profesional y no profesional sería facultativa, no obligatoria. Por lo que se refiere a los Estados miembros en los que se distingue entre el uso profesional y no profesional del gasóleo utilizado como carburante, habría que aclarar que el nivel impositivo nacional del gasóleo no profesional utilizado como carburante no debería ser inferior al nivel nacional aplicado por dichos Estados miembros al gasóleo profesional. Esa misma regla debería aplicarse a la relación entre la gasolina sin plomo y el gasóleo profesional.

Para explicar el mecanismo mediante un ejemplo, en el caso de un Estado miembro que respete los niveles mínimos aplicables en 2010 y grave el gasóleo profesional con 340 euros por 1 000 l, el gasóleo no profesional con 350 euros por 1 000 l y la gasolina sin plomo con 370 euros por 1 000 l, la propuesta tendrá la incidencia siguiente:

- En 2012, el tipo aplicable al gasóleo profesional aumentará a 359 euros por 1 000. Así pues, el tipo aplicable al gasóleo no profesional deberá ser igual o superior a 359 euros por 1 000 l; de no ser así, el gasóleo no profesional recibiría un trato más favorable que el gasóleo profesional, lo cual no está justificado ni por consideraciones de índole medioambiental ni por el falseamiento de la competencia. Este aumento no tendrá consecuencias sobre la imposición de la gasolina sin plomo, ya que, a partir de 2012, el nuevo nivel mínimo aplicable al gasóleo comercial será el mismo que el de la gasolina sin plomo.
- En 2014, el nivel mínimo aplicable al gasóleo profesional aumentará a 380 euros por 1 000 l. El tipo aplicable al gasóleo no profesional deberá ser igual o superior a 380 euros por 1 000 l. El tipo aplicable a la gasolina sin plomo deberá ser también igual o superior<sup>14</sup> a 380 euros por 1 000 l. Una vez más, estos cambios son consecuencia del aumento de los tipos aplicables al gasóleo profesional. De lo contrario, el gasóleo no profesional y la gasolina sin plomo recibirían un trato más favorable que el gasóleo profesional, lo cual no está justificado ni por consideraciones de índole medioambiental ni por el falseamiento de la competencia.

---

<sup>14</sup> Se ha escogido la expresión «gasóleo profesional» por ser la que corresponde a la designación oficial de los códigos NC pertinentes.

| <b>Tipo de carburante</b> | <b>2010</b> | <b>2012</b> | <b>2014</b> |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Gasóleo profesional       | 340         | 359         | 380         |
| Gasóleo no profesional    | 350         | ≥ 359       | ≥ 380       |
| Gasolina sin plomo        | 370         | 370         | ≥ 380       |

Por otra parte, el texto propuesto permitiría a todos los Estados miembros reducir sus niveles impositivos por debajo de su nivel de 1 de enero de 2003, siempre que respetasen el nivel mínimo y aplicasen o introdujesen un sistema de derechos de uso de la infraestructura vial (véase la descripción de la opción C2+). De esa manera, un mayor número de Estados miembros podría disociar el gasóleo profesional y no profesional, manteniendo el tipo no profesional constante y disminuyendo el tipo profesional.

Se mantendrán y se completarán los períodos transitorios concedidos en virtud de la Directiva 2003/96/CE, modificada por las Directivas 2004/74/CE y 2004/75/CE, y del Tratado relativo a la adhesión de la República de Bulgaria y de Rumanía a la Unión Europea. En este sentido, en los Estados miembros beneficiarios de períodos transitorios, los aumentos deberán tener lugar cada dos años, lo cual significa que el aumento a 359 euros se producirá dos años después de finalizar el período transitorio durante el que debía alcanzarse el nivel de 330 euros, y el aumento a 380 euros se producirá dos años después de finalizar el período anterior de dos años.

Por último, el tipo impositivo sobre el gasóleo profesional se aplicaría en los Estados miembros mediante un mecanismo de devolución cuyas modalidades prácticas se definirían a nivel comunitario. Un sistema de devolución sería, en la práctica, la única manera de evitar la discriminación frente a los operadores comerciales no establecidos.

- **Base jurídica**

Artículo 93 del Tratado CE.

- **Principio de subsidiariedad**

La presente propuesta no es de competencia exclusiva de la Comunidad. Por lo tanto, es aplicable el principio de subsidiariedad.

El artículo 93 del Tratado establece que el Consejo adoptará las disposiciones referentes a la armonización de las legislaciones relativas a los impuestos sobre consumos específicos, en la medida en que dicha armonización sea necesaria para garantizar el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior.

Tal como se expone en la evaluación de impacto, la mayor aproximación de los tipos impositivos a través de los instrumentos comunitarios respondería al problema de la competencia desleal de una manera eficaz y reduciría el falseamiento de la competencia. Además, contribuiría a reducir los desvíos de itinerario, que son perjudiciales para el medio ambiente. Al aumentar los niveles impositivos mínimos, esta propuesta dará respuesta a esos

problemas. En el supuesto de que los Estados miembros no cambiasen su estrategia fiscal<sup>15</sup>, todos los países, excepto dos, aplicarían impuestos especiales sobre el gasóleo de entre 380 y 420 euros por 1000 l en 2014, siendo así que todos los que respetan el nivel mínimo, excepto Alemania y el Reino Unido, se sitúan actualmente entre 302 y 420 euros.

Por su naturaleza, esta acción sólo puede ser llevada a cabo por la Unión Europea. Según han puesto de manifiesto las crisis pasadas y actuales del petróleo, cuando se producen fluctuaciones irregulares en los precios del crudo, las diferencias entre los impuestos percibidos por el gasóleo en los Estados miembros se convierten en un problema todavía más acusado. Las medidas adoptadas por los Estados miembros de forma unilateral amenazan con generar aún más dificultades en todos los Estados miembros. La Comisión y el Consejo de Ministros han indicado claramente, en varias ocasiones, que sólo un planteamiento conjunto evitaría el desorden fiscal y el falseamiento de la competencia.

Además, también es necesario un acto comunitario para flexibilizar las disposiciones de la Directiva sobre la imposición de la energía, a fin de permitir una disociación con diferencias de tipos limitadas, mediante la modificación de su artículo 7, apartado 4, lo que abrirá la posibilidad de efectuar una compensación entre el impuesto y los gravámenes por el uso de la infraestructura vial en todos los Estados miembros.

- **Principio de proporcionalidad**

La presente propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad.

La mejor manera de modificar la Directiva sobre la imposición de la energía es mediante una nueva propuesta de Directiva. Una Directiva proporciona la flexibilidad necesaria a los Estados miembros para satisfacer sus necesidades y las necesidades de sus operadores económicos.

La experiencia de varios Estados miembros indica que la aplicación de un tipo impositivo específico al gasóleo profesional resulta fácil de gestionar para los operadores y los poderes públicos cuando se utiliza un mecanismo de devolución, como el que se incluye en la propuesta.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: Directiva.

No sería adecuado recurrir a otros medios, dado que este ámbito ya está cubierto por una Directiva. Es evidente que la corregulación o la autorregulación no servirían para abordar el problema con eficacia. En este caso específico, la Directiva ofrece un mecanismo adecuado de aplicación a las partes interesadas.

- **Repercusiones presupuestarias**

La propuesta no tiene incidencia sobre el presupuesto de la Comunidad.

---

<sup>15</sup> Únicamente los Estados miembros que deban aumentar sus tipos impositivos en razón del nuevo tipo mínimo realizarán ese aumento y se mantendrán en un nivel próximo al mínimo.

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL CONSEJO**

**por la que se modifica la Directiva 2003/96/CE en lo relativo a la adaptación del régimen fiscal especial aplicable al gasóleo utilizado como carburante de automoción para fines profesionales, y a la coordinación de la imposición de la gasolina sin plomo y del gasóleo utilizado como carburante de automoción**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 93,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>16</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo<sup>17</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>18</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Libro Blanco, de 12 de septiembre de 2001, «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»<sup>19</sup> afirma que la armonización de los tipos impositivos nacionales aplicados al gasóleo utilizado con fines profesionales mejoraría la sostenibilidad del transporte por carretera.
- (2) En la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo - Por una Europa en movimiento - Movilidad sostenible para nuestro continente - Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001<sup>20</sup>, la Comisión declara que la política de transportes persigue el objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y destaca que los compromisos internacionales en materia de medio ambiente, entre los cuales se encuentran los contraídos en virtud del Protocolo de Kioto, deben integrarse en la política de transportes. Consideraciones análogas se aplican a la política fiscal en materia de transportes.

---

<sup>16</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>17</sup> DO C, p. .

<sup>18</sup> DO C, p. .

<sup>19</sup> COM(2001) 370.

<sup>20</sup> COM(2006) 314.

- (3) La Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad<sup>21</sup> determina el marco fiscal de los carburantes. Permite la disociación del régimen fiscal aplicable a los carburantes utilizados con fines comerciales y de otro tipo, en determinadas condiciones.
- (4) Siendo así que el combustible representa una gran parte de los costes de explotación de una empresa de transporte por carretera, se pueden observar considerables divergencias entre los niveles de imposición aplicados al gasóleo por los Estados miembros. Estas divergencias dan lugar al turismo de gasolinera y al falseamiento de la competencia. Una mayor aproximación del nivel impositivo comunitario aplicable al gasóleo utilizado con fines profesionales respondería, de manera eficaz, al problema de la competencia desleal y daría lugar, en definitiva, a un mejor funcionamiento del mercado interior y a la reducción de los daños causados al medio ambiente.
- (5) La evaluación de impacto llevada a cabo por la Comisión ha puesto de manifiesto que la mejor manera de lograr una mayor aproximación de los niveles de imposición del gasóleo profesional consiste en un aumento del tipo mínimo aplicable al gasóleo profesional, ya que permitiría reducir, a un tiempo, el falseamiento de la competencia, el turismo de gasolinera resultante y el consumo total. Así pues, conviene prever que, a partir de 2012, el nivel impositivo mínimo sea equivalente al nivel mínimo aplicable a la gasolina sin plomo, a fin de tener en cuenta el hecho de que ambos combustibles son igualmente perjudiciales para el medio ambiente. A partir de 2014, el nivel impositivo mínimo debería ser de 380 euros por 1 000 litros, para contribuir a mantener el nivel mínimo constante en valor real y seguir reduciendo el falseamiento de la competencia y los daños medioambientales.
- (6) Desde el punto de vista medioambiental, en este momento conviene fijar los mismos niveles impositivos mínimos para la gasolina sin plomo y el gasóleo. No hay motivo ninguno de peso para fijar niveles impositivos nacionales para el gasóleo no profesional y la gasolina sin plomo inferiores al nivel nacional aplicable al gasóleo profesional. Por lo que se refiere a los Estados miembros que establecen una distinción entre el uso profesional y no profesional del gasóleo utilizado como carburante, habría que aclarar, por lo tanto, que el nivel impositivo nacional aplicable al gasóleo no profesional utilizado como carburante no debe ser inferior al aplicado por ese Estado miembro al gasóleo profesional. Y esa misma relación se debería establecer también entre la gasolina sin plomo y el gasóleo profesional utilizado como carburante.
- (7) Algunos Estados miembros han obtenido períodos transitorios para adaptarse paulatinamente a los niveles de imposición fijados por la Directiva /CE2003/96. Por esa misma razón, esos períodos transitorios deben ampliarse para adecuarse a la presente Directiva.

---

<sup>21</sup> DO L 283 de 31.10.2003, p. 51. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/75/CE (DO L 157 de 30.4.2004, p. 100).

- (8) En la medida en que la presente Directiva afecta a los niveles impositivos de los Estados miembros y, por lo mismo, a las ayudas estatales existentes, la presente Directiva no libera a los Estados miembros de la obligación, en caso necesario, de adaptar sus medidas nacionales y notificar el cambio a la Comisión, de conformidad con la normativa sobre ayudas estatales.
- (9) La distinción entre los tipos impositivos aplicables al gasóleo profesional y no profesional debe aplicarse a través de un mecanismo de devolución que no sea discriminatorio. Deben establecerse normas comunes en la materia a nivel comunitario, especialmente en lo que se refiere a los procedimientos de devolución transfronterizos.
- (10) Los Estados miembros deben tener mayor posibilidad de aplicar al gasóleo utilizado con fines profesionales un tipo reducido inferior al nivel nacional de imposición vigente a 1 de enero de 2003, a condición de que apliquen o introduzcan un sistema de derechos de uso de la infraestructura vial que se traduzca en una carga impositiva total que sea, en términos generales, equivalente. Para ello, y teniendo en cuenta la experiencia adquirida, conviene suprimir la condición por la cual el nivel nacional de imposición vigente a 1 de enero de 2003 para el gasóleo utilizado como carburante debe ser, al menos, dos veces más elevado que el nivel mínimo aplicable a 1 de enero de 2004.
- (11) Dado que los Estados miembros no pueden lograr de manera satisfactoria los objetivos de la medida propuesta —a saber, la mayor aproximación de la imposición aplicable al gasóleo profesional, a fin de reducir el grave falseamiento de la competencia que afecta a los mercados del transporte, para alcanzar mejor los objetivos de la política común de transportes y asegurar una mejor protección del medio ambiente— y que, en razón de su dimensión europea, se pueden lograr más fácilmente a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas en virtud del principio de subsidiariedad, tal y como se enuncia en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.
- (12) Procede, por consiguiente, modificar la Directiva 2003/96/CE en consecuencia.



HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*

La Directiva 2003/96/CE queda modificada como sigue:

(1) El artículo 7 queda modificado como sigue:

(a) Los apartados 1 y 2 se sustituirán por el texto siguiente:

«1. A partir del 1 de enero de 2004, del 1 de enero de 2010, del 1 de enero de 2012 y del 1 de enero de 2014, los niveles mínimos de imposición aplicables a los carburantes de automoción serán los establecidos en el cuadro A del anexo I.

2. Los Estados miembros podrán establecer una diferencia entre el uso profesional y no profesional del gasóleo utilizado como carburante siempre que se respeten los niveles comunitarios mínimos y que el tipo aplicable al gasóleo profesional utilizado como carburante no sea inferior al nivel nacional del impuesto vigente a 1 de enero de 2003.

Los niveles nacionales de imposición aplicables en un Estado miembro al gasóleo no profesional y a la gasolina sin plomo utilizados como carburantes no serán inferiores al nivel nacional aplicado por dicho Estado miembro al gasóleo profesional.»

(b) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros que apliquen o introduzcan un sistema de derechos de uso de la infraestructura vial para los vehículos de motor que utilizan gasóleo profesional tal como se define en el apartado 3, podrán aplicar al gasóleo utilizado por tales vehículos un tipo reducido que sea inferior al nivel nacional de imposición vigente a 1 de enero de 2003, siempre que la carga impositiva total se mantenga, en términos generales, equivalente, y se respete el nivel mínimo comunitario aplicable al gasóleo.»

(c) Se añade el apartado 5 siguiente:

«5. Los Estados miembros garantizarán que los niveles diferenciados de imposición del gasóleo profesional y no profesional se apliquen mediante un mecanismo de devolución no discriminatorio. Dicho mecanismo garantizará que los operadores de todos los Estados miembros tengan acceso a la devolución en condiciones iguales, transparentes y simples desde el punto de vista administrativo.

La Comisión establecerá las normas comunes aplicables a los mecanismos a que se refiere el párrafo primero, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 27, apartado 2.»

(2) El artículo 18 queda modificado como sigue:

(a) La primera frase del apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Se concederá al Reino de España un período transitorio hasta el 1 de enero de 2007 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros, hasta el 1 de enero de 2014 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2016 para llegar a los 380 euros.»

(b) La primera frase del apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Se concederá a la República de Austria un período transitorio hasta el 1 de enero de 2007 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros, hasta el 1 de enero de 2014 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2016 para llegar a los 380 euros.»

(c) La primera frase del apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Se concederá al Reino de Bélgica un período transitorio hasta el 1 de enero de 2007 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros, hasta el 1 de enero de 2014 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2016 para llegar a los 380 euros.»

(d) La primera frase del apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Se concederá al Gran Ducado de Luxemburgo un período transitorio hasta el 1 de enero de 2009 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros, hasta el 1 de enero de 2014 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2016 para llegar a los 380 euros.»

(e) La primera frase del segundo párrafo del apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Se concederá a la República Portuguesa un período transitorio hasta el 1 de enero de 2009 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros, hasta el 1 de enero de 2014 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2016 para llegar a los 380 euros.»

(f) La primera frase del tercer párrafo del apartado 8 se sustituye por lo siguiente:

«Se concederá a la República Helénica un período transitorio hasta el 1 de enero de 2010 para que pueda ajustar su nivel impositivo nacional para el gasóleo utilizado como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros, hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros, hasta el 1 de enero de 2014 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2016 para llegar a los 380 euros.»

(3) El artículo 18 *bis* queda modificado como sigue:

(a) La primera frase del apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«La República de Letonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2011, para ajustar el nivel impositivo nacional del gasóleo y del queroseno utilizados como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros por 1 000 litros, hasta el 1 de enero de 2013 para llegar a los 330 euros, y, en lo que se refiere al gasóleo utilizado como carburante, hasta el 1 de enero de 2015 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2017 para llegar a los 380 euros.»

(b) La primera frase del apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«La República de Lituania dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2011, para ajustar el nivel impositivo nacional del gasóleo y del queroseno utilizados como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros por 1000 l, hasta el 1 de enero de 2013 para llegar a los 330 euros, y, en lo que se refiere al gasóleo utilizado como carburante, hasta el 1 de enero de 2015 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2017 para llegar a los 380 euros.»

(c) La primera frase del segundo párrafo del apartado 9 se sustituye por el texto siguiente:

«La República de Polonia dispondrá de un período transitorio, hasta el 1 de enero de 2010, para ajustar el nivel impositivo nacional del gasóleo y del queroseno utilizados como carburante al nuevo nivel mínimo de 302 euros por 1000 l, hasta el 1 de enero de 2012 para llegar a los 330 euros, hasta el 1 de enero de 2014 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2016 para llegar a los 380 euros.»

(4) Se añadirá el artículo 18 *quater* siguiente:

«Artículo 18 *quater*

«Sin perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 7 del Tratado relativo a la adhesión de la República de Bulgaria y de Rumanía a la Unión Europea, dichos Estados miembros podrán aplicar un período transitorio adicional al gasóleo utilizado como carburante, hasta el 1 de enero de 2015 para llegar a los 359 euros y hasta el 1 de enero de 2017 para llegar a los 380 euros.»

- (5) En el anexo I, cuadro A, las líneas relativas a la gasolina sin plomo y al gasóleo se sustituyen por las siguientes:

|  | 1 de enero de 2004 | 1 de enero de 2010 | 1 de enero de 2012 | 1 de enero de 2014 |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Gasolina sin plomo<br><br>(en euros por 1 000 l)<br><br>Códigos NC 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 y 2710 11 49 | 359                | 359                | 359                | 380                |
| Gasóleo<br>(en euros por 1 000 l)<br><br>Códigos NC 2710 19 41 a 2710 19 49  | 302                | 330                | 359                | 380                |

### *Artículo 2*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2007. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

*Artículo 3*

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente*