



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 13.3.2007
COM(2007) 52 final

2007/0023 (CNS)

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

que altera a Directiva 2003/96/CE no que respeita ao ajustamento do regime fiscal especial para o gasóleo utilizado como carburante para fins comerciais e à coordenação da tributação da gasolina sem chumbo e do gasóleo utilizados como carburantes

(apresentada pela Comissão)

{SEC(2007) 170}

{SEC(2007) 171}

EXPOSIÇÃO DOS MOTIVOS

CONTEXTO DA PROPOSTA

• **Justificação e objectivos da proposta**

O Livro Branco intitulado *A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*¹ assinala que, num momento em que a abertura à concorrência é total no sector do transporte rodoviário, a ausência de uma tributação harmonizada dos combustíveis surge cada vez mais como obstáculo ao bom funcionamento do mercado interno. O Livro Branco conclui sublinhando a necessidade de tornar o sistema fiscal mais coerente mediante a proposta de uma imposição única sobre o combustível de uso profissional para o transporte rodoviário, a fim de dar ao mercado interno a sua plena dimensão. Contudo, tornou-se posteriormente notório, de um ponto de vista político e económico, que uma harmonização total da tributação aplicável ao gasóleo comercial não é resposta adequada.

Deve recordar-se que a primeira proposta relativa à tributação do gasóleo comercial² foi apresentada em 2002³. Essa proposta foi retirada, na sequência da análise das propostas legislativas pendentes perante o legislador⁴. Todavia, a Comissão anunciou igualmente a sua intenção de reexaminar a necessidade de intervenção legislativa à luz dos resultados de uma avaliação global de impacto.

Na sua recente comunicação ao Conselho e ao Parlamento Europeu COM(2006) 314, de 22.6.2006 (Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente; revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes), a Comissão assinalou que “*estudará formas de reduzir as diferenças excessivas nos níveis de tributação dos combustíveis*”. Sublinhou igualmente que “*a política de transportes está estreitamente ligada à política energética, com base em objectivos comuns: redução das emissões de CO₂ e diminuição da dependência da UE face à importação de combustíveis fósseis*”⁵ e que “*os compromissos ambientais internacionais, incluindo os assumidos ao abrigo do Protocolo de Quioto, devem ser integrados na política de transportes*”.

A comunicação da Comissão COM(2006) 545 – Plano de Acção para a Eficiência Energética: Concretizar o potencial – confirmou a intenção da Comissão de propor em 2007 um regime fiscal especial para o gasóleo comercial, a fim de diminuir as diferenças excessivas nos níveis de fiscalidade dos Estados-Membros e aumentar a eficiência energética nos transportes mediante a redução da “caça” ao carburante menos dispendioso além-fronteiras.

¹ COM(2001) 370 de 12.9.2001.

² A expressão “gasóleo comercial” foi escolhida por corresponder à designação oficial que consta dos códigos NC pertinentes.

³ Proposta de directiva do Conselho que altera as Directivas 92/81/CEE e 92/82/CEE com vista a criar um regime fiscal especial no que respeita ao gasóleo utilizado como combustível para fins profissionais e a aproximar os impostos especiais sobre o consumo da gasolina e do gasóleo – COM(2002) 410 de 24.7.2002.

⁴ COM(2005) 462 de 27.9.2005.

⁵ Conselho Europeu de 23 e 24 de Março de 2006.

Consequentemente, a presente proposta tem como objectivo primordial reduzir as distorções de concorrência relacionadas com os diferenciais de imposto que afectam os mercados do transporte. Deste modo, promoverá também o crescimento, o emprego e a competitividade, nomeadamente ao possibilitar o pleno aproveitamento das vantagens de um mercado único. Em segundo lugar, a proposta responde a objectivos de política comum de transportes e permitirá uma melhor protecção do ambiente. Por último, inscreve-se claramente nas orientações gerais definidas para os impostos especiais de consumo na comunicação da Comissão intitulada *A política fiscal da União Europeia – Prioridades para os próximos anos*⁶. É apresentada sem prejuízo das conclusões da revisão intercalar da Directiva “Tributação dos Produtos Energéticos”, a realizar em 2008.

- **Contexto geral**

O *combustível* (incluindo impostos) representa, em média, 20 a 30% das despesas de funcionamento de uma empresa de transporte rodoviário. Uma vez que 30 a 60% do preço do gasóleo na bomba (excluindo IVA) correspondem ao imposto especial de consumo, este contribui para 6 a 18% das despesas de funcionamento de uma empresa de transporte rodoviário. Presentemente, com um mercado liberalizado em que a concorrência é mais renhida, as diferenças nos custos de funcionamento, resultantes dos impostos e taxas nacionais, exercem maior impacto.

A razão é simples: os grandes camiões têm reservatórios de capacidade enorme, que possibilitam autonomias de deslocação entre 1 500 e 3 000 quilómetros. Significa isto, na realidade, que os transportadores com actividade de âmbito internacional ou sediados perto das fronteiras de países com nível de tributação baixo praticam uma forma de planeamento fiscal, conhecida como “turismo do combustível” (*fuel tourism*): aproveitam as diferenças consideráveis em termos de impostos especiais de consumo sobre o gasóleo, abastecendo-se nos Estados-Membros com as tributações mais baixas.

A primeira consequência negativa é que este comportamento de planeamento fiscal **falseia a concorrência nos mercados do transporte**, na medida em que nem todos os operadores têm a mesma possibilidade de comprar combustível de baixa tributação, por razões associadas ao raio de acção dos seus veículos, ao âmbito da sua actividade ou à distância entre a sua sede e a fronteira de um país de baixa tributação. Devido à concorrência renhida no mercado do transporte, o falseamento da concorrência atrás referido tem consequências em termos das quotas de mercado nacionais. Um estudo sobre o transporte rodoviário bilateral⁷ realizado pelo ministério francês dos Transportes assinalou variações acentuadas nas quotas de mercado entre 1997 e 2001 no mercado europeu. Os operadores do Luxemburgo ou da Áustria, por exemplo, aumentaram as suas quotas em relação à maioria dos concorrentes, enquanto o Reino Unido registou perda em todos os mercados. O estudo verificou que dois terços das variações observadas entre 1997 e 2001 podem atribuir-se a três factores: diferenças na tributação do gasóleo, diferenças no imposto sobre as sociedades e evolução dos salários entre dois países determinados. As diferenças na tributação do gasóleo parecem ser o factor principal, explicando por si só 40% das variações observadas nas quotas de mercado.

⁶ COM(2001) 260 de 23.5.2001.

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

As outras consequências negativas do turismo do combustível são o **impacto no ambiente** em caso de desvio de itinerário. Como operadores racionais, os motoristas aproveitam o mais possível as diferenças de preço do gasóleo e abastecem-se no Estado-Membro onde ele for mais barato. Procedendo deste modo, têm em conta igualmente os custos adicionais associados (portagens, consumo de combustível e de tempo, riscos como congestionamentos e acidentes, etc.). Os casos em que os operadores aproveitam simplesmente para se abastecer “no caminho”, sem desvios, contribuem sobretudo para uma variação do consumo que ocorreria de qualquer maneira num Estado-Membro ou no outro, embora haja também acréscimo de consumo (e de emissões), porquanto a redução do custo do combustível em consequência de evasão fiscal estimula a procura. Em contrapartida, quando os motoristas fazem desvios deliberados nos seus itinerários para aproveitar as diferenças entre os impostos especiais de consumo nacionais, o alongamento do trajecto produz um efeito negativo líquido no ambiente.

Relativamente a desvios, Michaelis (2003)⁸ mostrou que, no caso do gasóleo, os alemães estão dispostos a alongar o trajecto entre 2 e 4 quilómetros por cada cêntimo de diferença em relação a um país vizinho. Dados os diferenciais de preços existentes em 2003 entre a Alemanha e os seus vizinhos, resulta daqui uma distância média adicional de cerca de 30 a 35 quilómetros. Um estudo de 1990 referente aos Países Baixos revelou que, com uma diferença de preço de 0,14-0,16 ecus por litro em relação à Bélgica e à Alemanha, o reabastecimento transfronteiras originava, no total, um percurso suplementar de 10 milhões de quilómetros⁹.

O turismo do combustível conduz, por fim, a **perdas em recursos orçamentais para os Estados-Membros que aplicam impostos especiais de consumo relativamente elevados sobre o gasóleo**. Na Alemanha, a empresa Schmid Traffic Service GmbH calculou que a perda em termos de impostos especiais de consumo sobre os óleos minerais devido ao turismo do combustível (ou seja, gasóleo profissional) foi de 1.915.000.000 EUR em 2004. A perda total é ainda mais elevada, atingindo 3,6 mil milhões de euros por ano (além dos impostos especiais de consumo sobre os óleos minerais, inclui perdas adicionais em relação ao IVA e aos impostos especiais de consumo sobre os cigarros, porquanto diminuem as receitas do IVA e a venda de cigarros em estações de serviço).

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

A Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade (Directiva ‘Tributação dos Produtos Energéticos’)¹⁰, determina os produtos tributáveis em causa, as utilizações que os tornam sujeitos a tributação e os níveis mínimos de tributação aplicáveis a cada produto, consoante seja utilizado como carburante, para certos fins industriais e comerciais ou para aquecimento. No caso do gasóleo e da gasolina sem chumbo, apenas a estrutura do imposto especial de consumo está harmonizada na Comunidade, de acordo com os seguintes níveis mínimos:

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 & A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 Nr 3, Rotterdam.

¹⁰ JO L 283 de 31.10.2003, p. 51, com a última redacção, dada pela Directiva 2004/75/CE (JO L 157 de 30.4.2004, p. 100).

| Euros por 1000 l | 1 de Janeiro de 2004 | 1 de Janeiro de 2010 |
|---------------------|----------------------|----------------------|
| Gasolina sem chumbo | 359 | 359 |
| Gasóleo | 302 | 330 |

A Directiva ‘Tributação dos Produtos Energéticos’ dá igualmente aos Estados-Membros a possibilidade de instituírem um nível tributário específico para o gasóleo comercial (diferenciação), desde que se observem os níveis mínimos e que a taxa aplicável ao gasóleo comercial não desça abaixo do nível nacional de tributação vigente em 1 de Janeiro de 2003.

Caso desejem aplicar ao gasóleo comercial uma taxa de imposto reduzida de valor inferior ao nível nacional de tributação vigente em 1 de Janeiro de 2003, o n.º 4 do artigo 7.º da Directiva permite-o – sob condição de os níveis mínimos serem respeitados – mediante a adopção de taxas de utilização das rodovias, desde que a carga fiscal global permaneça sensivelmente equivalente. Contudo, na prática, esta possibilidade existe unicamente para o Reino Unido, o único Estado-Membro que cumpre o requisito adicional de o nível nacional de tributação em vigor a 1 de Janeiro de 2003 para o gasóleo utilizado como carburante ter de ser pelo menos o dobro do nível mínimo de tributação aplicável em 1 de Janeiro de 2004.

Este requisito final produziu uma distorção particularmente notória, pois inibiu a interacção entre as políticas fiscais dos Estados-Membros para reduzir divergências em matéria de fiscalidade. Para os Estados-Membros (com excepção do Reino Unido) que aplicam um nível de tributação superior ao mínimo de 2003, a única possibilidade de diferenciação é presentemente *aumentar* a taxa aplicada ao tráfego não-comercial. Admitindo a constância dos outros factores, esta possibilidade não logra reduzir as diferenças entre os Estados-Membros no que respeita à tributação do gasóleo comercial, e apenas agravará as diferenças no que respeita à tributação do gasóleo não-comercial, que, por sua vez, poderão fazer aumentar o turismo do combustível por parte dos veículos particulares. **Para os países com nível de tributação já elevado em 2003 não há na realidade margem de manobra no sentido de reduzir as distorções existentes ao abrigo das disposições actuais.**

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A fim de contribuir para confrontar os utentes dos transportes com os custos reais e modificar as estruturas de preços, o Livro Branco intitulado *A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções* indica duas acções adicionais:

- harmonizar as cláusulas mínimas dos contratos que regem a actividade de transporte, a fim de permitir a revisão das tarifas em caso de aumento dos custos (por exemplo, aumento do preço do combustível),
- definir princípios comuns para a tributação da utilização da infra-estrutura, abrangendo os diversos modos de transporte.

A primeira acção foi sujeita em 2005 a uma avaliação exaustiva do impacto. Embora tenham sido identificadas cinco opções de política alternativas¹¹, uma primeira avaliação conduziu a outras análises com base em três orientações principais: i) alteração do Regulamento (CEE) n.º 4058/89¹²; ii) inalteração de políticas; iii) harmonização dos impostos sobre os combustíveis, com cláusulas de contrato mínimas. Os resultados da avaliação de impacto confirmaram a necessidade de a Comissão apresentar uma proposta de alteração do regime fiscal especial aplicável ao gasóleo utilizado para fins comerciais.

Em segundo lugar, no que respeita a taxas de utilização da infra-estrutura, a Comissão tem de apresentar até Junho de 2008, após apreciação de todos os factores, incluindo os custos relacionados com o ambiente, o ruído, o congestionamento e a saúde, um modelo de avaliação dos custos externos de todos os modos de transporte, que tenha aceitação geral e sirva de base para o cálculo futuro dos encargos com a infra-estrutura¹³. A presente proposta tem em conta a evolução possível das taxas de utilização da infra-estrutura rodoviária, uma vez que oferece aos Estados-Membros mais flexibilidade para aplicarem quer os impostos especiais de consumo quer as taxas de utilização da infra-estrutura, evitando a dupla tributação e não impondo encargos extraordinários aos operadores.

CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

• Consulta das partes interessadas

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

No sítio *Web* da Comissão, foi publicado em 20 de Julho de 2006 um questionário escrito, a fim de estimular o público a participar no debate, recolher contributos curiais e auxiliar a Comissão na preparação da sua política relativa ao gasóleo comercial. O prazo de envio dos comentários foi fixado em 30 de Setembro de 2006. Paralelamente, a Comissão enviou questionários mais pormenorizados aos representantes das principais partes interessadas: associações de transportes rodoviários (nacionais e internacionais), associações da indústria automóvel e associações da indústria do petróleo. Foram recebidos, no total, 52 contributos em resposta à consulta. Desses contributos, 37 provinham de federações ou associações nacionais, 7 de organismos europeus ou internacionais, 7 de empresas e 1 de um particular. O principal sector industrial que contribuiu foi o do transporte, com mais de metade das respostas. A participação da indústria do petróleo e das estações de serviço ultrapassou 10% das respostas. Participaram igualmente outros sectores, como indústria automóvel, portos marítimos, artesanato e empresas ferroviárias.

¹¹ Inalteração de políticas; alteração do Regulamento (CEE) n.º 4058/89; harmonização dos impostos sobre os combustíveis; adopção dos seguros de preços; regulamentação adequada que funcione como obstáculo a práticas de externalização.

¹² Regulamento (CEE) n.º 4058/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativo à formação dos preços para o transporte rodoviário de mercadorias entre os Estados-membros (JO L 390 de 30.12.1989, p. 1).

¹³ Artigo 11.º da Directiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas (JO L 187 de 20.7.1999), com a redacção dada pela Directiva 2006/38/CE (JO L 157 de 9.6.2006, p. 8).

Resumo das respostas e do modo como foram tomadas em consideração

A indústria do transporte acolheu calorosamente a iniciativa da Comissão. Na sua grande maioria, os transportadores apoiam uma mudança da situação actual. A opção preferida é a harmonização total o mais brevemente possível (2018 parece demasiado longínquo) e, se igualmente possível, a um nível inferior. Se esta opção não for realista, poderão aceitar uma aproximação crescente, como solução provisória para a harmonização ou como segunda melhor opção.

Os representantes da indústria automóvel reconheceram que a situação actual não é satisfatória na perspectiva do mercado interno. Contudo, não estão convencidos que a dimensão dos problemas justifique uma mudança nos sistemas de tributação do combustível. Prefeririam a opção “inalteração” a qualquer das restantes.

A nível europeu, os representantes da indústria do petróleo adoptaram uma posição neutral em relação às opções propostas. Todavia, quando sediados em países de tributação elevada, os representantes das estações de serviço apoiam a aproximação crescente ou até, preferivelmente, a harmonização total.

A Comissão tomou as respostas em consideração.

• **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Além da consulta geral das partes interessadas na avaliação do impacto, foram tidos em conta documentos estratégicos e artigos. Por outro lado, na avaliação dos impactos, a Comissão utilizou os resultados de três modelos: *Tremove*, *IPTS transport technologies model (Poles)* e *TRANSTOOLS*.

AVALIAÇÃO DO IMPACTO

Com vista a uma análise do problema das diferenças entre níveis de tributação do gasóleo comercial, a Comissão começou por avaliar três abordagens de base.

A **primeira abordagem (opção A)** consiste em não intervir mais a nível comunitário (opção de inalteração de políticas). Não resolverá o problema do falseamento da concorrência, actualmente existente no mercado do transporte, que tem consequências em termos de quotas de mercado e emprego (aumento nos Estados-Membros de tributação baixa, em detrimento dos de tributação alta). Tampouco resolverá o problema dos desvios, que implica, entre 2007 e 2030, um consumo total de 42.500 milhões de litros de combustível, mais as emissões poluentes a eles associadas (2,2 milhões de toneladas de CO₂). Não era, por conseguinte, uma opção que a Comissão decidisse adoptar.

A **segunda opção (opção B)** consiste em programar entre os Estados-Membros uma harmonização total dos impostos especiais de consumo sobre o gasóleo comercial. Em 2018, o nível único seria de 400 EUR/ 1000 l. Além disso, a taxa de tributação da gasolina sem chumbo não seria inferior à aplicada ao gasóleo comercial. A harmonização total é a opção que permite reduzir mais os falseamentos da concorrência, sem aumentar demasiado os custos administrativos. Não obstante, obrigaria 22 Estados-Membros a aumentarem para 400 EUR/ 1000 l o imposto especial de consumo sobre o gasóleo comercial e 5 Estados-Membros a reduzirem-no. Levará a um aumento da taxa relativa à gasolina sem chumbo em 9 Estados-

Membros a partir de 2014 e poderá levar a um aumento do imposto especial de consumo não-comercial em 2 Estados-Membros (se a Alemanha e o Reino Unido decidirem compensar a sensível diminuição da taxa comercial com um aumento da taxa não-comercial). Para a indústria automóvel, esta opção seria neutra. De um ponto de vista ambiental, provoca um pequeno aumento do consumo de gasóleo, uma ligeira diminuição do consumo de gasolina sem chumbo e um ligeiríssimo aumento de emissões poluentes (se o turismo do combustível não for tido em conta). No entanto, como é a opção que mais reduz os desvios, é igualmente a que mais reduz as emissões de CO₂ a eles associadas (0,1 milhões de toneladas), a poluição e a evasão fiscal. De um ponto de vista social, esta é a opção que poderá ter o impacto mais expressivo (embora provavelmente modesto), com menos congestionamento e sinistralidade nas estradas, menos horas de trabalho para os motoristas e as maiores, se bem que modestas, deslocações do emprego aos níveis regional e nacional. Não obstante, a opção B terá o maior impacto negativo nos orçamentos (-71,8 mil milhões de euros entre 2007 e 2030, atenuando-se para -58,2 mil milhões se for tida em conta a redução do turismo do combustível). Foi igualmente considerada irrealista de um ponto de vista político. Por todas as razões expostas, esta opção não foi adoptada pela Comissão.

A **terceira opção (opção C)** consiste na aproximação crescente dos impostos especiais de consumo aplicáveis ao gasóleo comercial. A nível comunitário, seria fixado um intervalo de flutuação, com um imposto mínimo e um máximo. Os Estados-Membros teriam de fixar dentro desse intervalo o nível de tributação aplicável ao gasóleo comercial. A amplitude do intervalo de flutuação seria progressivamente reduzida, para atingir 100 euros em 2010. A fim de dar aos Estados-Membros que beneficiam de períodos transitórios tempo para se adaptarem, a opção C adopta os actuais níveis mínimos estabelecidos pela Directiva ‘Tributação dos Produtos Energéticos’ como linha de base do intervalo de flutuação até 2013. Subsequentemente, foram avaliadas duas outras sub-opções: i) a partir de 1 de Março de 2013, o intervalo seria indexado (opção C1) ou ii) o intervalo permaneceria estável, mas o seu nível mínimo seria superior ao actualmente estabelecido na Directiva ‘Tributação dos Produtos Energéticos’, a saber, 359 EUR por 1000 litros, o mesmo nível mínimo que se aplica à gasolina sem chumbo (opção C2). Nas opções C1 e C2, a taxa de tributação nacional da gasolina sem chumbo não seria inferior à taxa nacional aplicada ao gasóleo comercial. **A avaliação do impacto mostrou que cada uma destas variantes da opção C tem desvantagens.** Foi assim considerado correcto antecipar para 2012 a data de aplicação da indexação (opção C1) e da igualização com a gasolina sem chumbo (C2) e acrescentar uma quinta opção (C2+), em função dos resultados de uma consulta pública e de simulações econométricas. Em qualquer das três sub-opções C, os Estados-Membros que beneficiam de períodos transitórios só terão de cumprir as novas taxas quando expirar o respectivo período transitório.

A opção C2+ consiste em aumentar o nível mínimo relativo ao gasóleo para 359 EUR/1000 l em 2012 e posteriormente para 380 EUR em 2014, a fim de evitar uma erosão rápida da taxa de tributação em termos reais e reduzir ainda mais os falseamentos da concorrência. A opção C2+ não comporta intervalo de flutuação nem, conseqüentemente, nível máximo. Nas opções C1 e C2, a taxa de tributação nacional da gasolina sem chumbo não seria inferior à taxa nacional aplicada ao gasóleo.

Acresce que, para serem coerentes com outras políticas comunitárias, facilitarem a aplicação da diferenciação e permitirem na prática a redução das diferenças fiscais, as opções C1, C2 e C2+ prevêem que o n.º 4 do artigo 7.º da Directiva ‘Tributação dos Produtos Energéticos’ seja alterado e estipulam que os Estados-Membros que apliquem ou adotem sistemas de taxas de utilização das rodovias para os veículos a motor movidos a gasóleo comercial podem aplicar ao gasóleo utilizado por esses veículos uma taxa de imposto inferior ao nível nacional de tributação vigente em 1 de Janeiro de 2003, desde que a carga fiscal global permaneça sensivelmente equivalente e que seja observado o nível mínimo comunitário aplicável ao gasóleo comercial. Não seria mantido o requisito do n.º 4 do artigo 7.º, segundo o qual o nível nacional de tributação vigente em 1 de Janeiro de 2003 para o gasóleo utilizado como carburante deve ser, pelo menos, o dobro do nível mínimo de tributação aplicável em 1 de Janeiro de 2004.

Avaliação das opções C:

A opção C1 e a opção C2 implicam um aumento do imposto especial de consumo aplicável ao gasóleo em 18 Estados-Membros até 2014, contra 21 na opção C2+. Enquanto a opção C2 não terá influência no imposto especial de consumo aplicável à gasolina sem chumbo, as opções C1 e C2+ levarão a um aumento desse imposto em 9 Estados-Membros, a partir de 2016 (C1) e de 2014 (C2+). Uma vez que não comporta intervalo de flutuação nem, conseqüentemente, nível máximo, a opção C2+ não deverá ter influência no imposto especial de consumo aplicável ao gasóleo não-comercial. Qualquer das três opções permitirá reduzir os falseamentos da concorrência. Admitindo a constância de todos os factores, como o nível mínimo de tributação do gasóleo comercial aumenta mais, a longo prazo, com a opção C1 do que com a opção C2, a opção C1 permitirá reduzir as diferenças em maior extensão do que a opção C2. Na opção C2+, o montante da redução dependeria das reacções dos Estados-Membros actualmente com níveis de tributação elevados. Se decidirem reduzir as respectivas taxas e adoptar taxas de utilização das rodovias, a redução nas diferenças de tributação será também maior do que a obtida com a opção C2, graças a um nível mínimo mais elevado. Os custos administrativos serão da mesma ordem que na opção B e não parecem ser motivo de preocupação para a indústria. O impacto na indústria automóvel, medido em termos do efectivo de veículos que utilizam gasolina sem chumbo ou gasóleo, parece bastante inexpressivo em todas estas opções. Nenhuma delas deverá ter impacto significativo na procura de transportes ou na transferência modal. Poderiam todas produzir pequenos efeitos sociais positivos, em termos de redução do congestionamento, da sinistralidade e do tempo de trabalho dos motoristas, mas em menor medida do que a opção B, que é de facto susceptível de reduzir os desvios na maior extensão possível. Em termos de emprego, todas estas opções poderiam causar alguma deslocação a nível regional/nacional, mas, mantendo-se constantes todos os outros factores, não deveria haver mudança a nível europeu.

As maiores diferenças entre estas três opções referem-se ao consumo de combustível, ao impacto ambiental, ao impacto no turismo do combustível e ao impacto orçamental. Enquanto as opções C1 e C2 levam a pequenos aumentos no consumo de gasóleo e a diminuições no consumo de gasolina sem chumbo (dado o limite superior da tributação do gasóleo), a opção C2+ é a única que permite reduzir quer o consumo de gasóleo quer o de gasolina sem chumbo. De um ponto de vista ambiental, a C2+ contribui mais para a internalização de externalidades do que a C2, uma vez que os seus níveis mínimos são mais elevados. Sem ter em conta o turismo do combustível, a opção C2+ é a única que reduz a poluição atmosférica. O turismo de combustível e as emissões poluentes a ele associadas serão reduzidos nas três opções (em maior escala na C1, com 0,6 milhões de toneladas de emissões). Na opção C2+, o turismo do combustível poderá ser reduzido a um nível mais baixo do que na C1, caso a Alemanha e o Reino Unido (os Estados-Membros que apresentam neste momento os mais elevados níveis de tributação do gasóleo) decidam reduzir a sua taxa comercial mediante a adopção de taxas de utilização das rodovias. De um ponto de vista orçamental, o impacto orçamental total (por exemplo, tendo em conta as reduções no turismo do combustível) será, respectivamente, de -38,3 mil milhões de euros (C1), de -46,8 mil milhões de euros (C2) e de +40,3 mil milhões de euros (C2+). **Por todas as razões supra, a Comissão decidiu propor a opção C2+.**

ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- **Síntese da acção proposta**

Esta nova proposta alteraria a Directiva ‘Tributação dos Produtos Energéticos’, na medida em que aumentaria os níveis mínimos de tributação do gasóleo estabelecidos a nível comunitário. A partir de 2012, o nível mínimo de tributação seria idêntico ao nível mínimo já então aplicável à gasolina sem chumbo (359 EUR/1000 l), em atenção ao facto de estes dois combustíveis serem identicamente prejudiciais para o ambiente. A partir de 2014, o nível mínimo de tributação do gasóleo seria aumentado (380 EUR/1000 l), a fim de evitar em termos reais uma erosão significativa do seu valor e reduzir ainda mais os falseamentos da concorrência.

A diferenciação do imposto especial de consumo sobre o gasóleo comercial e não-comercial deveria ser opcional, não obrigatória. Aos Estados-Membros que diferenciam entre utilização comercial e não-comercial do gasóleo utilizado como carburante, importa esclarecer que o nível nacional de tributação para o gasóleo não-comercial utilizado como carburante não poderia ser inferior ao nível nacional aplicado ao gasóleo comercial. O mesmo deveria aplicar-se à relação entre a gasolina sem chumbo e o gasóleo comercial.

Um exemplo tornará o mecanismo mais claro: para um Estado-Membro que já cumpra os níveis mínimos aplicáveis em 2010 e tribute o gasóleo comercial a 340 EUR/1000 l, o gasóleo não-comercial a 350 EUR/1000 l e a gasolina sem chumbo a 370 EUR/1000 l, a proposta terá a seguinte incidência:

- Em 2012, a taxa do gasóleo comercial subirá para 359 EUR/1000 l. A taxa do gasóleo não-comercial terá, pois, de ser igual ou superior a 359 EUR/1000 l, senão o gasóleo não-comercial receberá um tratamento mais favorável do que o comercial, sem qualquer razão ambiental ou falseamento da concorrência que o justifique. Esta subida não terá incidência na tributação da gasolina sem chumbo, visto que o novo nível mínimo para o gasóleo comercial é, desde 2012, o mesmo que para a gasolina sem chumbo.
- Em 2014, o nível mínimo para o gasóleo comercial subirá para 380 EUR/1000 l. As taxas do gasóleo não-comercial e da gasolina sem chumbo terão de ser iguais ou superiores a 380 EUR/1000 l¹⁴. Uma vez mais, estas variações são consequência da subida das taxas do gasóleo comercial. De outro modo, o gasóleo não-comercial e a gasolina sem chumbo receberiam um tratamento mais favorável do que o gasóleo comercial, sem qualquer razão ambiental ou falseamento da concorrência que o justificasse.

| Tipo de combustível | 2010 | 2012 | 2014 |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Gasóleo comercial | 340 | 359 | 380 |
| Gasóleo não-comercial | 350 | ≥ 359 | ≥ 380 |
| Gasolina sem chumbo | 370 | 370 | ≥ 380 |

Acresce que o texto proposto permitiria a todos os Estados-Membros reduzirem as suas taxas de imposto abaixo dos respectivos níveis de 1 de Janeiro de 2003, desde que observassem o nível mínimo de tributação e que aplicassem ou adoptassem sistemas de taxas de utilização das rodovias, de forma a que a carga fiscal global permanecesse sensivelmente equivalente (cf. descrição supra da opção C2+). Deste modo, mais Estados-Membros poderiam diferenciar gasóleo comercial e gasóleo não-comercial, mediante a manutenção da taxa não-comercial a um nível constante e a diminuição da taxa comercial.

Seriam mantidos e ampliados os períodos transitórios concedidos na Directiva 2003/96/CE, com a redacção dada pelas Directivas 2004/74/CE e 2004/75/CE, e no Tratado relativo à Adesão da Bulgária e da Roménia à União Europeia. A este respeito, para os Estados-Membros beneficiários de períodos transitórios, haveria subidas de dois em dois anos, ou seja, a subida para 359 EUR ocorreria dois anos depois de terminar o período transitório durante o qual teria de se chegar a 330 EUR, e a subida para 380 EUR ocorreria dois anos depois de terminar o anterior período de dois anos.

Por último, a taxa de tributação do gasóleo comercial seria aplicada a nível dos Estados-Membros por meio de um mecanismo de reembolso, cujos elementos práticos seriam definidos a nível comunitário. O sistema de reembolso parece ser a única maneira prática de evitar discriminação contra comerciantes não sediados.

¹⁴ A expressão “gasóleo comercial” foi escolhida por corresponder à designação oficial que consta dos códigos NC pertinentes.

- **Base jurídica**

Artigo 93.º do Tratado CE.

- **Princípio da subsidiariedade**

A proposta não se insere na competência exclusiva da Comunidade. Por conseguinte, aplica-se o princípio da subsidiariedade.

O artigo 93.º do Tratado estipula que o Conselho adopta as disposições relacionadas com a harmonização das legislações relativas aos impostos especiais de consumo, na medida em que essa harmonização seja necessária para assegurar o estabelecimento e o funcionamento do mercado interno.

Conforme indica a avaliação de impacto, a aproximação crescente das taxas de tributação mediante instrumentos comunitários resolveria a questão da concorrência desleal de uma forma eficiente e reduziria os falseamentos da concorrência. Contribuiria, além disso, para reduzir os desvios de itinerários, que são prejudiciais para o ambiente. Esta proposta, ao aumentar os níveis mínimos da taxa de tributação, visará estes problemas. Admitindo que os Estados-Membros não modifiquem a sua estratégia fiscal¹⁵, todos os países, com excepção de dois, teriam impostos especiais de consumo para o gasóleo entre 380 e 420 EUR/1000 l até 2014, quando actualmente todos os que observam o nível mínimo, excepto a Alemanha e o Reino Unido, aplicam impostos entre 302 e 420 EUR.

Dada a sua natureza, tal acção pode apenas ser levada a efeito pela União. Conforme demonstram os choques petrolíferos passados e presentes, as diferenças entre os impostos aplicados ao gasóleo combustível nos diversos Estados-Membros tornam-se uma questão ainda mais sensível quando ocorrem flutuações erráticas nos preços do petróleo bruto. Medidas unilaterais por parte dos Estados-Membros poderiam desencadear uma corrida pelo nível mínimo na área fiscal, o que serviria apenas para criar ainda mais dificuldades em todos os Estados-Membros. A Comissão e o Conselho de Ministros têm repetidamente afirmado que apenas posições em comum evitam a desordem fiscal e os falseamentos da concorrência.

Além disso, é igualmente necessário um acto comunitário para tornar mais flexível o dispositivo da Directiva ‘Tributação dos Produtos Energéticos’ e permitir uma diferenciação que reduza as diferenças de taxas, mediante a alteração do n.º 4 do artigo 7.º, desse modo facultando a todos os Estados-Membros flexibilidade para a compensação entre o imposto e a taxa de utilização das rodovias.

¹⁵ Só a modificação, permanecendo aliás perto do mínimo, os Estados-Membros que tenham de aumentar as suas taxas devido ao novo mínimo.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta cumpre o princípio da proporcionalidade.

A melhor forma de alterar a Directiva ‘Tributação dos Produtos Energéticos’ é uma nova proposta de directiva. Uma directiva faculta aos Estados-Membros a flexibilidade necessária para atenderem às suas próprias necessidades e às necessidades dos seus operadores económicos.

A experiência em diversos Estados-Membros indica que gerir a aplicação de uma taxa de tributação específica do gásóleo comercial é simples, quer para os operadores quer para as autoridades, se se utilizar um mecanismo de reembolso. Este último está incluído na proposta.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumento proposto: directiva.

Não seriam adequados outros meios, porque este domínio é já abrangido por uma directiva. É claro que nem a co-regulamentação nem a auto-regulação seriam eficientes para resolver o problema. Neste caso particular, uma directiva apresenta um mecanismo de aplicação adequado para as partes interessadas.

- **Implicações orçamentais**

A proposta não tem incidência no orçamento comunitário.

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

que altera a Directiva 2003/96/CE no que respeita ao ajustamento do regime fiscal especial para o gasóleo utilizado como carburante para fins comerciais e à coordenação da tributação da gasolina sem chumbo e do gasóleo utilizados como carburantes

(texto relevante para efeitos do EEE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 93.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹⁶,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu¹⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹⁸,

Considerando o seguinte:

- (1) O Livro Branco da Comissão de 12 de Setembro de 2001 *A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*,¹⁹ indica que a harmonização das taxas de tributação nacionais aplicadas ao gasóleo utilizado para fins comerciais melhoraria a sustentabilidade do transporte rodoviário.
- (2) Na comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente – Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes²⁰, a Comissão indica que a política de transportes tem como objectivo reduzir as emissões de CO₂ e sublinha que os compromissos ambientais internacionais, incluindo os assumidos ao abrigo do protocolo de Quioto, devem ser integrados na política de transportes. À política de fiscalidade relacionada com os transportes aplicam-se considerações idênticas.

¹⁶ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁷ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁸ JO C [...] de [...], p. [...].

¹⁹ COM(2001) 370.

²⁰ COM(2006) 314.

- (3) A Directiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de Outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da electricidade²¹, define o quadro de tributação dos combustíveis utilizados como carburantes. Permite diferenciar as disposições fiscais aplicáveis aos combustíveis utilizados para fins comerciais e outros fins, mediante certas condições.
- (4) Embora o combustível represente uma grande percentagem das despesas de funcionamento das empresas de transporte rodoviário, verificam-se amplas divergências no nível de tributação aplicado ao gasóleo pelos Estados-Membros. Essas divergências causam o turismo do combustível e falseamentos da concorrência. Uma aproximação crescente, a nível comunitário, do nível de tributação aplicável ao gasóleo comercial daria uma resposta eficiente à questão da concorrência desleal e contribuiria para um melhor funcionamento do mercado interno e para uma atenuação dos danos ambientais.
- (5) A avaliação de impacto realizada pela Comissão demonstrou que a melhor via para concretizar a aproximação crescente dos níveis de tributação do gasóleo comercial consiste em aumentar o nível mínimo para o gasóleo comercial, dado que assim se reduzem de forma combinada os falseamentos da concorrência e o resultante turismo do combustível, bem como o consumo total. Justifica-se, por conseguinte, estabelecer que, a partir de 2012, o nível mínimo de tributação para o gasóleo seja igual ao nível mínimo de tributação aplicável à gasolina sem chumbo, reflectindo o facto de estes dois combustíveis serem identicamente prejudiciais para o ambiente. A partir de 2014, o nível mínimo de tributação deverá ser de 380 EUR por 1000 l, com vista a manter constante em termos reais o nível mínimo e a reduzir novos falseamentos da concorrência e danos ambientais.
- (6) De um ponto de vista ambiental, afigura-se correcto, na presente fase, estabelecer os mesmos níveis mínimos de tributação para a gasolina sem chumbo e para o gasóleo. Não há razões válidas para estabelecer níveis de tributação nacionais para o gasóleo não-comercial e para a gasolina sem chumbo abaixo do nível nacional aplicável ao gasóleo comercial. Aos Estados-Membros que diferenciam entre utilização comercial e não-comercial do gasóleo utilizado como carburante, importa pois deixar claro que o nível nacional de tributação para o gasóleo não-comercial utilizado como carburante não poderá ser inferior ao nível nacional aplicado ao gasóleo comercial. O mesmo se aplica à diferenciação entre a gasolina sem chumbo e o gasóleo comercial utilizados como carburantes.
- (7) A determinados Estados-Membros foram concedidos períodos transitórios a fim de se adaptarem gradualmente aos níveis de tributação estabelecidos na Directiva 2003/96/CE. Pelas mesmas razões, estes períodos transitórios devem ser facultados no âmbito da presente directiva.

²¹ JO L 283 de 31.10.2003, p. 51. Directiva com a última redacção, dada pela Directiva 2004/75/CE (JO L 157 de 30.4.2004, p. 100).

- (8) Na medida em que afecta os níveis de tributação nos Estados-Membros e, conseqüentemente, as medidas de auxílio estatal existentes, a presente directiva não liberta os Estados-Membros da eventual necessidade de ajustarem as suas medidas nacionais e notificarem a mudança à Comissão, em conformidade com as regras que regem os auxílios estatais.
- (9) A diferenciação entre as taxas de tributação do gasóleo para utilização comercial e não-comercial deve ser aplicada através de um mecanismo de reembolso com carácter não-discriminatório. Deve ser estabelecido a nível comunitário um conjunto de regras comuns aplicáveis na matéria, designadamente no que toca a procedimentos de reembolso transfronteiras.
- (10) Deve ser alargada a possibilidade de os Estados-Membros estabelecerem para o gasóleo destinado a fins comerciais uma taxa inferior ao nível nacional vigente em 1 de Janeiro de 2003, quando adoptarem ou aplicarem sistemas de taxas de utilização das rodovias que resultem em a carga fiscal global permanecer sensivelmente equivalente. Para tal e à luz da experiência, importa não manter o requisito segundo o qual o nível nacional de tributação vigente em 1 de Janeiro de 2003 para o gasóleo utilizado como carburante deve ser pelo menos o dobro do nível mínimo de tributação aplicável em 1 de Janeiro de 2004.
- (11) Uma vez que os objectivos da acção prevista – a saber, aproximar crescentemente a tributação aplicável ao gasóleo comercial a fim de reduzir os graves falseamentos da concorrência que afectam os mercados do transporte para melhor alcançar os objectivos de uma política comum de transportes e assegurar uma melhor protecção do ambiente – não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem pois, devido à sua dimensão europeia, ser mais bem alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode intervir, de acordo com o princípio da subsidiariedade definido no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, mencionado no referido artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (12) A Directiva 2003/96/CE deve, portanto, ser alterada em conformidade,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 2003/96/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

- (a) Os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redacção:

“1. A partir de 1 de Janeiro de 2004, de 1 de Janeiro de 2010, de 1 de Janeiro de 2012 e de 1 de Janeiro de 2014, os níveis mínimos de tributação aplicáveis aos carburantes são os que figuram no quadro A do anexo I.

2. Os Estados-Membros podem estabelecer uma diferenciação entre o gasóleo utilizado como carburante para fins comerciais e para fins não-comerciais, desde que sejam observados os níveis mínimos comunitários e que a taxa para a utilização comercial do gasóleo como carburante não desça abaixo do nível nacional de tributação vigente em 1 de Janeiro de 2003.

Os níveis nacionais de tributação aplicáveis num Estado-Membro à utilização não-comercial do gasóleo e da gasolina sem chumbo como carburantes não serão inferiores ao nível nacional aplicado por esse Estado-Membro à utilização comercial do gasóleo.”

(b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

“4. Os Estados-Membros que apliquem ou adotem um sistema de taxas de utilização das rodovias para os veículos a motor que utilizam gasóleo como carburante para fins comerciais, em conformidade com a definição constante do n.º 3, podem aplicar ao gasóleo utilizado por esses veículos uma taxa de imposto reduzida de valor inferior ao nível nacional de tributação vigente em 1 de Janeiro de 2003, desde que a carga fiscal global permaneça sensivelmente equivalente e que seja observado o nível mínimo comunitário aplicável ao gasóleo.”

(c) É aditado o seguinte n.º 5:

“5. Os Estados-Membros assegurarão que os níveis diferenciados de tributação do gasóleo para as utilizações comercial e não-comercial sejam aplicados por meio de um mecanismo de reembolso não-discriminatório. Esse mecanismo assegurará que os operadores de todos os Estados-Membros tenham acesso ao reembolso em condições de igualdade, transparência e simplicidade de um ponto de vista administrativo.

A Comissão estabelecerá regras comuns relativamente aos mecanismos referidos no primeiro parágrafo, em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 27.º.”

(2) O artigo 18.º é alterado do seguinte modo:

(a) No n.º 3, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

“O Reino de Espanha pode aplicar um período transitório até 1 de Janeiro de 2007 para ajustar o nível de tributação nacional do gasóleo utilizado como carburante ao novo nível mínimo de 302 euros, até 1 de Janeiro de 2012 para atingir os 330 euros, até 1 de Janeiro de 2014 para atingir os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2016 para atingir os 380 euros.”

(b) No n.º 4, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

“A República da Áustria pode aplicar um período transitório até 1 de Janeiro de 2007 para ajustar o nível de tributação nacional do gasóleo utilizado como carburante ao novo nível mínimo de 302 euros, até 1 de Janeiro de 2012 para atingir os 330 euros, até 1 de Janeiro de 2014 para atingir os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2016 para atingir os 380 euros.”

(c) No n.º 5, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

“O Reino da Bélgica pode aplicar um período transitório até 1 de Janeiro de 2007 para ajustar o nível de tributação nacional do gasóleo utilizado como carburante ao novo nível mínimo de 302 euros, até 1 de Janeiro de 2012 para atingir os 330 euros, até 1 de Janeiro de 2014 para atingir os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2016 para atingir os 380 euros.”

(d) No n.º 6, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

“O Grão-Ducado do Luxemburgo pode aplicar um período transitório até 1 de Janeiro de 2009 para ajustar o nível de tributação nacional do gasóleo utilizado como carburante ao novo nível mínimo de 302 euros, até 1 de Janeiro de 2012 para atingir os 330 euros, até 1 de Janeiro de 2014 para atingir os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2016 para atingir os 380 euros.”

(e) No n.º 7, segundo parágrafo, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

“A República Portuguesa pode aplicar um período transitório até 1 de Janeiro de 2009 para ajustar o nível de tributação nacional do gasóleo utilizado como carburante ao novo nível mínimo de 302 euros, até 1 de Janeiro de 2012 para atingir os 330 euros, até 1 de Janeiro de 2014 para atingir os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2016 para atingir os 380 euros.”

(f) No n.º 8, terceiro parágrafo, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

“A República Helénica pode aplicar um período transitório até 1 de Janeiro de 2010 para ajustar o nível de tributação nacional do gasóleo utilizado como carburante ao novo nível mínimo de 302 euros, até 1 de Janeiro de 2012 para atingir os 330 euros, até 1 de Janeiro de 2014 para atingir os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2016 para atingir os 380 euros.”

(3) O artigo 18.º-A é alterado do seguinte modo:

(a) No n.º 5, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

“A República da Letónia pode aplicar um período transitório até 1 de Janeiro de 2011 para ajustar o nível de tributação nacional do gasóleo e do querosene utilizados como carburantes ao novo nível mínimo de 302 euros por 1000 litros, até 1 de Janeiro de 2013 para alcançar os 330 euros e, em relação ao gasóleo utilizado como carburante, até 1 de Janeiro de 2015 para alcançar os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2017 para alcançar os 380 euros.”

(b) No n.º 6, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

“A República da Lituânia pode aplicar um período transitório até 1 de Janeiro de 2011 para ajustar o nível de tributação nacional do gasóleo e do querosene utilizados como carburantes ao novo nível mínimo de 302 euros por 1000 litros, até 1 de Janeiro de 2013 para alcançar os 330 euros e, em relação ao gasóleo utilizado como carburante, até 1 de Janeiro de 2015 para alcançar os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2017 para alcançar os 380 euros.”

(c) No n.º 9, segundo parágrafo, o primeiro período passa a ter a seguinte redacção:

“A República da Polónia pode aplicar um período transitório até 1 de Janeiro de 2010 para ajustar o nível de tributação nacional do gasóleo utilizado como carburante ao novo nível mínimo de 302 euros por 1000 litros, até 1 de Janeiro de 2012 para atingir os 330 euros, até 1 de Janeiro de 2014 para atingir os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2016 para atingir os 380 euros.”

(4) É aditado o seguinte artigo 18.º-C:

“Artigo 18.º-C

Sem prejuízo das derrogações ao artigo 7.º estabelecidas no Tratado relativo à Adesão da Bulgária e da Roménia à União Europeia, estes dois Estados-Membros poderão aplicar um novo período transitório para o gasóleo utilizado como carburante, até 1 de Janeiro de 2015 para atingir os 359 euros e até 1 de Janeiro de 2017 para atingir os 380 euros.”

(5) No anexo I, as linhas do quadro A referentes à gasolina sem chumbo e ao gasóleo passam a ter o seguinte conteúdo:

| | 1 de Janeiro de 2004 | 1 de Janeiro de 2010 | 1 de Janeiro de 2012 | 1 de Janeiro de 2014 |
|---|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Gasolina sem chumbo (em euros por 1 000 l) Códigos NC 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 e 2710 11 49 | 359 | 359 | 359 | 380 |
| Gasóleo (em euros por 1 000 l) (Códigos NC 2710 19 41 a 2710 19 49) | 302 | 330 | 359 | 380 |

Artigo 2.º

1. Até 31 de Dezembro de 2007, os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre elas e a presente directiva.

Quando os Estados-Membros adoptarem as referidas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser dela acompanhadas aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência serão decididas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 3.º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*