



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

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

**7512/07
ADD 2**

FISC 30

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 16 marzo 2007

Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante

Oggetto: Documento di lavoro dei servizi della Commissione
che accompagna la proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/96/CE per quanto riguarda l'adeguamento del regime fiscale specifico per il gasolio utilizzato come carburante per motori a fini commerciali e il coordinamento della tassazione della benzina senza piombo e del gasolio utilizzati come carburante per motori
Sintesi della valutazione d'impatto

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SEC(2007) 171.

All.: SEC(2007) 171



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.3.2007
SEC(2007) 171

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

che accompagna la

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

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

Sintesi della valutazione d'impatto

{COM(2007) 52 definitivo}
{SEC(2007) 170}

La presente relazione impegna unicamente i servizi della Commissione che hanno partecipato alla sua elaborazione.

INTRODUZIONE

Il Libro bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte"¹ osservava come con la totale apertura alla concorrenza del settore dei trasporti stradali l'assenza di tasse armonizzate sui carburanti appariva sempre più come un ostacolo al buon funzionamento del mercato interno. Esso concludeva sull'argomento sottolineando l'esigenza di aumentare la coerenza del sistema fiscale proponendo una tassazione uniforme del carburante per il trasporto stradale al fine di completare il mercato interno. Nel 2002 è stata presentata una proposta iniziale sulla tassazione del gasolio per uso commerciale², ma è stata ritirata nel quadro dell'esame delle proposte legislative pendenti dinanzi al legislatore³. Tuttavia la Commissione ha annunciato la sua intenzione di riconsiderare la necessità di un intervento legislativo alla luce dei risultati di una completa valutazione di impatto.

Nella sua recente comunicazione al Consiglio e al Parlamento europeo (COM(2006) 314 del 22.6.2006 "Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente - Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea"), la Commissione segnala che *"valuterà come ridurre i divari eccessivi fra i livelli di tassazione sui carburanti"*. Inoltre essa evidenzia che *"la politica dei trasporti è strettamente connessa a quella dell'energia in quanto entrambe condividono obiettivi comuni: ridurre le emissioni di CO₂ e la dipendenza dell'UE dalle importazioni di combustibili fossili"*⁴ e sottolinea che *"gli impegni internazionali in materia di ambiente, compresi quelli previsti dal protocollo di Kyoto, devono essere integrati nella politica dei trasporti"*.

Pertanto l'obiettivo della presente valutazione di impatto è di valutare il modo migliore per ridurre le distorsioni della concorrenza sui mercati del trasporto su strada e i danni ambientali conseguenti alle differenze esistenti tra le accise.

DEFINIZIONE DEL PROBLEMA

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nella Comunità è disciplinata dalle disposizioni della direttiva 2003/96/CE⁵ del Consiglio che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (in appresso: "direttiva sulla tassazione dell'energia" o "DTE"). Tale direttiva determina i prodotti tassabili interessati, gli usi che li rendono soggetti all'imposta e le aliquote minime applicabili a ogni prodotto in

¹ COM(2001) 370 del 12.9.2001.

² Proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 92/81/CEE e della direttiva 92/82/CEE, al fine di istituire un regime fiscale specifico per il gasolio utilizzato come carburante per fini commerciali e al ravvicinamento dell'accisa sulla benzina e il gasolio — COM(2002) 410 del 24.7.2002.

³ COM(2005) 462 del 27.9.2005.

⁴ Consiglio europeo dei giorni 23-24 marzo 2006.

⁵ Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51). Direttiva modificata da ultimo dalle direttive 2004/74/CE e 2004/75/CE (GU L 157 del 30.4.2004, pag. 87 e pag. 100).

funzione del suo utilizzo come carburante, per determinati fini industriali e commerciali, o come combustibile per riscaldamento. Per quanto attiene al gasolio, solo l'aliquota minima di accisa è armonizzata in tutta la Comunità: 302 EUR per 1000 litri dal 1° gennaio 2004 e 330 EUR dal 2010.

Le aliquote effettive sono molto diverse da uno Stato membro all'altro. Per quanto attiene al gasolio, nove Stati membri non rispettano ancora l'aliquota di accisa minima a causa dei periodi transitori concessi per tenere conto della loro situazione particolare e applicano un'aliquota compresa tra 220 e 294 EUR. Tredici Stati membri applicano un'aliquota compresa tra 300 e 400 EUR. Cinque Stati membri applicano un'aliquota superiore a 400 EUR, particolarmente elevata nel caso (atipico) del Regno Unito (693 EUR).

Queste differenze hanno condotto al turismo del pieno. Grazie alla considerevole capacità dei loro serbatoi i grandi camion possono coprire distanze comprese tra 1 500 e 3 000 km con un solo pieno di carburante. I trasportatori che effettuano trasporti internazionali o che sono situati in prossimità delle frontiere con paesi a bassa tassazione o in tali paesi, effettuano una specie di pianificazione fiscale chiamata turismo del pieno: essi riempiono i loro serbatoi nei paesi a bassa tassazione per beneficiare di un importante vantaggio concorrenziale.

In teoria, dato che ogni conducente è libero di scegliere il luogo dove approvvigionarsi di carburante nell'UE indipendentemente dal suo paese di origine, non dovrebbe esserci alcuna distorsione della concorrenza. Ciononostante, a causa di limitazioni geografiche e commerciali, non tutti gli autotrasportatori possono approvvigionarsi di carburante sui mercati con i prezzi più bassi. Poiché le diverse categorie di autotrasportatori in concorrenza sullo stesso mercato non possono godere delle stesse possibilità di acquistare carburante soggetto ad un basso livello di tassazione, **il turismo del pieno crea distorsioni della concorrenza**: le differenze nei costi di carburante possono raggiungere il 20% per un viaggio di 1 000 km (i costi di carburante rappresentano tra il 20% e il 30% dei costi di gestione di una società di autotrasporti).

A causa dell'aspra concorrenza nel mercato del trasporto su strada, **le summenzionate distorsioni della concorrenza hanno conseguenze in termini di quote di mercato nazionali.** Uno studio sul trasporto su strada bilaterale eseguito dal Ministero dei trasporti francese ha osservato significative modifiche nelle quote del mercato europeo⁶ tra il 1997 e il 2001. Secondo tale studio due terzi delle variazioni osservate tra il 1997 e il 2001 potevano essere attribuite a tre fattori: le differenze nei livelli di tassazione del gasolio, le differenze relative all'imposta sulle società e quelle relative all'evoluzione dei salari tra due determinati paesi. Le differenze nei livelli di tassazione del gasolio sembrano essere il fattore principale, da cui dipende circa il 40% delle variazioni osservate nelle quote di mercato. Nonostante non si possa escludere una sottostima dell'impatto del costo del lavoro a causa di problemi di omogeneità dei dati, lo studio in parola evidenzia che le differenze tra le accise pregiudicano considerevolmente la concorrenza nel mercato del trasporto internazionale intracomunitario. **Occorre anche notare che le differenze nel livello di tassazione falsano la concorrenza al di là del mercato dei trasporti su strada.** Esse infatti colpiscono anche le stazioni di rifornimento e i porti a seconda della loro ubicazione nell'Unione europea, tanto più che, a

⁶ BIPE (2005), *Evaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises*, Etude réalisée pour le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

differenza degli autotrasportatori, non sono mobili e quindi non possono limitare la ripercussione delle differenze in materie di accise.

Il turismo del pieno ha conseguenze ambientali negative a causa delle deviazioni di tragitto. I conducenti, in quanto operatori razionali, cercheranno di trarre il massimo beneficio dalle differenze esistenti nel prezzo del gasolio e di approvvigionarsi nello Stato membro con il prezzo più basso, tenendo conto anche dei costi addizionali che ciò comporta. Nei casi in cui gli operatori approfittano semplicemente della possibilità di fare rifornimento "*durante il tragitto*", non compiendo quindi alcuna deviazione, si assiste sostanzialmente a uno spostamento del consumo di carburante (e quindi di emissioni inquinanti l'atmosfera) che si sarebbe comunque prodotto in uno Stato membro o in un altro. Al contrario, se i conducenti compiono deliberatamente una deviazione per beneficiare delle differenze di accise, questo comportamento ha effetti negativi sull'ambiente a causa della maggiore distanza percorsa.

Uno studio del 1990 relativo ai Paesi Bassi ha stimato che una differenza di prezzo da 0,14 a 0,16 ECU per litro rispetto a Belgio e Germania comportava deviazioni per 10 milioni di chilometri dovute al turismo del pieno⁷. Michaelis (2003)⁸ ha dimostrato che, nel caso del gasolio, i tedeschi sono disposti a percorrere tra 2 e 4 chilometri in più per ogni centesimo di euro di differenza di prezzo rispetto a un paese vicino. **Per approvvigionarsi di carburante si compiono quindi rilevanti deviazioni di percorso.**

Il turismo del pieno comporta perdite di risorse di bilancio per gli Stati membri che applicano un'accisa relativamente elevata al gasolio. In Germania, la Schmid Traffic Service GmbH ha valutato che la perdita di entrate fiscali derivanti dalle accise sugli oli minerali causata dal turismo del pieno (gasolio commerciale) era nel 2004 di 1 915 000 000 EUR. La perdita complessiva è ancora più elevata e ammonta a 3,6 miliardi di euro l'anno (oltre alle accise sugli oli minerali, essa comprende ulteriori perdite per l'IVA e le accise sulle sigarette a causa delle minori entrate IVA e della minore quantità di sigarette vendute nelle stazioni di rifornimento).

INIZIATIVE ESISTENTI E VALORE AGGIUNTO EUROPEO DELL'INIZIATIVA PROPOSTA

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

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

⁷ *Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990*, P. M. Blok and A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 n. 3, Rotterdam.

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

La prima azione è stata valutata nel quadro di una valutazione di impatto globale nel 2005. Pur essendo state identificate cinque opzioni politiche alternative⁹, una prima valutazione ha condotto a ulteriori analisi sulla base di tre principali orientamenti: i) modifica del regolamento (CEE) n. 4058/89¹⁰, ii) mantenimento dello statu quo, iii) armonizzazione delle tasse sui carburanti con clausole contrattuali minime. I risultati della valutazione di impatto hanno confermato alla Commissione la necessità di presentare una proposta per modificare il regime fiscale specifico per il gasolio utilizzato come carburante per fini commerciali.

In secondo luogo, per quanto attiene ai diritti per l'uso delle infrastrutture¹¹, la Commissione è stata invitata a presentare entro il giugno del 2008, una volta esaminate tutte le opzioni, inclusi i costi legati all'ambiente, al rumore, alla congestione del traffico e alla salute, un quadro generalmente applicabile per la valutazione dei costi esterni per tutti i modi di trasporto che serva come base per il calcolo futuro dei diritti per l'uso delle infrastrutture. L'iniziativa proposta è compatibile con gli sviluppi futuri dei diritti per l'uso delle infrastrutture perché offre maggiore flessibilità per l'applicazione da parte degli Stati membri sia delle accise che dei diritti di utenza stradale, evitando la doppia tassazione e l'imposizione di oneri addizionali a carico degli operatori¹².

OBIETTIVI DELLA DIRETTIVA PROPOSTA

Gli obiettivi generali della direttiva sono:

- ridurre le differenze tra i livelli di tassazione dei carburanti,
- ridurre le distorsioni della concorrenza,
- ridurre i danni all'ambiente, in particolare diminuendo le deviazioni connesse al turismo del pieno,
- contribuire alla sostenibilità del trasporto su strada e stimolare la crescita, l'occupazione e la competitività mediante la riduzione delle distorsioni di concorrenza che colpiscono i mercati.

OPZIONI POLITICHE

La valutazione di impatto ha considerato cinque opzioni politiche. Quattro erano già prese in considerazione all'inizio della valutazione di impatto.

⁹ Statu quo, modifica del regolamento (CEE) n. 4058/89, armonizzazione delle imposte sul carburante, introduzione di garanzie sui prezzi e una normativa adeguata che funzioni a guisa di ostacolo alle pratiche di esternalizzazione.

¹⁰ Regolamento (CEE) n. 4058/89 del Consiglio, del 21 dicembre 1989, relativo alla formazione dei prezzi per i trasporti di merci su strada tra gli Stati membri (GU L 390 del 30.12.1989, pag. 1).

¹¹ Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (GU L 157 del 9.6.2006, pag. 8).

¹² Grazie alla possibilità offerta agli Stati membri di ridurre le loro aliquote di accisa al di sotto del livello vigente il 1° gennaio 2003 (purché rispettino l'aliquota minima e purché l'importo dell'onere fiscale rimanga stabile), un maggior numero di Stati membri potrà differenziare la tassazione del gasolio commerciale e non commerciale e ridurre le differenze tra le accise sul gasolio commerciale.

Il primo approccio (opzione A) consiste nel non intervenire ulteriormente a livello comunitario (mantenimento dello statu quo).

La seconda opzione (opzione B) consiste nel programmare un'armonizzazione completa tra gli Stati membri delle accise sul gasolio commerciale. Nel 2018, l'aliquota unica sarebbe di 400 EUR. Inoltre l'aliquota applicabile alla benzina senza piombo non sarebbe inferiore a quella applicata al gasolio commerciale.

La terza opzione (opzione C) consiste in un maggior ravvicinamento delle accise applicabili al gasolio commerciale. Una banda di fluttuazione sarebbe fissata a livello comunitario, con un'aliquota minima e una massima. Gli Stati membri dovrebbero fissare il livello di tassazione applicabile al gasolio commerciale entro tale banda. L'ampiezza della banda di fluttuazione dovrebbe essere ridotta progressivamente per raggiungere 100 EUR nel 2010. Per dare tempo agli Stati membri che beneficiano di periodi transitori di adattarsi, i servizi della Commissione propongono di mantenere gli attuali livelli minimi fissati dalla direttiva DTE come linea di base della banda di fluttuazione fino al 2013. Per il seguito, si sono valutate due subopzioni: i) dal 1° marzo 2013 la banda sarebbe indicizzata (**opzione C1**) o ii) la banda rimarrebbe stabile, ma avrebbe un livello minimo più elevato di quello attualmente fissato nella DTE, vale a dire 359 EUR per 1000 litri, lo stesso livello minimo che si applica alla benzina senza piombo, per tener conto del fatto che entrambi i carburanti danneggiano in uguale misura l'ambiente (**opzione C2**).

Nel corso della valutazione di impatto la Commissione ha deciso di modificare le subopzioni C1 e C2, anticipando al 2012 la data di attuazione dell'indicizzazione (opzione C1) e il pareggiamento con la benzina senza piombo (C2), e di aggiungere una quinta opzione (C 2 +) alla luce dei risultati della consultazione pubblica e delle simulazioni econometriche. In tutte e tre le subopzioni C gli Stati membri che beneficiano di periodi transitori dovranno rispettare le nuove aliquote solo quando sarà scaduto il loro periodo transitorio. Inoltre l'aliquota dell'accisa applicabile alla benzina senza piombo non sarebbe inferiore a quella applicata al gasolio commerciale.

L'opzione C2+ consiste nell'aumentare il livello minimo del gasolio a 359 EUR dal 2012 e successivamente a 380 EUR nel 2014, per evitare che il valore reale dell'aliquota si deprezzi troppo e per ridurre in misura ancora maggiore le distorsioni della concorrenza. Inoltre gli Stati membri non dovranno rispettare nessun limite superiore di banda. Ogni Stato membro che intenda applicare un'aliquota più elevata rispetto al minimo sarà libero di farlo trovando un equilibrio tra la sostenibilità del settore del trasporto su strada, una migliore internalizzazione delle esternalità ambientali e il fabbisogno di risorse di bilancio.

Inoltre, per essere compatibili con le altre politiche comunitarie, le opzioni C1, C2 e C2+ prevedono che gli Stati membri che applicano o introducono un sistema di diritti di utenza stradale per i veicoli a motore che impiegano gasolio commerciale possano applicare sul gasolio utilizzato da tali autoveicoli un'aliquota inferiore a quella applicabile al 1° gennaio 2003, purché l'onere fiscale complessivo rimanga sostanzialmente equivalente e purché sia rispettato il livello minimo comunitario applicabile al gasolio commerciale. Tale disposizione dovrebbe facilitare la differenziazione delle aliquote applicabili al gasolio commerciale e non commerciale per gli Stati membri che intendono differenziarle, e fornire maggiore flessibilità per ridurre le differenze tra le aliquote.

CONFRONTO DELLE VARIE OPZIONI POLITICHE

La valutazione si basa su un largo ventaglio di contributi provenienti da varie parti interessate e ottenuti secondo procedure diverse, quali consultazione pubblica, position paper, articoli e riunioni. Inoltre la Commissione ha realizzato un'analisi qualitativa e quantitativa utilizzando i risultati di tre modelli per valutare gli impatti, ossia Tremove, Poles (modello per le tecnologie del trasporto usato dall'IPTS) e TRANSTOOLS.

Il primo approccio (**opzione A**) non risolverà il problema delle distorsioni della concorrenza attualmente esistenti nel mercato dei trasporti su strada, che ha conseguenze in termini di quote di mercato e di occupazione (aumento negli Stati membri con un basso livello impositivo a detrimento degli Stati membri con un alto livello impositivo). L'opzione A non risolverà il problema delle deviazioni che si tradurrà in un consumo complessivo di 42 500 milioni di litri di carburante tra il 2007 e il 2030 e in relative emissioni inquinanti per 2,2 milioni di tonnellate di CO₂. Non è quindi un'opzione che la Commissione ha deciso di scegliere.

La seconda opzione (opzione B) è quella che consente di ridurre al massimo le distorsioni della concorrenza senza aumentare eccessivamente i costi amministrativi. Ciononostante, tale opzione obbligherebbe ventidue Stati membri ad aumentare le loro accise sul gasolio commerciale per raggiungere il livello di 400 EUR per 1000 l e obbligherebbe cinque Stati membri a ridurre le loro accise. Essa inoltre comporterebbe un aumento dell'aliquota applicabile alla benzina senza piombo in nove Stati membri a partire dal 2014 e potrebbe condurre a un aumento delle accise applicabili al carburante per uso non commerciale in due Stati membri (nel caso che Germania e Regno Unito decidessero di compensare la riduzione significativa dell'aliquota commerciale con un aumento dell'aliquota non commerciale). L'opzione B è neutrale per l'industria automobilistica. Da un punto di vista ambientale, essa conduce a un debole aumento del consumo di gasolio, a una debole riduzione del consumo di benzina senza piombo e a un aumento molto limitato delle emissioni inquinanti (se non si considera il turismo del pieno). Tuttavia, visto che essa limita al massimo le deviazioni, è anche quella che riduce maggiormente le emissioni di CO₂ (0,1 milioni di tonnellate), le sostanze inquinanti e l'elusione fiscale. Da un punto di vista sociale è l'opzione che potrebbe avere l'impatto maggiore (sebbene è probabile che esso rimarrebbe modesto) con meno congestione e incidenti sulle strade, meno ore di lavoro per i conducenti e i maggiori, sebbene modesti, spostamenti occupazionali a livello regionale/nazionale. Ciononostante, l'opzione B avrà il maggior impatto negativo sui bilanci (- 71,8 miliardi di euro tra il 2007 e il 2030, che si riducono a - 58,2 miliardi di euro se si considera la riduzione del turismo del pieno). Inoltre, da un punto di vista politico è stata ritenuta non realistica. Per tutti questi motivi la Commissione non ha scelto questa opzione.

Opzioni C1, C2, e C2+:

L'opzione C1 e l'opzione C2 implicano un aumento delle accise sul gasolio in 18 Stati membri entro il 2014, contro 21 Stati membri con l'opzione C2+. Mentre l'opzione C2 non avrà influenza sulle accise applicabili alla benzina senza piombo, le opzioni C1 e C2+ condurranno a un aumento delle accise applicabili alla benzina senza piombo in nove Stati membri a partire dal 2016 (C1) e dal 2014 (C2+). Dato che essa non comporta una banda di fluttuazione e quindi nemmeno un livello massimo, l'opzione C2+ non dovrebbe avere influenza sull'accisa applicabile al gasolio non commerciale. Tutte e tre le opzioni consentiranno di ridurre le distorsioni della concorrenza. A parità di condizioni, dato che a lungo termine il livello minimo di tassazione per il gasolio commerciale aumenta maggiormente con l'opzione C1 che con l'opzione C2, l'opzione C1 permetterebbe di ridurre le differenze impositive in misura

maggiore rispetto all'opzione C2. Nell'opzione C2+ l'ammontare della riduzione dipenderà dalla reazione degli Stati membri aventi attualmente un'imposizione elevata. Nel caso in cui essi decidano di ridurre le loro aliquote e di introdurre diritti di utenza stradale, la riduzione delle differenze di tassazione sarà maggiore di quella ottenuta con l'opzione C2, grazie all'aliquota minima più elevata. I costi amministrativi saranno dello stesso ordine di quelli previsti dall'opzione B e questo non sembra essere un fattore di preoccupazione per il settore. L'impatto sull'industria automobilistica, misurato in termini di stock di veicoli a benzina senza piombo e a gasolio, sembra trascurabile per tutte le opzioni. Nessuna delle opzioni dovrebbe avere un impatto significativo sulla domanda di trasporto o sul trasferimento modale. Esse potrebbero tutte avere leggeri effetti sociali positivi, in termini di riduzione della congestione, degli incidenti e delle ore di lavoro dei conducenti, ma in misura ridotta rispetto all'opzione B che resta quella con più possibilità di ridurre le deviazioni. In termini di occupazione, tutte queste opzioni potrebbero dare luogo a taluni spostamenti a livello regionale/nazionale, ma, a parità di condizioni, non dovrebbe osservarsi alcun cambiamento a livello europeo.

Le principali differenze tra queste tre opzioni attengono al consumo di carburante, all'impatto ambientale, all'impatto sul turismo del pieno e all'impatto sul bilancio. Mentre le opzioni C1 e C2 comportano piccoli aumenti nel consumo di gasolio e riduzioni nel consumo di benzina senza piombo (dato il limite massimo per la tassazione del gasolio), l'opzione C2+ è l'unica opzione che permette allo stesso tempo di ridurre il consumo di gasolio e di benzina senza piombo. Da un punto di vista ambientale l'opzione C2+ contribuisce in misura maggiore all'internalizzazione delle esternalità rispetto all'opzione C2, poiché i suoi livelli minimi sono più elevati. Senza considerare il turismo del pieno, l'opzione C2+ è l'unica che riduce le sostanze inquinanti nell'atmosfera. Il turismo del pieno e le relative emissioni inquinanti saranno ridotti in tutte e tre le opzioni (in maggior misura con l'opzione C1 con 0,6 milioni di tonnellate di emissioni). Con l'opzione C2+ il turismo del pieno potrebbe essere ridotto a un livello più basso rispetto all'opzione C1 nel caso che Germania e Regno Unito (Stati membri che attualmente hanno i livelli di tassazione del gasolio più elevati) decidessero di ridurre l'aliquota applicata al gasolio commerciale con l'introduzione di diritti di utenza stradale. Da un punto di vista di bilancio l'impatto totale sul bilancio (considerando le riduzioni del turismo del pieno) sarà rispettivamente di - 38,3 miliardi di euro (C1), - 46,8 miliardi di euro (C2) e + 40,3 miliardi di euro (C2+)

Per le ragioni sopra esposte la Commissione ha deciso di proporre l'opzione C2+.