



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.5.2011
COM(2011) 302 final

2011/0133 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant l'Allemagne à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port («électricité fournie par le réseau électrique terrestre») conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité au sein de l'Union est régie par la directive 2003/96/CE du Conseil¹ (ci-après dénommée la «directive sur la taxation de l'énergie» ou la «directive»).

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive, outre les dispositions prévues en particulier aux articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires concernant le niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

L'objectif de la présente proposition est d'autoriser l'Allemagne à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port (ci-après dénommée «électricité fournie par le réseau électrique terrestre»). Cette exonération vise à donner une incitation économique à l'utilisation du réseau électrique terrestre afin de réduire la pollution atmosphérique dans les villes portuaires.

La demande et son contexte général

Par lettre du 27 décembre 2010, les autorités allemandes ont informé la Commission de leur intention d'appliquer un taux réduit de taxation au niveau du taux minimum de l'UE, à savoir 0,50 EUR/MWh, à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Le 11 janvier 2011, l'Allemagne a communiqué des informations supplémentaires.

L'Allemagne a sollicité l'octroi de la réduction pour une durée indéterminée.

Avec la mesure sollicitée, l'Allemagne entend encourager l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre qui est considérée comme une solution de remplacement moins polluante que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Actuellement, l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre doit être taxée au taux général de taxation de l'électricité, à savoir 20,50 EUR/MWh. Par ailleurs, les États membres doivent exonérer l'électricité produite à bord des navires pour la navigation dans les eaux communautaires conformément à l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive sur la taxation de l'énergie et peuvent appliquer des exonérations dans le cas de l'électricité produite à bord des navires pour la navigation sur les voies navigables intérieures conformément à l'article 15, paragraphe 1, point f).

L'Allemagne souhaiterait appliquer un taux réduit de taxation de 0,50 EUR/MWh à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, respectant ainsi le taux minimum de taxation de l'électricité prévu par la directive 2003/96/CE. Le taux réduit de taxation de l'électricité doit s'appliquer à toutes les livraisons d'électricité fournies par le réseau électrique terrestre à la fois dans les eaux communautaires et sur les voies navigables intérieures autres que les livraisons pour la navigation de plaisance privée.

¹ Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003 p. 51).

Avec cet allègement fiscal, l'Allemagne souhaite encourager les exploitants des navires à utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre afin de réduire les émissions dans l'atmosphère et le bruit aérien provenant des navires à quai, ainsi que les émissions de CO₂. L'application d'un taux réduit de taxation améliorerait la position concurrentielle de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre par rapport à la consommation de combustibles de soute à bord, qui fait l'objet d'une exonération totale.

L'Allemagne estime que cette mesure est conforme à la recommandation 2006/339/CE de la Commission² concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de l'Union et à la communication de la Commission intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018» [COM(2009) 8]³.

Arguments des autorités allemandes concernant l'incidence de la mesure sur le marché intérieur

Selon les autorités allemandes, la mesure n'aura pas d'incidence sur le bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraînera pas de distorsion de la concurrence. Elles avancent que les bénéficiaires, c'est-à-dire les exploitants de navires qui recevront de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre taxée au niveau minimum prévu par la directive 2003/96/CE, ne jouiront pas véritablement d'un avantage économique parce que ces exploitants produisent actuellement leur propre électricité à bord et que celle-ci est exonérée de taxation. Selon les autorités allemandes, le remplacement de leur propre production d'électricité à bord par de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre taxée au niveau minimum applicable n'entraînera pas d'avantage global en termes de coûts.

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, et notamment son article 14, paragraphe 1, point c), et son article 15, paragraphe 1, point f).

Évaluation de la mesure conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

Raisons de politique spécifiques

L'article 19, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive est libellé comme suit:

«Outre les dispositions des articles précédents, en particulier les articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires pour des raisons de politique spécifiques.»

Par la réduction de taxation considérée, les autorités allemandes visent à promouvoir un mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports qui soit moins

² Recommandation 2006/339/CE de la Commission du 8 mai 2006 concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de la Communauté (JO L 125 du 12.5.2006).

³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 [COM (2009) 8 final].

préjudiciable à l'environnement et à améliorer ainsi localement la qualité de l'air. Comme l'a souligné l'Allemagne, la Commission a, en fait, déjà recommandé l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en tant que solution de remplacement à la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai et a en effet reconnu les avantages environnementaux de cette solution⁴. Il convient de noter que l'électricité fournie aux navires à quai est actuellement soumise à une taxe de 20,50 EUR/MWh en Allemagne. La réduction demandée donnerait ainsi lieu à une incitation supplémentaire à l'utilisation de cette technologie égale à 20 EUR/MWh et contribuerait dès lors à la réalisation de l'objectif énoncé.

La Commission observe également qu'actuellement, l'utilisation plus généralisée de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est considérablement entravée, entre autres, par l'absence quasi totale de l'infrastructure terrestre nécessaire dans les ports et que dès lors il sera sans doute nécessaire de prendre des initiatives supplémentaires favorisant en particulier la construction de cette infrastructure pour atteindre l'objectif de l'exonération considérée. À cet égard, il est noté qu'à partir de juin 2011, les États membres auront l'obligation inconditionnelle de satisfaire aux normes en matière de qualité de l'air pour les polluants concernés comme les particules⁵. Cette obligation leur impose de trouver, le cas échéant, des solutions aux problèmes tels que les émissions des navires à quai dans les ports et il est concevable que dans les ports faisant face à ces problèmes, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre sera encouragée dans le cadre d'une stratégie globale de qualité de l'air.

En ce qui concerne la nature de l'objectif visé, la Commission souligne que la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre constitue en fait un objectif commun qui devrait être poursuivi par l'ensemble de l'Union. Cela apparaît clairement dans la communication COM(2007) 575 de la Commission sur une politique maritime intégrée et le document de travail des services de la Commission qui l'accompagne⁶, qui indiquent que cet objectif sera pris en considération dans le cadre d'une révision de la directive 2003/96/CE. Cependant, l'article 19 a pour objet de répondre aux situations particulières de chaque État membre qui ne sont pas prises en compte dans la directive elle-même. Une dérogation au titre de l'article 19 en faveur de l'objectif que constitue la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre ne peut donc être octroyée qu'à titre de mesure transitoire, avant la prise en compte de cet objectif dans le cadre d'une révision de la directive 2003/96/CE.

Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La mesure sollicitée concerne principalement la politique environnementale de l'UE. Dans la mesure où elle contribuera à réduire la consommation de combustibles de soute à bord des navires se trouvant dans les ports, elle permettra effectivement de réaliser l'objectif consistant à améliorer localement la qualité de l'air. La mesure pourrait aussi, dans une mesure limitée,

⁴ Cf. note 2 ci-dessus.

⁵ Voir directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008).

⁶ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions - Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne du 10.10.2007 [COM(2007) 575 final] et document de travail des services de la Commission – document d'accompagnement de la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions - Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne du 10.10.2007 [SEC(2007) 1278].

entraîner une réduction des émissions de CO₂, bien que l'importance de cet effet dépende de la source de l'électricité qui devra être fournie aux navires par le réseau terrestre⁷.

À ce stade, il convient de rappeler que la position concurrentielle défavorable de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'explique en grande partie par le fait que la solution de remplacement, à savoir l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports maritimes, bénéficie actuellement d'une exonération totale de la taxe nette. En effet, non seulement le combustible de soute brûlé pour la production d'électricité est exonéré, conformément aux dispositions normales prévues à l'article 14, paragraphe 1, point a), de la directive 2003/96/CE, mais aussi l'électricité produite à bord des navires [voir l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive 2003/96/CE]. Bien que cette dernière exonération puisse être considérée comme difficile à concilier avec les objectifs environnementaux de l'UE, elle est le reflet de considérations pratiques. En fait, la taxation de l'électricité produite à bord imposerait au propriétaire (souvent établi dans un pays tiers) ou à l'exploitant du navire de déclarer la quantité d'électricité consommée. Cette déclaration devrait en outre préciser la part de l'électricité consommée dans les eaux territoriales de l'État membre où la taxe est due. L'obligation d'établir une déclaration de ce type pour chaque État membre dont les eaux territoriales sont concernées représenterait une charge administrative considérable pour les propriétaires de navires. Dans ces circonstances, il peut être justifié de ne pas pénaliser la solution de remplacement moins polluante que constitue l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, en autorisant l'Allemagne à appliquer un taux réduit de taxation.

En ce qui concerne l'électricité consommée par les navires se trouvant à quai dans les ports situés le long des voies navigables intérieures, et contrairement à la situation qui prévaut dans les ports maritimes, l'exonération de l'électricité produite à bord est facultative pour les États membres [article 15, paragraphe 1, point f)]. En conséquence, il n'existe aucun obstacle juridique à ce que les États membres appliquent un traitement identique à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre et à la production à bord dans les ports situés le long des voies navigables intérieures. Cependant, la possibilité de ne pas taxer l'électricité produite à bord prévue à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive s'explique à nouveau par les considérations pratiques de la part du législateur et est, dans le même temps, étroitement liée aux avantages fiscaux facultatifs octroyés pour la navigation sur les voies navigables intérieures. La majorité des États membres, dont l'Allemagne, ont décidé de ne pas taxer les combustibles utilisés à cette fin. En ce qui concerne le Rhin et ses affluents, cette exonération fiscale figure également dans un accord international⁸ que l'Allemagne a ratifié. Il est également jugé peu pratique de taxer séparément les combustibles d'alimentation utilisés pour la production d'électricité à bord (voir l'article 21, paragraphe 5, troisième alinéa, de la directive 2003/96/CE) car cela supposerait, au minimum, une distinction entre le combustible utilisé pour la production d'électricité et le combustible utilisé pour la navigation. Enfin, pour se prononcer sur la possibilité d'étendre l'exonération applicable à la navigation maritime aux combustibles utilisés pour la navigation sur les voies navigables intérieures, les États membres prendront en considération plusieurs éléments, notamment les objectifs généraux de

⁷ Précédemment, la Commission a estimé que le passage à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre entraînerait une réduction moyenne des émissions de CO₂ de 50 %, voir note de bas de page 2. Cependant, l'incidence de la mesure considérée peut diverger sensiblement de cette valeur moyenne étant donné qu'elle dépend essentiellement de l'intensité de carbone dans la partie concernée du marché et du moment précis où la demande d'électricité supplémentaire interviendra.

⁸ Voir l'article 1 de l'accord du 16 mai 1952 entre les États riverains du Rhin et la Belgique, relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane (Bundesgesetzblatt 1953, partie II, p. 531).

la politique nationale des transports tels que les considérations environnementales, ce qui pourrait les amener à ne pas taxer les combustibles utilisés à cette fin.

À ce stade, il est dès lors considéré comme justifié d'étendre la possibilité d'exonérer l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre aux ports situés sur les voies navigables intérieures.

Marché intérieur et concurrence loyale

Du point de vue du marché intérieur et de la concurrence loyale, la mesure sollicitée réduirait la distorsion qui existe entre les deux sources concurrentes d'électricité pour les navires à quai, à savoir la production à bord et le réseau électrique terrestre, qui découle de l'exonération applicable aux combustibles de soute.

En ce qui concerne la concurrence entre les exploitants de navires, il y a lieu tout d'abord de rappeler qu'actuellement très peu de navires utilisent l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre sur une base commerciale. En deuxième lieu, même si la mesure donne aux compagnies de navigation un avantage au sens où elles seront en mesure d'acheter de l'électricité à un coût plus faible que les compagnies opérant dans d'autres secteurs, la mesure examinée ne devrait pas modifier sensiblement la position concurrentielle dans le secteur de la navigation. Bien que les prévisions précises des coûts dépendent fortement de l'évolution du prix du pétrole et soient par conséquent très difficiles à établir, les éléments dont on dispose confirment la déclaration de l'Allemagne indiquant que, dans l'ensemble, même une exonération totale ne réduirait pas, dans la plupart des cas, les coûts opérationnels liés au réseau électrique terrestre à un niveau inférieur à celui des coûts de production à bord⁹ et, en tout état de cause, elle ne représenterait pas un avantage concurrentiel important pour les exploitants de navires qui utilisent l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre par rapport à ceux qui ont recours à la production à bord. En l'occurrence, une grave distorsion telle que celle précitée est d'autant plus improbable que l'Allemagne respectera le niveau minimal de taxation prévu par la directive 2003/96/CE.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, dans une situation où, comme cela est indiqué ci-dessus, il est peu probable que l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre devienne, du moins à court terme, plus économique que la production à bord malgré l'allégement fiscal, la réduction de la taxation applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne devrait pas non plus fausser sensiblement la concurrence entre les ports en incitant les navires à modifier leur itinéraire en fonction de la disponibilité de cette solution.

Enfin, il y a lieu d'ajouter que la période pour laquelle il est proposé d'autoriser l'application d'un taux réduit de taxation est suffisamment brève pour rendre improbable une modification de l'analyse effectuée dans les deux paragraphes précédents avant la date d'expiration de la mesure.

⁹ Cf. Commission européenne, direction générale de l'environnement, contrat de services portant sur l'attribution et la réduction des émissions des navires ainsi que les instruments basés sur le marché en ce qui concerne l'utilisation du réseau électrique terrestre (tâche 2a), août 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. L'analyse des coûts est réalisée pour les trois ports suivants: Göteborg (Suède), Juneau et Long Beach (États-Unis).

Période d'application de la mesure et évolution du cadre de l'UE régissant la taxation de l'énergie

En principe, la période d'application de la dérogation devrait être suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs portuaires d'effectuer les investissements nécessaires. Cet objectif doit néanmoins être concilié avec la nécessité de réexaminer la situation en Allemagne en temps utile et de ne pas remettre en cause l'évolution future du cadre juridique existant. À cet égard, il convient de rappeler que la Commission a proposé de réviser la directive 2003/96/CE le 13 avril 2011¹⁰, afin de l'harmoniser davantage avec les objectifs des politiques en matière d'énergie et d'environnement, et notamment les objectifs relatifs à la lutte contre le changement climatique définis pour l'après 2013. La présente proposition contient également une disposition imposant aux États membres d'exonérer de la taxation l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre jusqu'au 31 décembre 2020 [projet de l'article 14, paragraphe 1, point e)]. Dans ces circonstances, il apparaît approprié d'octroyer l'autorisation sollicitée pour une période de trois ans, sous réserve de l'entrée en vigueur de dispositions générales dans ce domaine avant la date d'expiration prévue.

Règles en matière d'aides d'État

Le taux de taxation de 0,50 EUR/MWh envisagé par les autorités allemandes respecte le niveau minimum de taxation conformément à l'article 10 de la directive 2003/96/CE. En conséquence, la mesure relève du règlement général d'exemption par catégorie [règlement (CE) n° 800/2008]¹¹ et est donc exemptée de l'obligation de notification préalable.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

La présente proposition fait suite à une demande présentée par l'Allemagne et elle ne concerne que cet État membre.

Obtention et utilisation d'expertise

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

Analyse d'impact

La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation à un seul État membre, à sa propre demande.

¹⁰ Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2003/96/CE du Conseil restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité [COM (2011) 169/3].

¹¹ Règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie), JO L 214 du 9.8.2008.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La proposition vise à autoriser l'Allemagne à déroger aux dispositions générales de la directive 2003/96/CE du Conseil et à appliquer un taux réduit de 0,50 EUR/MWh à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port.

Base juridique

Article 19 de la directive 2003/96/CE du Conseil.

Principe de subsidiarité

Le domaine de la fiscalité indirecte, couvert par l'article 113 du TFUE, ne relève pas en lui-même des compétences exclusives de l'Union européenne au sens de l'article 3 du TFUE.

Cependant, l'exercice par les États membres de leurs compétences dans ce domaine est strictement encadré et limité par le droit de l'UE en vigueur. Conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, seul le Conseil est habilité à autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent pas se substituer au Conseil.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. L'allégement fiscal ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis (cf. les considérations concernant les aspects liés au marché intérieur et à la concurrence loyale ci-dessus).

Choix des instruments

Instrument(s) proposé(s): décision du Conseil.

L'article 19 de la directive 2003/96/CE ne prévoit que ce type de mesure.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La mesure n'entraîne pas de charge financière et administrative pour l'Union. La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union européenne.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant l'Allemagne à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port («électricité fournie par le réseau électrique terrestre») conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité¹², et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par lettre du 27 décembre 2010, l'Allemagne a demandé l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port («électricité fournie par le réseau électrique terrestre») au titre de l'article 19 de la directive 2003/96/CE.
- (2) Avec l'allègement fiscal qu'elle entend appliquer, l'Allemagne vise à promouvoir une utilisation plus généralisée de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports moins préjudiciable à l'environnement que l'utilisation de combustibles de soute à bord des navires.
- (3) Dans la mesure où l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre permet d'éviter les émissions de polluants atmosphériques liées à la combustion de combustibles de soute à bord des navires à quai, elle contribue à améliorer localement la qualité de l'air dans les villes portuaires. La mesure devrait dès lors contribuer à la réalisation des objectifs de l'UE en matière d'environnement et de santé.
- (4) L'octroi à l'Allemagne d'une autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire à la réalisation des objectifs précités, étant donné que la production à bord demeurera, dans la plupart des cas, la solution de remplacement la plus compétitive. Pour le même motif et en raison du taux actuel de pénétration du marché de cette technologie, qui est relativement bas, il est peu probable que la mesure conduise à de

¹² JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

graves distorsions de la concurrence pendant sa durée de vie et elle n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.

- (5) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, toute autorisation octroyée au titre de cet article doit être strictement limitée dans le temps. Étant donné qu'il est nécessaire, d'une part, que la période soit suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs portuaires d'effectuer les investissements nécessaires, mais aussi, d'autre part, de réexaminer la situation en Allemagne en temps utile et de ne pas remettre en cause l'évolution future du cadre juridique existant, il convient d'octroyer l'autorisation demandée pour une période de trois ans, sous réserve de l'entrée en vigueur de dispositions générales dans ce domaine avant la date d'expiration prévue,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'Allemagne est autorisée à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports, autres que les bateaux de plaisance privés, à condition que les niveaux minima de taxation prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision est applicable à partir du vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle cesse de s'appliquer après trois ans.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 du TFUE, arrête des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux applicables à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la présente décision cesse de s'appliquer le jour de l'entrée en vigueur de ces dispositions générales.

Article 3

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles,

Par le Conseil
Le président