



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 1° giugno 2011
(OR. en)**

11010/11

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0133 (NLE)**

FISC 81

PROPOSTA

Mittente:	Commissione europea
Data:	30 maggio 2011
n. doc. Comm.:	COM(2011) 302 definitivo
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che autorizza la Germania ad applicare un'aliquota ridotta della tassa sull'elettricità all'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto ("elettricità erogata da reti elettriche terrestri") in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2011) 302 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 27.5.2011
COM(2011) 302 definitivo

2011/0133 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Germania ad applicare un'aliquota ridotta della tassa sull'elettricità all'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto ("elettricità erogata da reti elettriche terrestri") in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità è disciplinata, all'interno dell'Unione, dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio¹ (di seguito denominata "la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre alle disposizioni previste in particolare agli articoli 5, 15 e 17 il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

Scopo della presente proposta è autorizzare la Germania ad applicare un'aliquota ridotta della tassa sull'elettricità all'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto (di seguito denominata "elettricità erogata da reti elettriche terrestri"). L'esenzione è volta a fornire un incentivo economico per promuovere l'uso dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri allo scopo di ridurre l'inquinamento atmosferico nelle città portuali.

La richiesta e il suo contesto generale

Con lettera del 27 dicembre 2010 le autorità tedesche hanno informato la Commissione della loro intenzione di applicare un'aliquota ridotta di tassazione al livello dell'aliquota minima dell'UE, ossia 0,50 EUR/MWh, dell'imposta sull'elettricità erogata da reti elettriche terrestri. La Germania ha fornito informazioni complementari l'11 gennaio 2011.

La Germania ha chiesto che la riduzione sia concessa per un periodo indeterminato.

Con la misura richiesta la Germania intende offrire un incentivo all'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri, che è considerata un'alternativa meno inquinante rispetto alla generazione di elettricità a bordo delle navi ormeggiate nei porti. Attualmente l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri deve essere tassata all'aliquota generale dell'imposta sull'elettricità, che è di 20,50 EUR/MWh. D'altro canto, in conformità all'articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva sulla tassazione dell'energia, gli Stati membri devono esentare l'elettricità generata a bordo delle navi per la navigazione nelle acque comunitarie e, in virtù dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera f) della stessa direttiva, possono esentare l'elettricità prodotta a bordo delle imbarcazioni per la navigazione sulle vie navigabili interne.

La Germania vorrebbe applicare un'aliquota ridotta di 0,50 EUR/MWh all'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, rispettando così il livello minimo di tassazione dell'elettricità stabilito dalla direttiva 2003/96/CE. L'aliquota ridotta dell'imposta sull'elettricità deve essere applicata a tutte le forniture di elettricità erogata da reti elettriche terrestri sia nelle acque comunitarie che nelle vie navigabili interne, ad eccezione delle forniture destinate alle imbarcazioni da diporto.

Riducendo l'aliquota la Germania intende incentivare gli operatori navali a fare uso dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri al fine di ridurre le emissioni atmosferiche e

¹ 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.

quelle di biossido di carbonio, nonché l'inquinamento acustico, prodotti dalle navi ormeggiate in porto. L'applicazione dell'aliquota d'imposta ridotta migliorerebbe la posizione concorrenziale dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri rispetto al consumo di combustibile bunker per uso a bordo, del tutto esente da imposta.

La Germania ritiene che la misura sia conforme alla raccomandazione 2006/339/CE² della Commissione finalizzata a promuovere l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti dell'UE, nonché alla comunicazione della Commissione "Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018" (COM(2009) 8)³.

Argomentazioni addotte dalle autorità tedesche in merito all'impatto della misura sul mercato interno

Secondo le autorità tedesche, la misura non inciderebbe sul corretto funzionamento del mercato interno e non comporterebbe una distorsione della concorrenza. Esse sostengono che i beneficiari, ossia gli operatori delle navi che riceveranno l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri tassata al livello minimo previsto dalla direttiva 2003/96/CE, di fatto non otterranno un vantaggio economico in quanto attualmente tali operatori generano la propria elettricità a bordo e tale elettricità è esente da imposta. Secondo il loro parere, la sostituzione dell'energia generata a bordo con l'energia erogata da reti elettriche terrestri tassata al livello minimo applicabile non comporterebbe un vantaggio globale in termini di costi.

Disposizioni vigenti nel settore oggetto della proposta

Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, in particolare gli articoli 14, paragrafo 1, lettera c), e 15, paragrafo 1, lettera f).

Valutazione della misura ai sensi dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

Considerazioni politiche specifiche

L'articolo 19, paragrafo 1, primo comma, della direttiva recita come segue:

“Oltre a quanto disposto dagli articoli che precedono, in particolare gli articoli 5, 15 e 17, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche.”

Tramite la riduzione d'imposta le autorità tedesche mirano a promuovere un sistema di approvvigionamento di energia elettrica per le navi ormeggiate nei porti che sia meno dannoso per l'ambiente e contribuisca pertanto a migliorare la qualità dell'aria locale. La Germania ha sottolineato che la Commissione ha di fatto già raccomandato l'uso di elettricità erogata da reti elettriche terrestri quale alternativa alla produzione di elettricità a bordo di navi

² Raccomandazione 2006/339/CE della Commissione, dell'8 maggio 2006, finalizzata a promuovere l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari (GU L 125 del 12.5.2006).

³ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018, COM(2009) 8 definitivo.

ormeggiate in porto, riconoscendone pertanto i vantaggi a livello ambientale⁴. Va notato che in Germania l'elettricità fornita alle navi ormeggiate in porto è attualmente tassata a 20,50 EUR/MHw. La riduzione richiesta rappresenterebbe pertanto un ulteriore incentivo all'utilizzo di questa tecnologia, pari a 20 EUR/MHw, e contribuirebbe quindi all'obiettivo strategico indicato.

La Commissione osserva inoltre che un ostacolo importante ad un uso più diffuso dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri è attualmente costituito dall'assenza pressoché totale delle necessarie infrastrutture terrestri nei porti; per raggiungere l'obiettivo strategico dell'esenzione d'imposta in questione è pertanto probabile che saranno necessarie iniziative supplementari finalizzate in particolare alla costruzione di tali infrastrutture. Va notato a tale riguardo che, a partire da giugno 2011, gli Stati membri saranno soggetti all'obbligo incondizionato di rispettare norme di qualità dell'aria per determinati inquinanti come il materiale particolato⁵. Per osservare tale obbligo essi dovranno, ove necessario, trovare soluzioni a problemi come le emissioni delle navi ormeggiate in porto ed è prevedibile che nei porti che presentano questi problemi l'utilizzo dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri sarà incoraggiato nell'ambito della strategia generale per migliorare la qualità dell'aria.

Riguardo alla natura dell'obiettivo strategico perseguito, la Commissione ricorda che la promozione dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri è di fatto un obiettivo strategico comune cui dovrebbe mirare l'intera Unione. Lo si afferma chiaramente nella comunicazione della Commissione COM(2007) 575 su una politica marittima integrata e nel documento di lavoro dei servizi della Commissione⁶ che l'accompagna, nel quale si annuncia che la revisione della direttiva 2003/96/CE terrà conto di detto obiettivo. L'articolo 19 si propone tuttavia di rispondere alle specifiche circostanze di ogni Stato membro non riprese nella direttiva stessa. Una deroga ai sensi dell'articolo 19 che persegua l'obiettivo strategico di promuovere l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri può pertanto essere concessa a titolo di misura transitoria prima che si tenga conto di detto obiettivo nel quadro della revisione della direttiva 2003/96/CE.

Coerenza con gli altri obiettivi e politiche dell'Unione

La misura richiesta riguarda soprattutto la politica ambientale dell'UE. Nella misura in cui contribuirà a ridurre il consumo di combustibile a bordo delle navi ormeggiate in porto, essa aiuterà effettivamente a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali. Entro certi limiti, la misura potrebbe anche portare a una riduzione delle emissioni di CO₂, anche se l'entità di questo effetto dipenderà dalla fonte dell'elettricità che dovrà essere fornita alle navi tramite le reti elettriche terrestri⁷.

⁴ Cfr. nota 2.

⁵ Cfr. direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008).

⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una politica marittima integrata per l'Unione europea COM(2007) 575 definitivo del 10.10.2007, e documento di lavoro dei servizi della Commissione – Documento di accompagnamento alla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – Una politica marittima integrata per l'Unione europea (SEC(2007) 1278 del 10.10.2007).

⁷ In un'occasione precedente la Commissione ha stimato che il passaggio all'elettricità erogata da reti elettriche terrestri porterà a una riduzione media del 50% delle emissioni di CO₂, cfr. nota 2. L'impatto della misura in questione può tuttavia differire considerevolmente da tale valore medio in funzione

Va a questo punto ricordato che uno dei motivi principali per cui l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri si trova in posizione concorrenziale sfavorevole rispetto all'elettricità prodotta a bordo delle navi ormeggiate in porto è che quest'ultima gode attualmente di una completa esenzione fiscale netta: non è fiscalmente esente solo il combustibile per uso bordo utilizzato per la produzione di elettricità, in conformità a quanto disposto dall'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2003/96/CE, ma lo è anche la stessa elettricità prodotta a bordo delle navi (cfr. articolo 14, paragrafo 1, lettera c), della direttiva). Quantunque quest'ultima esenzione possa essere giudicata difficilmente compatibile con gli obiettivi ambientali dell'Unione, essa risponde a considerazioni di ordine pratico. In effetti, la tassazione dell'elettricità prodotta a bordo imporrebbe al proprietario della nave (spesso stabilito in un paese terzo) o all'operatore di dichiarare la quantità di elettricità consumata. La dichiarazione dovrebbe inoltre specificare la percentuale di elettricità consumata all'interno delle acque territoriali dello Stato membro nel quale l'imposta è dovuta. Per i proprietari delle navi, produrre una dichiarazione per ogni Stato membro nelle cui acque territoriali l'elettricità sia stata consumata rappresenterebbe un gravoso onere amministrativo. Date le circostanze, può risultare giustificato non penalizzare l'alternativa meno inquinante costituita dall'elettricità erogata da reti elettriche terrestri e permettere alla Germania di applicare una riduzione dell'aliquota di tassazione.

Riguardo all'elettricità consumata dalle navi ormeggiate nei porti sulle vie navigabili interne, e contrariamente alla situazione prevalente nei porti di mare, l'esenzione dell'elettricità prodotta a bordo è meramente facoltativa per gli Stati membri [articolo 15, paragrafo 1, lettera f)]. Non esiste pertanto alcun ostacolo giuridico che impedisca agli Stati membri di considerare l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri alla stregua dell'elettricità generata a bordo delle navi ormeggiate nei porti delle vie navigabili interne. Tuttavia la possibilità, prevista dall'articolo 15, paragrafo 1, lettera f) della direttiva, di non tassare l'elettricità generata a bordo è dovuta di nuovo a considerazioni di ordine pratico da parte del legislatore, al tempo stesso strettamente legate ai vantaggi fiscali facoltativi concessi per la navigazione interna. La maggior parte degli Stati membri, Germania compresa, ha deciso di non tassare i combustibili utilizzati a tal fine. Per quanto riguarda il Reno e i suoi affluenti, tale esenzione fiscale è anche contemplata in un accordo internazionale⁸, che la Germania ha ratificato. Essi ritengono inoltre poco pratico tassare separatamente il combustibile d'alimentazione utilizzato per produrre elettricità a bordo (cfr. l'articolo 21, paragrafo 5, terzo comma, della direttiva 2003/96/CE), perché ciò presupporrebbe, quanto meno, una distinzione tra il combustibile utilizzato per la generazione di energia elettrica e quello utilizzato per la navigazione. Infine, nel decidere se estendere l'esenzione fiscale applicabile alla navigazione marittima ai combustibili utilizzati per la navigazione interna, gli Stati membri prendono in considerazione una serie di aspetti, tra cui gli obiettivi generali della politica nazionale in materia di trasporti (ad esempio, considerazioni di natura ambientale) che possono indurli a non tassare i combustibili usati per tali fini.

Si ritiene pertanto giustificato, allo stadio attuale, estendere la possibilità di esonerare l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri ai porti delle acque interne.

dell'intensità di carbonio del settore di mercato interessato e del momento esatto della domanda di elettricità supplementare.

⁸ Cfr. l'articolo 1 dell'accordo del 16 maggio 1952 tra gli Stati rivieraschi del Reno e il Belgio sul trattamento doganale e fiscale del gasolio utilizzato come combustibile delle navi nella navigazione sul Reno (Bundesgesetzblatt 1953, parte II, pag. 531).

Mercato interno e concorrenza leale

Dal punto di vista del mercato interno e della concorrenza leale, la misura richiesta ridurrebbe la distorsione che, a causa dell'esenzione fiscale applicata ai combustibili per uso bordo, esiste tra le due fonti concorrenti di elettricità per navi ormeggiate in porto, ovvero la generazione a bordo e l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri.

Riguardo alla concorrenza tra operatori di navi, va ricordato innanzitutto che sono molto poche le navi che fanno attualmente uso di elettricità erogata da reti terrestri su base commerciale. In secondo luogo, anche se la misura esaminata conferirà un vantaggio alle società di trasporto marittimo, che potranno così acquistare elettricità ad un costo inferiore rispetto alle società che operano in altri settori, essa non dovrebbe alterare in modo significativo la situazione concorrenziale nel settore del trasporto marittimo. Sebbene sia molto difficile fare previsioni precise dei costi a causa della loro forte dipendenza dalle fluttuazioni del prezzo del greggio, i dati disponibili confermerebbero quanto dichiarato dalla Germania, ossia che, nell'insieme, neanche la piena esenzione fiscale ridurrebbe, nella maggior parte dei casi, i costi operativi legati all'elettricità erogata da reti elettriche terrestri rispetto ai costi di produzione a bordo⁹ e pertanto non costituirebbe in alcun caso un significativo vantaggio concorrenziale per gli operatori di navi che usano l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri rispetto agli operatori di navi che utilizzano elettricità generata a bordo. Nel caso in questione, una significativa distorsione del tipo sopra indicato è ancora meno probabile dal momento che la Germania rispetterà il livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE.

Per quanto riguarda la concorrenza fra porti, in una situazione in cui, come spiegato precedentemente, è poco probabile che l'uso di elettricità erogata da reti elettriche terrestri diventi, almeno a breve termine, più economicamente conveniente di quella prodotta a bordo nonostante la riduzione fiscale, è altrettanto improbabile che la riduzione dell'aliquota d'imposta dia luogo a distorsioni significative della concorrenza tra i porti, inducendo le navi a modificare la loro rotta in funzione della disponibilità di questo tipo di energia.

Infine, è possibile aggiungere che il periodo per il quale si propone di autorizzare l'applicazione dell'aliquota ridotta è sufficientemente breve da rendere improbabile una modifica dell'analisi effettuata nei due paragrafi precedenti prima che la misura arrivi a scadenza.

Periodo di applicazione della misura e sviluppo del quadro fiscale dell'UE in materia di energia

In teoria, il periodo di applicazione della deroga dovrebbe essere abbastanza lungo da non dissuadere gli operatori portuali dall'effettuare i necessari investimenti. Questo obiettivo deve tuttavia tener conto dell'esigenza di rivedere a tempo debito la situazione in Germania e di non pregiudicare i futuri sviluppi del quadro giuridico in vigore. A quest'ultimo proposito occorre ricordare che il 13 aprile 2011¹⁰ la Commissione ha proposto una revisione della

⁹ Cfr. Commissione europea – Direzione generale Ambiente, “Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity, August 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. L'analisi dei costi è stata effettuata per i porti di Göteborg (Svezia), Juneau e Long Beach (Stati Uniti).

¹⁰ Proposta di direttiva del Consiglio recante modifica della direttiva 2003/96/CE che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, COM(2011) 169/3.

direttiva 2003/96/CE al fine di armonizzarla maggiormente con gli obiettivi della politica energetica e ambientale e in particolare con quelli relativi alla lotta contro i cambiamenti climatici stabiliti per gli anni successivi al 2013. La proposta contiene anche una disposizione in base alla quale gli Stati membri sono tenuti ad esentare dall'imposta l'elettricità erogata da reti elettriche terrestri fino al 31 dicembre 2020 [progetto di articolo 14, paragrafo 1, lettera e)]. Considerate le circostanze, sembra adeguato concedere l'autorizzazione richiesta per un periodo di tre anni, fatta tuttavia salva l'entrata in vigore delle disposizioni generali in materia prima della scadenza prevista.

Normativa sugli aiuti di Stato

L'aliquota d'imposta di 0,50 EUR/MHw prevista dalle autorità tedesche rispetta il livello minimo di tassazione a norma dell'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE. La misura rientra pertanto nel cosiddetto regolamento generale di esenzione per categoria (regolamento (CE) n. 800/2008)¹¹ e di conseguenza è esente dall'obbligo di notifica preventiva.

2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI CON LE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Consultazione delle parti interessate

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dalla Germania e concerne solo questo Stato membro.

Raccolta e utilizzazione dei pareri degli esperti

Non è stato necessario ricorrere al parere di esperti esterni.

Valutazione dell'impatto

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Scopo della proposta è autorizzare la Germania, in deroga alle disposizioni generali della direttiva 2003/96/CE del Consiglio, ad applicare un'aliquota ridotta di 0,50 EUR/MWh della tassa sull'elettricità all'elettricità fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto.

Base giuridica

Articolo 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

¹¹ Regolamento (CE) n. 800/2008 della Commissione, del 6 agosto 2008, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato comune in applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria), GU L 214 del 9.8.2008.

Principio di sussidiarietà

Il settore della tassazione indiretta di cui all'articolo 113 del TFUE non è di per sé di esclusiva competenza dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 3 del TFUE.

L'esercizio delle competenze degli Stati membri in tale settore è tuttavia rigorosamente determinato e limitato dal diritto UE vigente. A norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, soltanto il Consiglio è abilitato ad autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono sostituirsi al Consiglio.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

Principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale non eccede quanto è necessario per raggiungere l'obiettivo in questione (cfr. *supra* le considerazioni concernenti gli aspetti relativi al mercato interno e alla concorrenza leale).

Scelta dello strumento

Strumento proposto: decisione del Consiglio.

L'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE prevede unicamente questo tipo di misura.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La misura non comporta alcun onere finanziario o amministrativo per l'Unione europea. La proposta non ha pertanto alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza la Germania ad applicare un'aliquota ridotta della tassa sull'elettricità all'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto ("elettricità erogata da reti elettriche terrestri") in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità¹², in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Con lettera del 27 dicembre 2010 la Germania ha chiesto l'autorizzazione, in conformità all'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE, ad applicare un'aliquota ridotta della tassa sull'elettricità all'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto ("elettricità erogata da reti elettriche terrestri").
- (2) Lo sgravio fiscale che la Germania intende applicare mira a promuovere un uso più generalizzato dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri quale sistema meno dannoso per l'ambiente, rispetto al consumo di combustibile bunker a bordo, per soddisfare i bisogni energetici delle navi ormeggiate in porto.
- (3) Poiché l'utilizzo dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dall'uso di combustibile per uso bordo, esso contribuisce a migliorare la qualità dell'aria delle località portuali. La misura dovrebbe pertanto contribuire alla realizzazione degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente e sanità.
- (4) L'autorizzazione concessa alla Germania di applicare un'aliquota ridotta alla tassa sull'elettricità erogata da reti elettriche terrestri non eccede quanto è necessario per conseguire il suddetto obiettivo, dato che nella maggior parte dei casi la produzione a bordo continuerà a rappresentare l'alternativa più competitiva. Analogamente e a causa dell'attuale scarsa penetrazione nel mercato di questa tecnologia, è poco probabile che la misura comporti significative distorsioni della concorrenza mentre è in vigore e pertanto non pregiudicherà il corretto funzionamento del mercato interno.

¹² GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

- (5) Dall'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, si desume che ciascuna autorizzazione concessa a norma di detto articolo deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Data la necessità, da un lato, che il periodo sia abbastanza lungo da non dissuadere gli operatori portuali dall'effettuare i necessari investimenti e, dall'altro, di riesaminare a tempo debito la situazione in Germania e di non compromettere i futuri sviluppi del quadro giuridico in vigore, è opportuno concedere l'autorizzazione richiesta per un periodo di tre anni, fatta tuttavia salva l'entrata in vigore delle disposizioni generali in materia prima della scadenza prevista,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Si autorizza la Germania ad applicare un'aliquota ridotta della tassa sull'elettricità all'elettricità fornita direttamente a navi ormeggiate in porto, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

Articolo 2

La presente decisione si applica a decorrere dal ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. La decisione cessa di applicarsi dopo tre anni.

Tuttavia, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 del TFUE, stabilisce disposizioni generali relativi ai vantaggi fiscali applicabili all'elettricità erogata da reti elettriche terrestri, la presente decisione cessa di essere applicabile il giorno dell'entrata in vigore di dette disposizioni.

Articolo 3

La Repubblica federale di Germania è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio
Il presidente