



Bruxelles, le 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION 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 conformément à l'article 19 de la
directive 2003/96/CE**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs 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 Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité¹ (ci-après 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.

En vertu de la décision d'exécution 2014/722/UE du Conseil du 14 octobre 2014² (précédée de la décision d'exécution 2011/445/UE du Conseil du 12 juillet 2011³), l'Allemagne a déjà été autorisée à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés⁴, se trouvant à quai dans les ports («électricité fournie par le réseau électrique terrestre»).

L'objectif de la présente proposition est de proroger cette autorisation, comme l'a sollicité l'Allemagne, la dérogation actuelle ayant expiré le 16 juillet 2020.

Par lettre du 29 janvier 2020, les autorités allemandes ont informé la Commission de leur intention de proroger la mesure actuelle jusqu'au 31 décembre 2025. Des informations complémentaires ont été fournies par lettre datée du 30 avril 2020.

L'Allemagne demande le renouvellement de l'autorisation d'appliquer, à l'alimentation électrique à quai des navires⁵ opérant exclusivement à des fins commerciales dans les eaux de l'Union et les eaux intérieures (y compris la pêche)⁶, un taux réduit de taxation de 0,50 EUR/MWh, égal au taux minimum de taxation de l'électricité destinée à une consommation professionnelle prévu par la directive.

La période de validité demandée, qui va du 17 juillet 2020 au 31 décembre 2025, s'inscrit dans la continuité de la dérogation actuelle et respecte la période maximale autorisée par l'article 19 de la directive sur la taxation de l'énergie.

La réduction vise à continuer d'encourager, par une mesure économique, le déploiement et l'utilisation du réseau électrique terrestre afin de réduire la pollution atmosphérique dans les villes portuaires, d'améliorer localement la qualité de l'air et de réduire le bruit au bénéfice de la santé des habitants.

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

² JO L 300 du 18.10.2014, p. 55.

³ JO L 191 du 22.7.2011, p. 22.

⁴ L'expression «bateau de plaisance privé» est définie à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

⁵ Définis dans la demande comme tous les bateaux et autres engins flottants à motorisation relevant du chapitre 89 de la nomenclature combinée.

⁶ Conformément au droit national, la mesure ne s'applique pas à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre aux embarcations qui séjournent dans un chantier naval.

La mesure qu'entend appliquer l'Allemagne a également pour objectif de réduire l'incidence du transport maritime sur l'environnement.

Par la mesure demandée, l'Allemagne souhaite continuer à encourager l'utilisation du réseau électrique terrestre, qui est considéré comme une solution de remplacement moins polluante que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Comme indiqué dans la demande, en Allemagne, le taux normal de la taxe applicable à l'électricité est de 20,50 EUR/MWh. L'avantage fiscal s'élève actuellement à 20,00 EUR/MWh. Cela signifie que les bénéficiaires sont soumis au taux minimum de taxation de 0,50 EUR/MWh applicable à l'électricité dans l'UE en vertu de la directive sur la taxation de l'énergie (comme indiqué à l'article 10, paragraphe 1, et à l'annexe I, tableau C, de la directive, en ce qui concerne la consommation professionnelle). L'Allemagne autorise l'octroi de l'avantage fiscal sous la forme soit d'une réduction du taux appliqué à la fourniture (une autorisation est nécessaire) soit d'un remboursement de la taxe.

Par ailleurs, conformément à l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive sur la taxation de l'énergie, les États membres doivent exonérer les produits énergétiques utilisés pour produire de l'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Ils peuvent également le faire dans le cas de l'électricité produite à bord des bateaux pour la navigation sur les voies navigables intérieures, conformément à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive. L'Allemagne a confirmé la transposition de cette dernière exonération facultative.

Les autorités allemandes ont indiqué que la réduction de la taxation s'applique à tous les navires autres que les bateaux de plaisance privés, ce qui signifie que l'ensemble des navires concernés par la navigation commerciale, indépendamment de leur taille ou de leur pavillon, peuvent bénéficier de la réduction en question. Les navires ne sont toutefois pas tenus d'utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Comme indiqué dans la demande, depuis l'entrée en vigueur du régime en 2011, le nombre de bénéficiaires a considérablement augmenté; dans le secteur de la navigation intérieure, presque tous les navires peuvent être approvisionnés en électricité fournie par le réseau électrique terrestre; dans le secteur maritime, il existe actuellement très peu d'installations qui ne sont pas destinées aux transbordeurs assurant des liaisons entre îles. En outre, d'après les données disponibles, dans les ports des eaux intérieures, il existe 454 installations opérationnelles, 385 installations planifiées et 115 installations supplémentaires potentielles. Dans les ports maritimes, il existe 240 installations opérationnelles (dont 237 pour les services de transbordeurs assurant des liaisons entre îles), 30 installations planifiées (principalement pour les paquebots et porte-conteneurs) et 32 autres installations potentielles.

Pour estimer les dépenses fiscales liées à la mesure, les autorités allemandes ont calculé la perte de recettes fiscales sur la base de la quantité d'électricité consommée en relation avec l'avantage et du montant de l'avantage. L'allègement fiscal s'élève actuellement à 20,00 EUR/MWh (le taux de taxation normal, comme mentionné précédemment, est de 20,50 EUR/MWh). En 2019, la consommation d'électricité fournie par le réseau terrestre dans les ports s'est élevée à 79 302 MWh. Compte tenu de l'allègement fiscal, il en résulte une perte de recettes fiscales pour 2019 d'un montant de 1,586 millions d'EUR. Si l'on part du principe que l'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre augmentera à l'avenir en raison des mesures de soutien, la perte est estimée à 2 millions d'EUR par an pour les années à venir.

L'Allemagne a demandé que l'autorisation lui soit accordée jusqu'au 31 décembre 2025, à compter du 17 juillet 2020, sans interruption avec la dérogation actuelle et dans le respect de la période maximale indiquée à l'article 19, paragraphe 2, de la directive.

Avec cet allègement fiscal, l'Allemagne souhaite encourager les exploitants de navires à utiliser le réseau électrique terrestre afin de réduire les émissions atmosphériques et le bruit provenant de la combustion des carburants des navires à quai, ainsi que les émissions de CO₂. L'application d'un taux réduit de taxation renforcerait la compétitivité du réseau électrique terrestre par rapport à l'utilisation de combustibles de soute à bord, qui fait l'objet d'une exonération.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La taxation de l'électricité est régie par la directive 2003/96/CE, et notamment par son article 10. L'article 14, paragraphe 1, point c), prévoit une exonération fiscale obligatoire pour l'électricité produite à bord des bateaux. Les articles 5, 15 et 17 prévoient la possibilité pour les États membres d'appliquer des taux de taxation différenciés, y compris des exonérations et des réductions, à certaines utilisations de l'électricité. Cependant, ces dispositions en tant que telles ne prévoient pas de taxation réduite de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Selon les autorités allemandes, la mesure constitue une aide d'État et relève du champ d'application de la législation de l'Union en la matière; en particulier, le régime a été jugé approprié et notifié au titre de l'article 25 du règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission⁷, qui a désormais été remplacé par le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission⁸, comme précisé ci-dessous.

Dispositions de la directive sur la taxation de l'énergie

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 fiscale considérée, les autorités allemandes visent à continuer de promouvoir un mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports qui soit moins préjudiciable à l'environnement et, ainsi, à améliorer localement la qualité de l'air et à réduire le bruit. La Commission a déjà recommandé l'utilisation du réseau électrique terrestre en tant que solution de remplacement pour la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai et en a de ce fait reconnu les avantages environnementaux⁹. Actuellement, le taux normal applicable à l'électricité est de 20,50 EUR/MWh, et l'avantage fiscal s'élève à 20,00 EUR/MWh. Les bénéficiaires sont ainsi soumis au taux minimum de

⁷ 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, p. 3.

⁸ Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

⁹ 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).

taxation de l'UE de 0,50 EUR/MWh applicable à l'électricité en vertu de la directive sur la taxation de l'énergie, ce qui permet dès lors de continuer à contribuer à la réalisation de l'objectif énoncé.

La possibilité d'instaurer un traitement fiscal favorable pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre peut être envisagée au titre de l'article 19 de la directive, puisque son objectif est de permettre aux États membres d'introduire de nouvelles exonérations ou réductions pour des raisons de politique spécifiques.

L'Allemagne a demandé que la mesure s'applique durant une période correspondant presque à la période maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, à savoir six ans. En principe, la période d'application de la dérogation devrait être suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs portuaires et les fournisseurs d'électricité de continuer ou de commencer à effectuer les investissements nécessaires dans les infrastructures d'électricité terrestre. Ce délai offrira la sécurité juridique maximale possible également aux exploitants de navires qui doivent planifier leurs investissements en équipements à bord.

Il importe toutefois que la dérogation ne remette pas en cause l'évolution ultérieure du cadre juridique existant et qu'elle tienne compte de la révision à venir de la directive sur la taxation de l'énergie et de l'éventuelle adoption par le Conseil d'un acte juridique fondé sur une proposition de la Commission visant à modifier la directive sur la taxation de l'énergie. Cette révision fera suite à l'évaluation de la directive sur la taxation de l'énergie¹⁰ et aux conclusions du Conseil sur le cadre de l'Union régissant la taxation de l'énergie du 28 novembre 2019¹¹. Dans ses conclusions, le Conseil a invité la Commission à analyser et à évaluer les options possibles en vue de publier en temps utile une proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie; il l'a engagée à accorder une attention particulière au champ d'application de la directive, aux taux minima et aux réductions et exonérations fiscales spécifiques.

Dans ces circonstances, s'il apparaît approprié d'octroyer l'autorisation pour la période sollicitée, il convient néanmoins d'établir la validité de la dérogation sous réserve de l'entrée en application de dispositions générales dans ce domaine avant la fin de l'année 2025.

En outre, les autorités allemandes ont souligné que des mesures supplémentaires (par exemple, la réduction d'autres composantes du coût de l'électricité, un prix du service journalier, des investissements dans les installations électriques à quai et des mesures réglementaires) sont nécessaires pour améliorer les conditions-cadres relatives à l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre dans les ports.

Règles en matière d'aides d'État

Le taux réduit de taxation de 0,50 EUR par MWh envisagé par les autorités allemandes est égal au niveau minimum de taxation de l'UE applicable à l'électricité destinée à une consommation professionnelle, conformément à l'article 10 de la directive 2003/96/CE. Les autorités allemandes font valoir que le régime a été jugé approprié au regard de l'article 25 du règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission¹² (ancienne version du règlement général

¹⁰ SDW(2019) 329 final.

¹¹ Conclusions du Conseil du 28 novembre 2019, 14608/19, FISC 458.

¹² 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, p. 3).

d'exemption par catégorie ou RGEC). Comme indiqué dans la demande, le régime existant a été notifié à la Commission le 11 novembre 2014 au titre dudit article 25 du RGEC (ancienne version). Cette disposition est désormais remplacée par l'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission¹³, qui énonce les conditions dans lesquelles une aide sous la forme de réductions de taxes environnementales au titre de la directive 2003/96/CE peut être exonérée de l'obligation de notification des aides d'État. La présente proposition est sans préjudice de toute appréciation de la mesure par la Commission au regard des règles en matière d'aides d'État. En outre, la proposition de décision d'exécution du Conseil ne préjuge pas de l'obligation qui incombe à l'État membre de veiller au respect des règles en matière d'aides d'État, y compris celles du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Environnement et politique en matière de changement climatique

La mesure sollicitée concerne principalement la politique de l'UE en matière d'environnement et de changement climatique. Dans la mesure où elle permettra de réduire l'utilisation de combustibles de soute à bord des navires se trouvant dans les ports, elle contribuera effectivement à la réalisation de l'objectif consistant à améliorer localement la qualité de l'air et à réduire le bruit. La directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant¹⁴ impose aux États membres de veiller à ce que les niveaux de plusieurs polluants atmosphériques ne dépassent pas les valeurs limites, les valeurs cibles et d'autres normes en matière de qualité de l'air fixées dans la directive. 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 du réseau électrique terrestre sera encouragée en tant qu'élément d'une stratégie globale en faveur de la qualité de l'air. L'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est également encouragée par la directive (UE) 2016/802¹⁵ régissant la teneur en soufre des combustibles marins.

Elle devrait aussi entraîner une réduction des émissions de CO₂, dans la mesure où le mix électrique provenant du réseau terrestre présente une intensité de carbone moindre que l'électricité produite à bord au moyen de combustibles de soute, en raison du rendement plus élevé du système et de l'utilisation de combustibles différents. À cet égard, les autorités allemandes ont souligné que, si la réduction réelle des émissions de CO₂ dépend de la qualité de l'électricité utilisée, compte tenu du mix électrique allemand, les réductions estimées s'établissent à environ 30 % et que cette proportion devrait augmenter à l'avenir. En outre, les autorités allemandes s'attendent à ce que les émissions locales de polluants atmosphériques (NO_x, SO_x, PM10, PM2.5) provenant de la production d'électricité à bord soient fortement réduites par l'utilisation du réseau électrique terrestre; les émissions sonores pourraient également être considérablement réduites.

Selon les autorités allemandes, par kWh d'électricité produit, les moteurs de navires génèrent approximativement les émissions suivantes, qui pourraient donc être réduites pour chaque kWh d'électricité fourni par le réseau électrique terrestre:

¹³ Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

¹⁴ 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, p. 1).

¹⁵ Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58).

Type de navire	g CO ₂ /kWh	g NO _x /kWh	g SO _x /kWh	g PM/kWh
Porte-conteneurs	640	12,0	0,39	0,19
Bateau-citerne pour	704	12,5	0,43	0,18
Navire à cargaisons	699	13,0	0,43	0,18
Navire polyvalent conventionnel	692	14,1	0,42	0,18
Paquebot	679	12,0	0,41	0,18
Autre navire maritime	737	—	0,45	0,18
Bateau de navigation	721	8,1	0,04	0,15
Véhicule interne au port	726	—	0,04	0,15

Politique énergétique

La mesure est conforme à la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs¹⁶, qui porte notamment sur la mise en place d'infrastructures électriques terrestres dans les ports où il existe une demande pour ce type d'infrastructures et où les coûts ne sont pas disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les effets bénéfiques sur l'environnement. Elle est également reconnue comme un objectif d'intérêt commun pour l'octroi d'une aide d'État au titre de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE¹⁷.

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 l'autre solution disponible, à savoir l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports maritimes, bénéficie actuellement d'une exonération fiscale nette intégrale: en effet, non seulement le combustible de soute brûlé pour la production d'électricité est exonéré, conformément aux dispositions correspondant à la situation normale prévue à l'article 14, paragraphe 1, point a), de la directive 2003/96/CE, mais l'électricité produite à bord des navires l'est également [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 effet, 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. Des considérations analogues s'appliquent à la navigation intérieure et au traitement fiscal facultatif prévu à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive (mis en œuvre par l'Allemagne). Dans ces circonstances, il peut être justifié de ne pas pénaliser la solution moins polluante que constitue l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, en autorisant l'Allemagne à continuer d'appliquer un taux réduit de taxation.

¹⁶ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

¹⁷ C(2014) 2231 final du 9 avril 2014 [aide d'État SA.37322 (2013/N) - Allemagne, alimentation électrique alternative pour les bateaux de croisière dans le port de Hambourg (Altona - HafenCity)].

Politique des transports

La mesure est conforme à la recommandation 2006/339/CE de la Commission concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de l'Union¹⁸ et à la communication de la Commission intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018»¹⁹.

Marché intérieur et concurrence loyale

Du point de vue du marché intérieur et de la concurrence loyale, la mesure ne fait que réduire la distorsion fiscale 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 signaler qu'actuellement très peu de navires utilisent l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre à des fins commerciales. Par conséquent, de graves distorsions de la concurrence ne pourraient survenir qu'entre les navires qui ont opté pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre et bénéficient donc de la mesure sollicitée et les autres navires qui continuent d'avoir recours à la production à bord. Bien que des projections précises des coûts soient très difficiles à établir, car dépendant fortement de l'évolution du prix du pétrole, les dernières évaluations dont on dispose indiquent (conformément aux données fournies par l'Allemagne) 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 bord²⁰ et, en tout état de cause, elle ne représenterait pas un avantage concurrentiel important pour les exploitants de navires qui utilisent 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 minimum de taxation prévu par la directive 2003/96/CE pour l'électricité utilisée à des fins professionnelles.

De plus, comme cela a déjà été mentionné, l'Allemagne autorise l'octroi de l'avantage fiscal sous la forme soit d'une réduction du taux appliqué à la fourniture (une autorisation est nécessaire) soit d'un remboursement de la taxe. En cas d'application de la réduction à la fourniture, le fournisseur d'électricité pourrait ne pas répercuter ou ne répercuter qu'en partie l'avantage fiscal sur le consommateur final, c'est-à-dire l'exploitant du navire. Toujours selon les autorités allemandes, l'avantage fiscal est normalement répercuté. Toutefois, même lorsque la réduction fiscale est entièrement répercutée sur les exploitants de navires qui utilisent l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre taxée au niveau minimum prévu par la directive 2003/96/CE, ceux-ci ne bénéficient pas réellement d'un avantage économique par rapport aux opérateurs qui produisent leur propre électricité à bord, laquelle est exonérée de toute taxation. Selon les autorités allemandes, le remplacement de leur propre production

¹⁸ 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).

¹⁹ 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 du 21 janvier 2009].

²⁰ Voir Commission européenne, direction générale de l'environnement, Service Contract on 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'analyse des coûts est réalisée pour les trois ports suivants: Göteborg (Suède), Juneau et Long Beach (États-Unis).

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.

En outre, l'accès à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre sera disponible pour les navires concernés indépendamment de leur pavillon, donc sans traitement fiscal plus avantageux des acteurs économiques nationaux par rapport à leurs concurrents des autres États membres de l'UE.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, toute incidence sur les échanges entre les États membres, qui pourrait survenir si les navires modifiaient leur itinéraire en raison de la possibilité de consommer de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre bénéficiant d'un taux réduit de taxation, devrait rester négligeable. Dès lors que, comme on l'a vu plus haut, 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'allègement 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. Les autorités allemandes font valoir que d'autres facteurs (comme la destination des marchandises ou des passagers ou d'autres facteurs économiques) jouent un rôle dans la sélection des ports, de sorte que la simple disponibilité de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne semble pas déterminante.

Les autorités allemandes soulignent en outre que l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est limitée également en raison de l'absence de normes techniques convenues au niveau international pour la connexion des navires au réseau électrique et, dans certains cas, de l'absence de capacité d'alimentation électrique à quai.

À moins d'une évolution importante du cadre et de la situation actuels, compte tenu de la période pour laquelle il est proposé de proroger l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation, il est peu probable que l'analyse effectuée aux deux paragraphes précédents change avant la date d'expiration de la mesure.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

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

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

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, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, le Conseil s'est vu accorder la compétence exclusive, en vertu du droit dérivé, d'autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent donc pas se substituer au Conseil. Par conséquent, le principe de subsidiarité ne s'applique pas à la présente décision d'exécution. En tout état de cause, le présent acte n'étant pas un projet d'acte législatif, il n'y a pas lieu de le transmettre aux parlements nationaux conformément au protocole n° 2 annexé aux traités afin que ceux-ci vérifient le respect du principe de subsidiarité.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. La réduction du niveau de taxation n'excède pas ce qui est nécessaire à la réalisation de l'objectif poursuivi.

- **Choix de l'instrument**

L'instrument proposé est une décision d'exécution du Conseil. L'article 19 de la directive 2003/96/CE ne prévoit que ce type de mesure.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La mesure ne requiert pas l'évaluation de la législation existante.

- **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 extérieurs.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation à un seul État membre, à sa propre demande, et ne requiert pas d'analyse d'impact.

Toutefois, comme mentionné plus haut, il ressort des informations communiquées par l'Allemagne que la mesure aura une incidence limitée sur les recettes fiscales et que le taux de taxation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre restera supérieur au niveau minimum de taxation fixé dans la directive 2003/96/CE. L'Allemagne espère que la mesure aura une incidence positive sur la réalisation de ses objectifs environnementaux et notamment sur l'amélioration de la qualité locale de l'air et la réduction du bruit dans les villes portuaires.

Plus précisément, selon les autorités allemandes, les dépenses fiscales liées à la mesure sont estimées à 2 millions d'EUR par an pour les années à venir.

Dans le même temps, les avantages pour l'environnement peuvent être importants. Les autorités allemandes ont souligné que, si la réduction réelle des émissions de CO₂ dépend de la qualité de l'électricité utilisée, compte tenu du mix électrique allemand, les réductions estimées seraient d'environ 30 % et que cette proportion devrait augmenter à l'avenir. En outre, les autorités allemandes s'attendent à ce que les émissions locales de polluants atmosphériques (NO_x, SO_x, PM10, PM2.5) provenant de la production d'électricité à bord soient fortement réduites par l'utilisation du réseau électrique terrestre; les émissions sonores pourraient également être considérablement réduites.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La mesure ne prévoit pas de simplification. Elle fait suite à une demande présentée par l'Allemagne et ne concerne que cet État membre.

- **Droits fondamentaux**

La mesure n'a aucune incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

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

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Un plan de mise en œuvre n'est pas nécessaire. La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation de réduction fiscale à un seul État membre, à sa propre demande. Elle est prévue pour une période limitée, jusqu'au 31 décembre 2025. Le taux de la taxe applicable sera égal au niveau minimum de taxation fixé par la directive sur la taxation de l'énergie. La mesure peut être évaluée en cas de demande de renouvellement à l'expiration de la période de validité.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

La proposition ne nécessite pas de documents explicatifs sur la transposition.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1^{er} dispose que l'Allemagne sera autorisée à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, se trouvant à quai dans les ports allemands («électricité fournie par le réseau électrique terrestre»). Le taux de taxation ne doit pas être inférieur à 0,50 EUR/MWh, qui est le niveau minimum de taxation pour l'électricité à usage professionnel fixé par la directive. Il ne sera pas possible de fournir l'électricité à un taux réduit pour les bateaux de plaisance privés tels que définis à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

L'article 2 dispose que, conformément à la demande de l'Allemagne, l'autorisation est accordée avec effet au 17 juillet 2020, dans la continuité de la décision d'exécution 2014/722/UE du Conseil en vigueur, et jusqu'au 31 décembre 2025, soit une durée ne dépassant pas la période maximale de six ans autorisée par la directive.

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION 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 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'électricité¹, et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision d'exécution 2014/722/UE du Conseil², l'Allemagne a été autorisée à appliquer, jusqu'au 16 juillet 2020, 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.
- (2) Par lettre du 29 janvier 2020, l'Allemagne a sollicité l'autorisation de continuer à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en vertu de l'article 19 de la directive 2003/96/CE.
- (3) Avec le taux réduit de taxation qu'elle a l'intention d'appliquer, l'Allemagne vise à continuer de promouvoir l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. L'utilisation de cette électricité est considérée comme un 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 par lesdits navires.
- (4) Dans la mesure où l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre permet d'éviter les émissions de polluants atmosphériques provenant de l'utilisation de combustibles de soute, elle contribue à améliorer localement la qualité de l'air dans les villes portuaires et à réduire le bruit. Compte tenu des conditions spécifiques de la structure de la production d'électricité en Allemagne, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre au lieu de celle produite au moyen de combustibles de soute devrait notamment réduire les émissions de CO₂, les autres polluants atmosphériques et le bruit. La mesure devrait dès lors contribuer à la réalisation des objectifs de la politique de l'Union en matière d'environnement, de santé et de climat.

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

² Décision d'exécution 2014/722/UE du Conseil du 14 octobre 2014 autorisant l'Allemagne à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE (JO L 300 du 18.10.2014, p. 55).

- (5) 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 pour accroître l'utilisation de cette électricité, étant donné que la production d'électricité à bord demeurera, dans la plupart des cas, la solution 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 graves distorsions de la concurrence pendant sa durée d'application, et elle n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (6) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, toute autorisation accordée au titre de cette disposition doit être strictement limitée dans le temps. Afin que la période d'autorisation soit suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs économiques concernés d'effectuer les investissements nécessaires, il convient d'accorder l'autorisation jusqu'au 31 décembre 2025. Toutefois, l'autorisation devrait cesser de s'appliquer à compter de la date d'application de toutes dispositions générales relatives aux avantages fiscaux applicables à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre adoptées par le Conseil en vertu de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, si de telles dispositions devenaient applicables avant le 31 décembre 2025.
- (7) Afin d'apporter une certaine sécurité juridique aux exploitants des ports et des navires et d'éviter une augmentation potentielle de la charge administrative pour les distributeurs et redistributeurs d'électricité qui pourrait résulter de modifications du taux de taxation appliqué à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, il convient de veiller à ce que l'Allemagne puisse appliquer sans interruption le taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Il y a dès lors lieu d'accorder l'autorisation sollicitée avec effet à compter du 17 juillet 2020, afin d'éviter toute discontinuité par rapport aux dispositions applicables avant cette date au titre de la décision d'exécution 2014/722/UE du Conseil.
- (8) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union relatives aux aides d'État,

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, autres que les bateaux de plaisance privés, se trouvant à quai dans les ports («électricité fournie par le réseau électrique terrestre»), à condition que les niveaux minima de taxation visés à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision est applicable du 17 juillet 2020 au 31 décembre 2025.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, arrête des règles générales relatives aux avantages fiscaux accordés à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la présente décision expire le jour où ces règles générales deviennent applicables.

Article 3

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*