



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 17 septembre 2020
(OR. en)

10894/20

**Dossier interinstitutionnel:
2020/0255(NLE)**

**FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	14 septembre 2020
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 498 final
Objet:	Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant la France 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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 498 final.

p.j.: COM(2020) 498 final



Bruxelles, le 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

**autorisant la France 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.

La France a demandé l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation à la consommation finale d'électricité dans le cas de l'électricité directement fournie aux navires maritimes et aux bateaux de navigation intérieure (y compris les navires de pêche), autres que les bateaux de plaisance privés², à quai dans les ports («électricité fournie par le réseau électrique terrestre»)³. L'objet de la présente proposition est d'accorder cette autorisation au moyen d'une dérogation valable, comme il a été demandé, jusqu'au 31 décembre 2025.

Par lettre du 7 août 2019, les autorités françaises ont informé la Commission de leur intention d'appliquer la mesure. Des informations complémentaires et des éclaircissements ont été fournis le 4 mars 2020 et le 30 avril 2020.

La France sollicite l'autorisation d'appliquer à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre un taux de taxation réduit de 0,50 EUR/MWh, égal au taux minimal de taxation de l'électricité à usage professionnel prévu par la directive, pour les navires opérant exclusivement à des fins commerciales (pêche comprise) dans les eaux maritimes et les eaux intérieures de l'Union.

La période de validité demandée s'étend du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2025, ce qui n'excède pas la durée maximale autorisée par l'article 19 de la directive sur la taxation de l'énergie.

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

La mesure qui sera appliquée par la France a également pour objectif de réduire l'incidence globale du transport par voies navigables sur l'environnement.

¹ JO 283 du 31.10.2003, p. 51.

² Le terme «bateaux de plaisance privés» est défini à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

³ En outre, comme le précisent les autorités françaises, le taux de taxation réduit frappant la consommation d'électricité devrait également s'appliquer à l'électricité fournie par les groupes de production (shelters mobiles) fonctionnant au GNL.

Au moyen de la mesure sollicitée, la France entend encourager l'utilisation de l'alimentation 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. Comme indiqué dans la demande, le taux normal de la taxe sur l'électricité est, en France, de 22,50 EUR/MWh. L'avantage fiscal demandé s'élève à 22,00 EUR/MWh. Les bénéficiaires seraient donc imposés au taux de taxation minimal applicable dans l'Union à l'électricité à usage professionnel, tel que prévu par la directive sur la taxation de l'énergie, à savoir 0,50 EUR/MWh (comme indiqué à l'article 10, paragraphe 1, et à l'annexe I, tableau C de la directive).

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 la production d'électricité à bord des bateaux à quai dans les ports – ainsi que l'électricité produite. Conformément à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive, ils peuvent également le faire pour les produits énergétiques utilisés aux fins de la production d'électricité à bord des bateaux destinés à la navigation sur des voies navigables intérieures – ainsi que pour l'électricité produite. La France a confirmé la transposition de cette dernière exemption facultative⁴.

Les autorités françaises 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 pratiquant la navigation commerciale, indépendamment de leur taille ou de leur pavillon, peuvent en bénéficier. Dans certains cas, les navires peuvent avoir l'obligation d'utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Comme indiqué dans la demande, le nombre de bénéficiaires est estimé à environ 7 000 (y compris les entreprises de transport maritime et de transport par voies navigables intérieures, ainsi que le secteur de la pêche). Il s'agit d'un nombre maximal de bénéficiaires potentiels à long terme, calculé sur la base de l'accroissement estimatif du développement des systèmes de raccordement au réseau électrique terrestre. Le nombre de terminaux de raccordement au réseau électrique terrestre actuellement déployés est modeste (environ 230). On les trouve essentiellement dans le domaine public des voies navigables intérieures, où ils sont utilisés au profit du transport de marchandises et de passagers. Il n'existe actuellement aucun terminal desservant les navires de pêche⁵.

Pour estimer les dépenses fiscales liées la mesure, les autorités françaises ont calculé la perte de recettes fiscales sur la base de la quantité d'électricité consommée, du montant de l'avantage fiscal demandé et du nombre de terminaux. La consommation d'électricité à partir de ces terminaux se situe aux alentours de 12 000 MWh/an et l'allègement fiscal s'élèverait à 22,00 EUR/MWh (le taux d'imposition normal, comme indiqué ci-dessus, est de 22,50 EUR/MWh): il en résulte une perte de recettes fiscales d'environ 270 000 EUR. Compte tenu du nombre croissant de terminaux (qui devrait prochainement passer de 230 à environ 256), la perte réelle pour la période à venir est estimée à quelque 300 000 EUR.

⁴ En outre, les autorités françaises ont souligné qu'un taux de taxation national réduit sur la consommation finale d'électricité s'appliquait déjà au transport de passagers et de marchandises par train, métro, tramway, téléphérique, bus hybride rechargeable ou électrique et trolleybus.

⁵ Les autorités françaises ont fourni une liste de ports, comprenant à la fois des ports maritimes et des ports intérieurs, intéressés par l'utilisation ou la future installation de terminaux de raccordement au réseau électrique terrestre.

La France a demandé l'autorisation pour la période du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2025, ce qui n'excède pas la période maximale fixée à l'article 19, paragraphe 2, de la directive.

Grâce à cet allègement de la taxation, la France souhaite encourager les exploitants concernés à développer et à utiliser l'alimentation par le réseau électrique terrestre afin de réduire les émissions atmosphériques et les nuisances sonores provenant de la combustion de carburants à bord des navires à quai, et de faire baisser les émissions de CO₂. L'application d'un taux réduit de taxation renforcerait la compétitivité de l'alimentation par le réseau électrique terrestre par rapport à l'utilisation de combustibles de soute à bord, qui fait l'objet d'une exonération.

- **Cohérence par rapport aux dispositions existantes dans le domaine d'action**

La taxation de l'électricité est régie par la directive 2003/96/CE sur la taxation de l'énergie et notamment son article 10. La directive prévoit, en son article 14, paragraphe 1, point c), une exonération fiscale obligatoire des produits énergétiques utilisés pour la navigation ainsi que de 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.

La mesure constitue une aide d'État et relève du champ d'application de la législation de l'Union dans ce domaine, en particulier du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission⁶.

Dispositions de la directive sur la taxation de l'énergie

L'article 19, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive dispose:

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 françaises visent à promouvoir un mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports qui soit moins préjudiciable à l'environnement, à améliorer ainsi localement la qualité de l'air et à atténuer les nuisances sonores. 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 a de ce fait reconnu les avantages environnementaux de cette solution⁷. À l'heure actuelle, le taux normal de la taxe sur l'électricité est, en France, de 22,50 EUR/MWh. L'avantage fiscal demandé s'élève à 22,00 EUR/MWh. Les bénéficiaires seraient donc imposés au taux de taxation minimal applicable dans l'Union à l'électricité à usage professionnel, tel que prévu par la directive sur la taxation de l'énergie, à savoir 0,50 EUR/MWh, ce qui est de nature à favoriser la réalisation des objectifs fixés.

⁶ 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);

⁷ 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).

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.

La France a demandé que la mesure s'applique pour la période maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, de la directive, 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 lancer – ou de poursuivre – les investissements nécessaires dans les infrastructures électriques terrestres. La durée de cette période 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 les évolutions ultérieures du cadre juridique existant et qu'elle tienne compte de la prochaine révision de la directive sur la taxation de l'énergie ainsi que de l'éventuelle adoption par le Conseil d'un acte juridique fondé sur une proposition de la Commission visant à modifier cette directive. Cet examen fait suite à l'évaluation de la directive sur la taxation de l'énergie⁸ et aux conclusions du Conseil du 28 novembre 2019 sur le cadre de l'UE en matière de taxation de l'énergie⁹. Dans ses conclusions, le Conseil a invité la Commission à analyser et à évaluer les options envisageables dans l'optique de publier en temps utile une proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie; il a également demandé à la Commission de prêter une attention particulière au champ d'application de la directive, aux taux minima et aux réductions et exonérations fiscales spécifiques.

Dans ces circonstances, bien qu'il apparaisse approprié d'octroyer l'autorisation pour la période demandée, il convient que la validité de la dérogation soit subordonnée à l'entrée en vigueur de dispositions générales dans ce domaine avant la fin de 2025.

Les autorités françaises ont souligné que des mesures supplémentaires (telles que des mesures réglementaires visant à réduire les coûts de raccordement ou à permettre, dans certains cas, l'introduction d'une obligation d'utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, ainsi que d'autres instruments juridiques visant à encourager une participation plus forte et plus étroite des secteurs public et privé) étaient nécessaires et que certaines mesures réglementaires étaient déjà en place. L'objectif de ces mesures est, entre autres, d'améliorer les conditions-cadres régissant l'utilisation, dans les ports, de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Règles en matière d'aides d'État

Le taux réduit de taxation de 0,50 EUR par MWh envisagé par les autorités françaises est égal au niveau minimal de taxation applicable dans l'Union à l'électricité à usage professionnel, tel que prévu à l'article 10 de la directive 2003/96/CE. La mesure semble donc relever de l'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission, 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. Il est toutefois impossible à ce stade de déterminer si toutes les conditions énoncées dans ce règlement sont remplies, et la proposition de décision d'exécution du Conseil ne préjuge pas

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Conclusions du Conseil du 28 novembre 2019, 14608/19, FISC 458.

de l'obligation des États membres d'assurer le respect des règles en matière d'aides d'État, en particulier, pour les aides bénéficiant d'une exemption, relevant 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'Union dans le domaine de l'environnement et du changement climatique. Dans la mesure où elle contribuera à 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 les nuisances sonores. La directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air¹⁰ impose aux États membres de veiller à ce que les niveaux de plusieurs polluants atmosphériques ne dépassent pas les valeurs limites, valeurs cibles et autres normes relatives à la qualité de l'air ambiant 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 au titre de la directive 2016/802/UE¹¹ régissant la teneur en soufre des combustibles marins.

Selon les autorités françaises, la mesure devrait également entraîner une réduction globale de la pollution, qui est estimée sur la base de la consommation réelle d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en 2019.

Pour le transport maritime, cette consommation a atteint environ 10 400 MWh. Sur la base des données disponibles, une consommation équivalente de fioul lourd aurait produit:

- 4 472 kg_{SOx} d'émissions de SOx;
- 135 200 kg_{NOx} d'émissions de NOx;
- 5 919 kg_{PM2.5} de particules.

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, une consommation équivalente de fioul lourd aurait émis 3 369 600 kg de CO₂.

Dans le secteur de la navigation intérieure, comme la consommation d'électricité fournie par le réseau terrestre était de 1 800 MWh, une consommation équivalente de diesel non routier aurait produit des émissions de polluants avoisinant:

- 155,56 kg de SOx;
- 1 101,6 kg de NOx;
- 584,56 kg de particules fines (dont 553,71 kg de PM2.5).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

En ce qui concerne les gaz à effet de serre, une consommation équivalente de diesel aurait produit 553 780 kg de CO₂.

D'autre part, en ce qui concerne l'électricité fournie par le réseau terrestre et l'incidence estimative des sources d'énergie renouvelables, la France a souligné que, dans le bouquet énergétique national, la part des énergies renouvelables a augmenté d'environ quatre points au cours de ces dix dernières années, passant de 6,6 % en 2007 à 10,7 % en 2017. L'énergie renouvelable était donc en 2017 la quatrième source d'énergie primaire, derrière le nucléaire (40,0 %), les produits pétroliers (28,9 %) et le gaz (15,7 %). Au-delà de cette tendance, la consommation primaire d'énergie renouvelable varie d'une année à l'autre, en fonction de différents facteurs¹².

Politique énergétique

La mesure est conforme à la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs¹³, qui porte notamment sur la mise en place d'infrastructures électriques à quai 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 TFUE¹⁴.

Il convient également de rappeler à ce stade 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, à savoir l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports maritimes, bénéficie actuellement d'une exonération fiscale totale nette. En effet, non seulement le combustible de soute utilisé 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 c'est aussi le cas de 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'Union, 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 régime de taxation facultatif prévu à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive (effectivement mis en œuvre par la France). 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 la France à appliquer un taux réduit de taxation.

Politique des transports

¹² En outre, on estime que l'utilisation susmentionnée du GNL pour produire et fournir de l'électricité dans le réseau terrestre permet de réduire les émissions de CO₂ de 22 % (par rapport à l'utilisation du carburant de navigation).

¹³ 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).

¹⁴ C(2014) 2231 final du 9 avril 2014.

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'Union¹⁵ et à la communication de la Commission sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'Union¹⁶.

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 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 bord¹⁷ et, en tout état de cause, elle ne représenterait donc 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 la France respectera le niveau minimal de taxation prévu par la directive 2003/96/CE pour l'électricité utilisée à des fins professionnelles.

En outre, comme cela a été mentionné, les exploitants de navires qui recevront une électricité provenant du réseau électrique terrestre taxée au niveau minimum prévu par la directive 2003/96/CE ne bénéficieront en principe d'aucun avantage économique par rapport aux exploitants produisant leur propre électricité à bord, du fait que cette dernière est exonérée de taxe. Selon les autorités françaises, le remplacement de leur propre production d'électricité à bord par une électricité provenant du réseau électrique terrestre taxée au niveau minimum applicable n'entraînera aucun avantage global sur le plan des coûts¹⁸.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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].

¹⁷ Voir 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 a été réalisée pour les trois ports suivants: Göteborg (Suède), Juneau et Long Beach (États-Unis).

¹⁸ En matière de comparaison des coûts, les autorités françaises indiquent que le prix d'achat de l'électricité fournie à quai par les terminaux du réseau électrique terrestre est d'environ 0,10 EUR/kWh. Pour la navigation intérieure, le tarif national appliqué par VNF (Voies navigables de France) et certains autres ports pour l'utilisation des terminaux est de 0,20 EUR/kWh (y compris le prix d'achat de l'électricité). D'un autre côté, le coût minimal d'un kWh est d'environ 0,2192 EUR pour le diesel (navigation intérieure) et 0,0953 EUR pour le fioul lourd (navigation maritime).

De plus, l'accès à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre sera disponible pour les navires concernés indépendamment de leur pavillon sans que cela conduise à un traitement fiscal plus avantageux des acteurs économiques nationaux par rapport à leurs concurrents des autres États membres de l'Union.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, il est probable que le risque d'incidence sur les échanges entre les États membres susceptible de 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 soit négligeable. 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. Les autorités françaises font valoir que d'autres facteurs (comme la destination du fret) jouent un rôle dans la sélection des ports, de sorte que la simple disponibilité d'électricité provenant du réseau électrique terrestre soumise à un taux de taxation réduit ne semble pas déterminante.

En raison de la période pour laquelle il est proposé d'accorder l'autorisation d'appliquer un taux de taxation réduit, il est peu probable, sauf changements significatifs dans le cadre et le contexte actuels, que l'analyse effectuée aux paragraphes précédents évolue 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 d'évaluation de la législation existante.

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition fait suite à une demande présentée par la France et 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.

Il ressort des informations communiquées par la France que la mesure aura une incidence limitée sur les recettes fiscales (comme indiqué plus haut, la perte est estimée à environ 300 000 EUR pour la période à venir) 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. La France espère que la mesure aura une incidence positive sur la réalisation de ses objectifs environnementaux et notamment sur la réduction des émissions (voir l'estimation indiquée ci-dessus), l'amélioration locale de la qualité de l'air dans les villes portuaires et la réduction des nuisances sonores dans les villes portuaires.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La mesure ne prévoit pas de simplification. Elle fait suite à une demande présentée par la France 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 et administrative pour l'Union. La proposition n'a donc aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

Aucun plan de mise en œuvre n'est 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 s'étendant 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 faire l'objet d'une évaluation 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 des différentes dispositions de la proposition**

L'article 1^{er} dispose que la France 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 français («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 la navigation de plaisance privée telle que définie à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

L'article 2 dispose que l'autorisation demandée est accordée avec effet au 1^{er} janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2025, ainsi que la France l'a demandé, ce qui s'inscrit dans la limite de la période maximale de six ans autorisée par la directive.

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant la France 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 lettre du 7 août 2019, la France a sollicité l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires maritimes et aux bateaux de navigation intérieure se trouvant à quai dans les ports («alimentation par le réseau électrique terrestre»), en vertu de l'article 19 de la directive 2003/96/CE. Les autorités françaises ont fourni des informations complémentaires et des éclaircissements les 4 mars et 30 avril 2020.
- (2) Grâce au taux réduit de taxation qu'elle a l'intention d'appliquer, la France vise à promouvoir plus fortement le déploiement et l'utilisation de l'électricité issue du 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 pour l'environnement que l'utilisation de combustibles de soute par lesdits 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 provenant de l'utilisation de combustibles de soute par des navires se trouvant à quai, elle contribue à améliorer localement la qualité de l'air dans les villes portuaires et à réduire les nuisances sonores. Dans les conditions spécifiques de la structure de production d'électricité en France, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre au lieu de celle produite au moyen de combustibles de soute à bord devrait notamment permettre de réduire les émissions de CO² et d'autres polluants atmosphériques ainsi que d'atténuer les nuisances sonores. 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.
- (4) L'octroi à la France 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 ce type d'électricité, étant donné que la

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

production 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 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 accordée au titre de cette disposition doit être strictement limitée dans le temps. Afin de garantir que la période d'autorisation est suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs économiques concernés d'effectuer les investissements nécessaires, il convient que l'autorisation soit accordée pour la période du 1^{er} janvier 2020 au 31 décembre 2025. Il importe cependant que l'autorisation cesse de s'appliquer à compter de la date d'application de toute disposition générale sur les avantages fiscaux au profit de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre que pourrait adopter par le Conseil en vertu de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, au cas où de telles dispositions deviendraient applicables avant le 31 décembre 2025.
- (6) Afin de permettre aux opérateurs portuaires et aux exploitants de navires, ainsi qu'aux distributeurs et redistributeurs d'électricité, de poursuivre les efforts de promotion de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, il convient de veiller à ce que la France puisse appliquer la réduction fiscale, comme elle l'a demandé, avec effet au 1^{er} janvier 2020.
- (7) 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

La France 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 minimaux de taxation visés à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision s'applique du 1^{er} janvier 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, vient à adopter des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux relatifs à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la présente décision cesse d'être applicable le jour où ces dispositions générales entrent en application.

Article 3

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*