



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 13 octobre 2021
(OR. en)

12831/21

Dossier interinstitutionnel:
2021/0324(NLE)

FISC 164
ECOFIN 973
ENER 425
TRANS 600

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	13 octobre 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2021) 630 final
Objet:	Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant l'Italie à appliquer un taux de taxation réduit à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, 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(2021) 630 final.

p.j.: COM(2021) 630 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.10.2021
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

**autorisant l'Italie à appliquer un taux de taxation réduit à l'électricité directement
fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, 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 du niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

L'Italie a demandé l'autorisation, pour six ans, d'appliquer à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre un taux de taxation réduit pour les navires se trouvant à quai dans un port équipés d'installations électriques d'une puissance nominale installée supérieure à 35 kW. L'objet de la présente proposition est d'accorder cette autorisation au moyen d'une dérogation valable, comme il a été demandé, pour six ans à compter du 18 octobre.

Par lettre du 14 septembre 2020, les autorités italiennes ont informé la Commission de leur intention d'appliquer la mesure. Des informations complémentaires ont été reçues le 12 mai 2021.

L'Italie 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 se trouvant à quai dans un port équipé d'installations électriques d'une puissance nominale installée supérieure à 35 kW.

La période de validité demandée est de six ans, ce qui n'excède pas la durée maximale autorisée par l'article 19 de la directive sur la taxation de l'énergie.

Au moyen de la mesure sollicitée, l'Italie 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 réduit applicable aux bénéficiaires sera de 0,50 EUR/MWh. Il s'agit du taux minimal fixé pour l'électricité à l'article 10, paragraphe 1, et dans le tableau C de l'annexe I de la directive. En raison de la structure dégressive de la taxation de l'énergie, l'avantage relatif sera plus élevé pour les exploitants (et les utilisateurs) d'installations dont la consommation est relativement basse.

Par ailleurs, conformément à l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive sur la taxation de l'énergie, les États membres sont tenus d'exonérer les produits énergétiques utilisés pour produire de l'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port – ainsi que l'électricité produite. Conformément à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive, l'exonération peut également s'appliquer pour les produits énergétiques utilisés aux fins de la production d'électricité à bord des bateaux destinés à la navigation sur des voies navigables

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

intérieures – ainsi que pour l'électricité produite. L'Italie a confirmé la transposition de cette dernière exonération, qui est facultative.

Comme indiqué dans la demande, l'électrification des quais portuaires n'est pas très répandue à l'heure actuelle en Italie et l'application de la réduction fiscale ne devrait pas avoir d'incidence financière à court terme. Les autorités italiennes n'ont pas été en mesure de faire une estimation ex ante du nombre de bénéficiaires et n'ont donc pas pu fournir les dépenses budgétaires annuelles.

Elles ont indiqué que la réduction fiscale s'applique à tous les navires à quai dans un port équipés d'installations électriques d'une puissance nominale installée supérieure à 35 kW, 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, peut en bénéficier.

Le motif pour lequel la portée de la mesure considérée a été limitée aux navires équipés de systèmes électriques d'une puissance nominale installée supérieure à 35 kW est étroitement lié à l'objectif environnemental poursuivi. Les autorités italiennes partent du principe que les navires équipés de systèmes électriques à faible puissance nominale, lorsqu'ils se trouvent dans un port, utilisent généralement l'électricité directement fournie par les installations terrestres aux navires se trouvant à quai dans un port («électricité fournie par le réseau terrestre») et non des générateurs électriques autonomes par l'intermédiaire de leurs propres moteurs à combustion interne. Ainsi, les navires dont la puissance nominale est inférieure à 35 kW et se trouvant à quai dans les ports ne contribuent pas à la pollution. La raison d'être de l'application de la mesure fiscale en question aux navires équipés de systèmes électriques plus développés qui maintiennent normalement leurs propres générateurs électriques à combustion fossile en fonctionnement est en effet de les encourager à utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre lorsqu'ils sont à quai.

Les entreprises en difficulté financière ou les entreprises qui font l'objet d'ordres de recouvrement sur la base d'une décision antérieure de la Commission déclarant une mesure d'aide illégale et incompatible avec le marché intérieur ne peuvent pas bénéficier de la mesure.

Grâce à cette réduction fiscale, l'Italie souhaite encourager les exploitants concernés à développer et à utiliser l'alimentation par le réseau électrique terrestre afin de réduire la pollution atmosphérique 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 de taxation réduit 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 sur la taxation de l'énergie et notamment son article 10. L'article 14, paragraphe 1, point c), prévoit une exonération fiscale obligatoire des produits énergétiques 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, notamment 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.

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 de taxation considérée, les autorités italiennes 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, et partant, à améliorer localement la qualité de l'air et à atténuer les nuisances sonores. La Commission a déjà recommandé l'utilisation d'électricité fournie par le 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 solution². Les bénéficiaires seraient soumis au taux minimal de taxation applicable dans l'Union à l'électricité en vertu de 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.

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'Italie 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 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 la proposition de la Commission visant à modifier cette directive, publiée le 14 juillet 2021³.

Dans ces conditions, même s'il semble utile d'octroyer l'autorisation sollicitée pour la période demandée, la période de validité de la dérogation pourrait être plus courte que demandé, si l'entrée en application des dispositions générales en la matière a lieu plus tôt.

Règles en matière d'aides d'État

Le taux de taxation réduit de 0,50 EUR par MWh envisagé par les autorités italiennes 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.

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

³ Proposition de directive du Conseil restructurant le cadre de l'Union de la taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte) du 14 juillet 2021, COM(2021) 563 final, 2021/0213 (CNS).

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, au stade actuel, de déterminer si toutes les conditions énoncées dans ledit règlement sont remplies, et la proposition de décision d'exécution du Conseil ne préjuge pas 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 Commission⁴.

- **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 contribuera à réduire l'utilisation de combustibles de soute à bord des navires se trouvant dans les ports, elle contribuera à la réalisation de l'objectif consistant à améliorer localement la qualité de l'air. L'article 13 de la directive 2008/50/CE sur la qualité de l'air ambiant⁵ fait obligation aux États membres de veiller à ce que les niveaux de plusieurs polluants atmosphériques ne dépassent pas les valeurs limites, les valeurs cibles et les autres normes de qualité de l'air fixées dans la directive. Ces obligations leur imposent 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 soit encouragée en tant qu'élément d'une stratégie globale en faveur de la qualité de l'air. Le recours à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est également encouragé par la directive (UE) 2016/802, qui réglemente la teneur en soufre des combustibles marins⁶. Cela contribuerait également au respect des exigences relatives aux dépôts d'azote en vertu de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages. À cet égard, les autorités italiennes s'attendent à ce que les émissions locales soient réduites par l'utilisation de l'électricité que fournit le réseau électrique terrestre.

La mesure encouragerait l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre afin de contribuer à l'exploitation durable des ports et du transport maritime. Elle est conforme aux ambitions politiques de l'UE. Le déploiement de l'alimentation électrique terrestre dans les ports européens est l'une des mesures proposées pour atteindre les objectifs ambitieux fixés dans le pacte vert pour l'Europe.

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.

Politique énergétique

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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).

La mesure est conforme à la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs⁷, 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 objectif d'intérêt commun pour l'octroi d'une aide d'État au titre de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE⁸.

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 régime de taxation facultatif prévu à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive (effectivement mis en œuvre par l'Italie). Dans ces circonstances, il peut être justifié de ne pas pénaliser la solution de remplacement moins polluante que constitue l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, en autorisant l'Italie à appliquer un taux de taxation réduit.

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'Union⁹ et à la communication de la Commission relative aux objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE¹⁰.

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, distorsion qui découle de l'exonération applicable aux combustibles de soute.

⁷ 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).

⁸ C(2014) 2231 final du 9 avril 2014.

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).

¹⁰ 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].

En ce qui concerne la concurrence entre les exploitants de navires, il convient de préciser en premier lieu que, selon les autorités italiennes, il n'existe actuellement aucun navire à quai dans un port équipé d'installations électriques d'une puissance nominale installée supérieure à 35 kW ayant recours à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. 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 bord¹¹ 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 l'Italie 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 minimal 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 italiennes, le remplacement de leur propre production d'électricité à bord par une électricité provenant du réseau électrique terrestre taxée au niveau minimal applicable n'entraînera aucun avantage global sur le plan des coûts¹².

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 opérateurs économiques nationaux par rapport à leurs concurrents des autres États membres de l'UE.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, l'éventuelle 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 de taxation réduit devrait être négligeable. Dans une situation où, comme 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'allègement fiscal, la réduction fiscale 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.

¹¹ 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).

¹² Les autorités italiennes donnent l'exemple d'un navire de taille moyenne équipé de systèmes électriques d'une puissance nominale installée totale de 200 kW: L'application du taux d'accise envisagé de 0,5 EUR par MWh donnerait lieu à un avantage économique de seulement trente euros, compte tenu du taux national actuellement en vigueur et d'un facteur de simultanéité raisonnable dans l'utilisation de l'électricité, calculé pour une journée entière à quai dans le port.

La restriction imposant de n'appliquer le taux de taxation réduit de l'électricité qu'aux livraisons d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre d'au moins 380 volts destinées aux navires utilisés pour la navigation commerciale pourrait être considérée comme une distorsion de marché. Toutefois, les autorités italiennes ont indiqué qu'il n'existe pas d'alimentation en électricité fournie par le réseau électrique terrestre de moins de 380 volts pour les navires de commerce, l'électricité de cette tension est réservée aux petits bateaux de plaisance.

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 la 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'Italie, et elle ne concerne que cet État membre.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

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

- **Analyse d'impact**

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

Les informations fournies par l'Italie indiquent que la mesure n'aura aucune incidence sur les recettes fiscales à court terme. Comme indiqué ci-dessus, les autorités italiennes n'ont pas pu estimer le nombre de bénéficiaires. Le taux de taxation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre restera supérieur au niveau minimal de taxation fixé dans la directive 2003/96/CE. L'Italie espère que la mesure aura une incidence positive sur la réalisation de ses objectifs environnementaux et notamment sur la réduction des émissions et l'amélioration locale de la qualité de l'air.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La mesure ne prévoit pas de simplification. Elle fait suite à une demande présentée par l'Italie 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**

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. Le taux de taxation applicable sera égal au niveau minimal 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 l'Italie sera autorisée à appliquer un taux de taxation réduit à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, se trouvant à quai dans les ports italiens («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 minimal 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 pour six ans, du 18 octobre 2021 au 17 octobre 2027, ce qui s'inscrit dans la limite de la période maximale autorisée par la directive.

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant l'Italie à appliquer un taux de taxation réduit à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, 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 14 septembre 2020, l'Italie a sollicité l'autorisation d'appliquer un taux de taxation réduit à l'électricité directement fournie aux navires de mer et aux bateaux de navigation intérieure se trouvant à quai dans les ports («électricité fournie par le réseau électrique terrestre»), en vertu de l'article 19 de la directive 2003/96/CE. Par lettre du 12 mai 2021, l'Italie a fourni des informations complémentaires.
- (2) Au moyen du taux de taxation réduit, l'Italie vise à promouvoir l'utilisation de l'électricité du réseau terrestre, qui 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 ces 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 résultant de l'utilisation de combustibles de soute par des navires se trouvant à quai dans un port, elle améliore localement la qualité de l'air dans les villes portuaires. Le taux de taxation réduit 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 l'Italie d'une autorisation d'appliquer un taux de taxation réduit 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 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 d'application, et elle n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (5) Pour que les exploitants de ports et de navires puissent, de même que les distributeurs et les redistributeurs d'électricité, continuer à promouvoir l'utilisation de l'électricité

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

fournie par le réseau terrestre, il convient d'autoriser l'Italie à appliquer un taux de taxation réduit à ce type d'électricité.

- (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 de réaliser les investissements nécessaires, il est approprié d'octroyer l'autorisation demandée pour six ans à compter du 18 octobre 2021. L'autorisation devrait cependant prendre fin à compter de la date d'application de toute disposition générale sur les avantages fiscaux applicables à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre qui serait adoptée par le Conseil en vertu de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, dans l'hypothèse où de telles dispositions entreraient en application avant la date de fin de validité de l'autorisation demandée.
- (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

L'Italie est autorisée à appliquer un taux de taxation réduit à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, se trouvant à quai dans un port (ci-après dénommée «électricité fournie par le réseau électrique terrestre»), à condition que les niveaux minimaux de taxation prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision est applicable du 18 octobre 2021 au 17 octobre 2027.

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 dispositions générales relatives aux avantages fiscaux accordés 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 italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président