

Bruxelles, le 26 mai 2026  
(OR. en)

9725/26

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2026/0121 (NLE)**

---

---

**FISC 196  
ECOFIN 676  
ENER 283**

### NOTE DE TRANSMISSION

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	22 mai 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 244 final
Objet:	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

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 244 final.

---

p.j.: COM(2026) 244 final



Bruxelles, le 22.5.2026  
COM(2026) 244 final

2026/0121 (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'électricité<sup>1</sup> (ci-après dénommée «directive sur la taxation de l'énergie» ou «directive»).

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive, outre les dispositions prévues en particulier aux articles 5, 15 et 17 de ladite directive, 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.

En vertu de la décision d'exécution (UE) 2020/1436 du Conseil du 7 octobre 2020<sup>2</sup> (qui avait été précédée par la décision d'exécution 2014/722/UE du Conseil du 14 octobre 2014<sup>3</sup> et la décision d'exécution 2011/445/UE du Conseil du 12 juillet 2011<sup>4</sup>), 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 privés<sup>5</sup>, se trouvant à quai dans un port (ci-après dénommée «électricité fournie par le réseau électrique terrestre»).

La présente proposition vise, à la demande de l'Allemagne, à prolonger cette autorisation, la dérogation actuelle ayant expiré le 31 décembre 2025.

Par lettre du 26 août 2025, les autorités allemandes ont informé la Commission de leur intention de prolonger la mesure actuelle jusqu'au 31 décembre 2029. Des informations supplémentaires ont été fournies par lettre du 23 janvier 2026.

L'Allemagne demande le renouvellement de l'autorisation d'appliquer un taux de taxation réduit de 0,50 EUR/MWh à l'alimentation électrique à quai des navires<sup>6</sup> opérant exclusivement à des fins commerciales dans les eaux maritimes et les eaux intérieures de

---

<sup>1</sup> JO L 283 du 31.10.2003, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>

<sup>2</sup> Décision d'exécution (UE) 2020/1436 du Conseil du 7 octobre 2020 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 331 du 12.10.2020, p. 30, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj)) en lien avec le rectificatif à la décision d'exécution (UE) 2020/1436 du Conseil du 12 octobre 2020 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 342 du 16.10.2020, p. 31 ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj))

<sup>3</sup> JO L 300 du 18.10.2014, p. 55.

<sup>4</sup> JO L 191 du 22.7.2011, p. 22.

<sup>5</sup> L'expression «bateau de plaisance privé» est définie à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

<sup>6</sup> Définis dans la demande comme tous les bateaux et autres engins flottants à motorisation relevant du chapitre 89 de la nomenclature combinée.

l'Union (pêche comprise)<sup>7</sup>. Ce montant est égal au taux minimal de taxation de l'électricité destinée à une consommation professionnelle prévu par la directive.

La période de validité demandée s'étend du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2029. Elle prolonge la dérogation actuelle et ne dépasse pas la période maximale autorisée par l'article 19 de la directive sur la taxation de l'énergie.

La réduction vise à continuer de fournir une incitation économique en faveur du déploiement et de l'utilisation de l'électricité du réseau terrestre afin de réduire la pollution atmosphérique dans les villes portuaires, d'améliorer localement la qualité de l'air et d'atténuer les nuisances sonores au bénéfice de la santé des habitants.

La mesure qu'entend appliquer l'Allemagne a également pour objectif de réduire l'incidence environnementale du transport par voie d'eau.

Avec la mesure sollicitée, l'Allemagne entend continuer d'encourager l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre qui est considérée comme une solution de remplacement moins polluante que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Comme indiqué dans la demande, le taux normal de la taxe sur l'électricité en Allemagne s'élève à 20,50 EUR/MWh. La réduction fiscale s'élève actuellement à 20,00 EUR/MWh. Cela signifie que les bénéficiaires se voient facturer un montant de 0,50 EUR/MWh, le taux minimum de taxation de l'électricité de l'UE applicable en vertu de la directive sur la taxation de l'énergie (tel que précisé à l'article 10, paragraphe 1, et à l'annexe I, tableau C, pour l'utilisation professionnelle). L'Allemagne autorise l'octroi de l'avantage fiscal sous la forme d'un taux de taxation réduit appliqué lors de la fourniture (soumis à autorisation) ou d'un remboursement de la taxe.

D'autre part, 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 les ports. Ils peuvent également faire de même, en vertu de l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive, si l'électricité est produite à bord des navires pour la navigation sur les voies navigables intérieures. L'Allemagne a confirmé avoir transposé 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. Il n'est cependant pas obligatoire pour les navires d'utiliser de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Comme indiqué dans la demande, en 2024, 28 sociétés au total ont demandé l'allègement fiscal. En outre, la marine fédérale allemande est approvisionnée en électricité fournie par le réseau électrique terrestre sur huit sites. Plus de 400 installations électriques terrestres fixes ou mobiles existent à quai en Allemagne dans les ports maritimes et intérieurs. Des installations terrestres (supplémentaires) sont prévues ou en cours de construction dans 50 ports maritimes et intérieurs.

---

<sup>7</sup> 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.

Pour estimer les dépenses fiscales résultant de 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 indiqué précédemment, est de 20,50 EUR/MWh).

En 2024, quelque 74 100 MWh d'électricité ont soit été fournis à un tarif préférentiel ou ont bénéficié d'un allègement fiscal. Il en a résulté une perte de recettes fiscales pour 2024 d'environ 1,48 million d'EUR.

L'Allemagne a demandé que l'autorisation lui soit accordée jusqu'au 31 décembre 2029, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, sans interruption par rapport à la dérogation actuelle et dans les limites de la période maximale fixée à l'article 19, paragraphe 2, de la directive.

Avec cet allègement fiscal, l'Allemagne souhaite encourager les exploitants des navires à utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre afin de réduire les émissions dans l'atmosphère et le bruit provenant de la combustion de carburants à bord des navires à quai, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub>. L'application d'un taux réduit de taxation renforce la compétitivité de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre par rapport à l'utilisation de combustibles de soute à bord, qui est exonérée des droits d'accise sur l'énergie.

Les autorités allemandes considèrent que le régime remplit les conditions de l'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité<sup>8</sup>. Les autorités allemandes n'ont donc pas formellement notifié le régime à la Commission mais ont transmis, le 1<sup>er</sup> juillet 2024, une synthèse des informations relatives au régime par l'intermédiaire du système de notification électronique de celle-ci dans le cadre de l'obligation de déclaration qui leur incombe en vertu de l'article 11 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission<sup>9</sup>.

- **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 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, 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:

---

<sup>8</sup> JO L 187 du 26.6.2014, p. 1.

<sup>9</sup> Stromsteuerermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität) [BMF, Zoll], synthèse des informations transmises à la Commission par l'intermédiaire du système de notification électronique de la Commission le 1.7.24, <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829>.

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

Par la réduction de taxation considérée, les autorités allemandes visent à 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 partant, à améliorer 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 en a de ce fait reconnu les avantages environnementaux<sup>10</sup>.

Actuellement, le taux normal pour l'électricité est de 20,50 EUR/MWh, tandis que l'avantage fiscal s'élève à 20,00 EUR/MWh. Les bénéficiaires sont donc soumis au taux minimum de taxation de l'UE pour l'électricité, fixé à 0,50 EUR/MWh en vertu de la directive sur la taxation de l'énergie. Cette réduction peut dès lors continuer à contribuer à la réalisation des objectifs stratégiques déclarés.

La possibilité d'autoriser un traitement fiscal favorable pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre peut être accordée 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 pour une durée située dans la période maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, à savoir quatre ans. En principe, la mesure doit rester en vigueur pendant une période suffisamment longue pour avoir une incidence positive sur les décisions d'investissement des exploitants portuaires dans des infrastructures électriques terrestres et des exploitants de navires dans les équipements embarqués.

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 en cours 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 refonte de cette directive<sup>11</sup> présentée par la Commission.

En particulier, dans le cadre de la proposition de refonte de la directive sur la taxation des produits énergétiques et de l'électricité, la Commission a, entre autres, prévu que tous les États membres appliquent des exonérations totales ou partielles ou des réductions du niveau de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports, afin d'encourager le développement et l'utilisation de celle-ci.

Dans ces circonstances, il apparaît approprié d'accorder l'autorisation pour la période considérée.

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> COM/2021/563 final: Proposition de directive du Conseil restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte)

## *Règles en matière d'aides d'État*

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

L'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission énonce les conditions dans lesquelles une aide sous la forme de réductions de taxes en matière environnementale au titre de la directive 2003/96/CE peut être exonérée de l'obligation de notification des aides d'État.

Les autorités allemandes indiquent que le régime actuel et les régimes antérieurs remplissent les conditions de l'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission. Le régime n'a donc pas été notifié à la Commission. Le 1<sup>er</sup> juillet 2024, l'Allemagne a toutefois transmis la synthèse des informations au moyen du système de notification électronique de la Commission, conformément à l'article 11 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission.

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. La proposition de décision d'exécution du Conseil est également sans préjudice de l'obligation qui incombe à l'État membre de notifier l'aide à la Commission avant de la mettre en œuvre, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, dans l'hypothèse où l'aide nouvelle ne serait pas couverte par le 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. Étant donné que la mesure contribuera à réduire l'utilisation de combustibles de soute à bord des navires se trouvant dans les ports, elle contribuera à l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air locale et de réduction du bruit. La directive 2008/50/CE sur la qualité de l'air ambiant<sup>12</sup> 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 ladite directive. Cela signifie que les États membres sont tenus de trouver des solutions aux problèmes tels que les émissions des navires à quai dans les ports lorsque cela est pertinent. Il est concevable que dans les ports faisant face à ces problèmes, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre soit de surcroît encouragée comme faisant partie 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<sup>13</sup>, qui réglemente la teneur en soufre des combustibles marins.

Par la prolongation de la mesure sollicitée, l'Allemagne entend continuer d'encourager l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en tant que solution de remplacement plus respectueuse de l'environnement que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port.

---

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> 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).

Comme le soulignent les autorités allemandes, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre au lieu de générateurs embarqués peut entraîner une réduction des émissions de polluants atmosphériques, tels que les oxydes d'azote et de soufre, les particules fines et les métaux lourds, ainsi qu'une réduction significative de la pollution sonore dans certains cas. Étant donné que des valeurs limites plus strictes en matière de qualité de l'air s'appliqueront à partir de 2030<sup>14</sup>, on peut s'attendre à ce que l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre gagne de l'importance en tant que mesure de réduction des émissions.

L'utilisation de raccordements au réseau électrique terrestre permettra non seulement de réduire les polluants atmosphériques, les particules et la suie, mais aussi probablement les émissions de CO<sub>2</sub>. En effet, le bouquet électrique du réseau terrestre en Allemagne présente une plus faible intensité en carbone que l'électricité produite à bord en utilisant des combustibles de soute, en raison du rendement plus élevé du système énergétique et de l'utilisation de combustibles différents.

Les données spécifiques fournies par le port de Hambourg pour 2024 suggèrent que les réductions d'émissions suivantes pourraient être réalisées en achetant de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre exclusivement à partir de sources d'énergie alternatives:

- 4 327 g CO<sub>2</sub> t/a,
- 78,9 g SO<sub>x</sub> t/a,
- 2.6 g NO<sub>x</sub> t/a et
- 1,2 PM t/a.

### ***Politique énergétique***

La mesure est conforme au règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023<sup>15</sup> sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE<sup>16</sup>. Ledit règlement 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. Une mesure similaire a également été jugée comme contribuant à la réalisation des objectifs des politiques et de la législation de l'Union destinées à réduire l'empreinte environnementale du transport maritime et à développer certaines activités économiques au titre de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE<sup>17</sup>.

La position concurrentielle défavorable de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'explique en grande partie par le fait que l'électricité produite à bord de navires se trouvant dans des ports maritimes bénéficie actuellement d'une exonération fiscale totale. Non seulement le combustible de soute brûlé pour la production d'électricité est exonéré, conformément aux dispositions correspondant à la situation normale prévues à l'article 14, paragraphe 1, point a), de la directive 2003/96/CE, mais l'électricité produite à bord des

---

<sup>14</sup> Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (refonte) (JO L, 2024/2881, 20.11.2024).

<sup>15</sup> JO L 234 du 22.9.2023, p. 1.

<sup>16</sup> JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

<sup>17</sup> Décision C(2024) 3934 final de la Commission du 17.6.2024 concernant l'aide d'État SA.105117 (JO C/2024/5376 du 3.9.2024).

navires l'est aussi<sup>18</sup>. Bien que cette dernière exonération semble 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. Dans cette déclaration, ils devraient 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 conformément à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive qui est mis en œuvre par l'Allemagne. Compte tenu de l'exonération du mode fossile de production d'électricité à bord des navires, il est justifié de ne pas pénaliser la solution de remplacement moins polluante que constitue l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en autorisant l'Allemagne à continuer d'appliquer un taux réduit de taxation.

### ***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'Union<sup>19</sup> et à la communication de la Commission relative aux objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE<sup>20</sup>.

En outre, conformément au règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE<sup>21</sup>, à partir de 2030, les navires classés comme navires de croisière, transbordeurs et porte-conteneurs d'une jauge brute supérieure à 5 000 sont tenus d'utiliser des systèmes d'alimentation électrique à quai, sauf dans les cas où ils disposent d'une technologie à émissions nulles.

### ***Marché intérieur et concurrence loyale***

En ce qui concerne le marché intérieur et 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.

Les autorités allemandes font observer que la réduction fiscale pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne confère aucun avantage susceptible de perturber le marché intérieur aux exploitants de navires qui en bénéficient. Le remplacement de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre par l'électricité produite sur les navires eux-mêmes n'a aucun effet d'économie. Les coûts de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en Allemagne sont actuellement supérieurs aux coûts de l'électricité autoproduite, même en tenant compte de l'avantage fiscal.

<sup>18</sup> Article 14, paragraphe 1, point c), de la directive 2003/96/CE.

<sup>19</sup> 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).

<sup>20</sup> 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].

<sup>21</sup> JO L 234 du 22.9.2023, p. 48.

En outre, l'accès à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre sera ouvert aux navires concernés, quel que soit leur pavillon. Cela n'aura pas pour effet de faire bénéficier les opérateurs économiques nationaux d'un traitement fiscal plus avantageux que leurs concurrents d'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 réduit de taxation devrait être négligeable. 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. Par conséquent, il est également peu probable que cette réduction fiscale pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre fausse de manière significative la concurrence entre les ports en incitant les navires à modifier leur itinéraire en raison de la disponibilité de cette option.

Les autorités allemandes font valoir que d'autres facteurs (tels que le type de navire et de cargaison, les connexions disponibles avec l'arrière-pays et d'autres facteurs économiques) jouent un rôle dans la sélection des ports. La simple disponibilité d'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 également limitée car il n'existe pas de normes techniques convenues au niveau international pour raccorder les navires au réseau électrique et, dans certains cas, il n'existe pas de capacité d'alimentation électrique à quai.

En l'absence de modifications significatives du cadre et de la situation actuels, le délai de prolongation de l'autorisation d'appliquer un taux de taxation réduit rend peu probable une modification de l'analyse effectuée dans les paragraphes précédents avant l'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 soi 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'Allemagne et elle ne concerne que cet État membre. Il n'y a donc pas eu de consultation des parties intéressées.

- **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.

Toutefois, comme indiqué ci-dessus, 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 minimal de taxation fixé dans la directive 2003/96/CE. L'Allemagne s'attend à ce que la mesure ait une incidence positive sur la réalisation de ses objectifs environnementaux et, en particulier, sur l'amélioration de la qualité de l'air au niveau local et la réduction du bruit dans les villes portuaires.

Plus précisément, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre au lieu de générateurs embarqués peut entraîner une réduction des émissions de nombreux polluants atmosphériques — tels que les oxydes d'azote et de soufre, les particules fines et les métaux lourds — ainsi qu'une réduction significative de la pollution sonore dans certains cas (comme le confirment les retours d'information indiquant une baisse du nombre de plaintes provenant de zones de centres urbains). Étant donné que des valeurs limites plus strictes en matière de qualité de l'air s'appliqueront à partir de 2030, on peut s'attendre à ce que l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre devienne plus importante en tant que mesure de réduction des émissions.

Selon une estimation des dépenses fiscales occasionnées par la mesure, les autorités allemandes prévoient une perte de recettes annuelles de 1,3 million d'EUR au cours des prochaines années.

- **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 ou 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 du niveau de taxation à un seul État membre, à sa propre demande. Elle est prévue pour une période limitée allant jusqu'au 31 décembre 2029. 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 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<sup>er</sup> dispose que 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 allemands (ci-après dénommée «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 de la consommation professionnelle d'électricité 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, premier paragraphe, dispose que l'autorisation demandée est accordée, dans le prolongement de la décision d'exécution 2020/1436/UE du Conseil en vigueur, avec effet du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2029, dans les limites de la période maximale autorisée par la directive, conformément à la demande de l'Allemagne. Le deuxième paragraphe précise que, en cas d'adoption par le Conseil sur la base de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité de dispositions générales relatives aux avantages fiscaux accordés à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, qui deviennent applicables durant la période visée au premier paragraphe, la décision cesse d'être applicable lorsque lesdites dispositions générales le deviennent.

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'électricité<sup>22</sup>, et notamment son article 19, paragraphe 1, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision d'exécution (UE) 2020/1436 du Conseil<sup>23</sup>, l'Allemagne a été autorisée à appliquer, jusqu'au 31 décembre 2025, un taux réduit de taxation 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»), conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE.
- (2) Par lettre du 26 août 2025, l'Allemagne a demandé 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. Le 23 janvier 2026, les autorités allemandes ont envoyé une lettre fournissant des informations complémentaires concernant la demande.
- (3) Par 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 une manière moins préjudiciable à l'environnement de satisfaire les besoins en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports 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 par des navires se trouvant à quai dans un port, elle améliore

<sup>22</sup> JO L 283 du 31.10.2003, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>

<sup>23</sup> Décision d'exécution (UE) 2020/1436 du Conseil du 7 octobre 2020 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 331 du 12.10.2020, p. 30, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj)) en lien avec le rectificatif à la décision d'exécution (UE) 2020/1436 du Conseil du 12 octobre 2020 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 342 du 16.10.2020, p. 31 ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj))

localement la qualité de l'air dans les zones portuaires. 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 en outre réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, les autres polluants atmosphériques et le bruit. Le maintien de l'application d'un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre devrait dès lors contribuer à la réalisation des objectifs de la politique de l'Union en matière d'environnement, de santé et de climat.

- (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 la technologie concernée, qui est relativement bas, il est peu probable que l'application de ce taux réduit de taxation 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, chaque autorisation accordée au titre de l'article 19, paragraphe 1, de ladite directive 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 requise pour une période de quatre ans. Ladite autorisation devrait cependant prendre fin au moment de l'application des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux accordés à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre qui seraient adoptées par le Conseil en vertu de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité, dans l'hypothèse où de telles dispositions entreraient en vigueur durant la période d'autorisation.
- (7) Afin de garantir la 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 à la suite de modifications du taux de taxation appliqué à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, il convient de permettre à l'Allemagne d'appliquer sans interruption le taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Dès lors, il y a lieu d'accorder l'autorisation sollicitée avec effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, afin d'éviter toute discontinuité par rapport aux dispositions applicables avant cette date au titre de la décision d'exécution (UE) 2020/1436.
- (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 (ci-après dénommée «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 est applicable du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2029.

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, adopte des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux accordés à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, qui deviennent applicables durant la période visée au premier alinéa du présent article, la présente décision cesse d'être applicable lorsque lesdites dispositions générales le deviennent.

*Article 3*

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*