



Bruxelles, le 29.4.2021
COM(2021) 209 final

2021/0108 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

**autorisant les Pays-Bas 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 du niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

Les Pays-Bas ont demandé l'autorisation d'appliquer, pendant une période de six ans, un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux installations électriques terrestres qui fournissent de l'électricité aux navires se trouvant à quai, autres que les bateaux de plaisance privés. L'objet de la présente proposition est d'accorder cette autorisation au moyen d'une dérogation valable, comme il a été demandé, jusqu'au 30 juin 2027.

Par lettre du 10 août 2020, les autorités néerlandaises ont informé la Commission de leur intention d'appliquer la mesure.

Les Pays-Bas sollicitent l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation de 0,50 EUR/MWh, égal au taux minimum de taxation pour la fourniture d'électricité à des installations qui fournissent de l'électricité exclusivement ou presque (90 % ou plus) à des navires qui ne sont pas des bateaux de plaisance privés. Le taux réduit sera appliqué seulement si l'installation dispose d'un raccordement direct au réseau électrique, afin de garantir l'application correcte du taux réduit.

La période de validité demandée s'étend du 1^{er} juillet 2021 au 30 juin 2027, 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'électricité fournie par le réseau électrique terrestre afin de contribuer à l'exploitation durable des ports et du transport maritime, 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 qui sera appliquée par les Pays-Bas a également pour objectif de réduire l'incidence globale du transport par voies navigables sur l'environnement.

Au moyen de la mesure sollicitée, les Pays-Bas entendent 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 réduit applicable aux bénéficiaires sera de 0,50 EUR/MWh. Il s'agit du taux minimum 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

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

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, qui a été transposé dans la législation néerlandaise, l'exonération peut également être appliquée aux 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 l'électricité produite.

Les autorités néerlandaises 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 ports, il est interdit d'utiliser des générateurs pour la navigation intérieure.

Comme indiqué dans la demande, dans le secteur de la navigation intérieure, la majorité des quelque 12 500 bateaux de navigation intérieure nationaux et internationaux utilisent l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, qui est disponible dans la plupart des postes d'amarrage situés le long des principaux corridors. Il existe actuellement très peu d'installations électriques terrestres dans le secteur maritime, leur utilisation par les grands navires de mer étant limitée à un navire roulier et aux navires de pêche (chalutiers) dans les ports de Scheveningen et IJmuiden. Les autorités néerlandaises prévoient cependant d'accroître la disponibilité de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre pour les navires de mer.

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.

Les dépenses budgétaires annuelles sont estimées à 1 million d'EUR.

Les Pays-Bas ont demandé que l'autorisation leur soit accordée pour la période allant du 1^{er} juillet 2021 au 30 juin 2027, 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, les Pays-Bas souhaitent encourager les exploitants concernés à développer et à utiliser l'électricité fournie 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 se trouvant à quai, et de faire baisser les émissions de CO₂. L'application d'un taux réduit de taxation renforcerait la compétitivité du réseau électrique terrestre par rapport à l'utilisation de combustibles de soute à bord, qui fait l'objet d'une exonération.

- **Cohérence 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, 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.

La mesure constitue une aide d'État et relève du champ d'application de la législation de l'UE dans ce domaine, et notamment du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission².

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 néerlandaises 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 solution³. Les bénéficiaires seraient soumis au taux minimum 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.

Les Pays-Bas ont 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 l'évolution ultérieure du cadre juridique existant et qu'elle tienne compte de la révision à venir de la directive sur la taxation de l'énergie et de l'éventuelle adoption par le Conseil d'un acte juridique fondé sur une proposition de la Commission visant à modifier la directive sur la taxation de l'énergie. Cette révision fait suite à l'évaluation de la directive sur la taxation de l'énergie⁴ et aux conclusions

² 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).

³ 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).

⁴ SDW(2019) 329 final.

du Conseil du 28 novembre 2019 sur le cadre de l'UE en matière de taxation de l'énergie⁵. 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 conditions, s'il apparaît utile d'octroyer l'autorisation sollicitée pour la période demandée, la dérogation devrait toutefois être accordée sous réserve de l'entrée en application de dispositions générales en la matière avant la fin du mois de juin 2027.

Règles en matière d'aides d'État

Le taux réduit de taxation de 0,50 EUR par MWh envisagé par les autorités néerlandaises est égal au niveau minimum 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 («RGEC»), 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 exemptée 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 Commission.

Comme indiqué dans leur demande, les autorités néerlandaises informeront la Commission de la mesure dans un délai de 20 jours ouvrables à compter de son entrée en vigueur.

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

Environnement et politique en matière de changement climatique

La mesure sollicitée concerne principalement la politique de l'UE en matière d'environnement et de changement climatique. Dans la mesure où elle permettra de réduire l'utilisation de combustibles de soute à bord des navires se trouvant dans les ports, elle contribuera 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 sur la qualité de l'air ambiant⁶, en son article 13, fait obligation aux États membres de veiller à ce que les niveaux de plusieurs polluants atmosphériques ne dépassent pas les valeurs limites et à ce que les valeurs cibles et les autres normes de qualité de l'air fixées dans la directive soient respectées. Ces obligations leur imposent de trouver, le cas échéant, des solutions aux problèmes tels que les émissions des navires se trouvant 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) 2016/802⁷, qui réglemente la teneur en soufre des combustibles marins. Cela

⁵ Conclusions du Conseil du 28 novembre 2019, 14608/19, FISC 458.

⁶ 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).

⁷ 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).

contribuerait également au respect des exigences en matière de retombées d'azote prévues par 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 néerlandaises s'attendent à ce que les émissions locales de polluants atmosphériques (NOx, SOx, PM10, PM2,5) provenant de la production d'électricité à bord soient réduites de 95 % par l'utilisation du 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. À cet égard, les autorités néerlandaises ont souligné que, si la réduction réelle des émissions de CO2 dépend de la qualité de l'électricité utilisée, compte tenu du mix électrique néerlandais, les réductions estimées seraient comprises entre 28 % et 67 %, en fonction de la charge du générateur, et que cette proportion devrait augmenter à l'avenir.

Politique énergétique

La mesure est conforme à la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs⁸, 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 TFUE⁹.

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'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

⁸ 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).

⁹ C(2014) 2231 final du 9 avril 2014.

l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive (effectivement mis en œuvre par les Pays-Bas). 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 les Pays-Bas à 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'Union¹⁰ et à la communication de la Commission relative aux objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE¹¹.

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.

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 bord¹² 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 les Pays-Bas respecteront le niveau minimum 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. L'application d'un taux réduit à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre

¹⁰ 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).

¹¹ 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].

¹² 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).

permettra d'atténuer la différence de traitement fiscal entre l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre et les produits énergétiques (minéraux) utilisés pour la production d'électricité à bord.

Les fournisseurs d'électricité sont redevables de la taxe sur l'énergie et de la surtaxe sur l'énergie durable (*Opslag Duurzame Energie*, ODE). Dans leur déclaration de taxe sur l'énergie, ils appliquent directement le taux réduit. Les bénéficiaires directs sont les exploitants des installations fournissant de l'électricité aux navires se trouvant à quai. Les exploitants devraient répercuter tout ou partie de l'avantage financier sur les utilisateurs de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, à savoir les propriétaires de bateaux de navigation intérieure et de navires de mer. Les utilisateurs existants et leurs représentants insisteront sur le fait que les autorités portuaires ont intérêt à rendre l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre financièrement intéressante pour les utilisateurs.

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 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 réduit de taxation 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 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 néerlandaises font valoir que le choix des ports dépend de la destination de la cargaison et non de la diminution des coûts d'amarrage consécutive à la réduction de la taxation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

En raison de la période pour laquelle il est proposé d'accorder l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation, 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 les Pays-Bas, 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.

Il ressort des informations communiquées par les Pays-Bas que la mesure aura une incidence limitée sur les recettes fiscales et que le taux de taxation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre restera supérieur au niveau minimum de taxation fixé dans la directive 2003/96/CE. Les Pays-Bas espèrent que la mesure aura une incidence positive sur la réalisation de leurs objectifs environnementaux et notamment sur l'amélioration locale de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores dans les villes portuaires.

Plus précisément, selon les autorités néerlandaises, les dépenses fiscales liées à la mesure sont estimées à 1 million d'EUR par an pour les années à venir.

Dans le même temps, les avantages pour l'environnement peuvent être importants. Les autorités néerlandaises ont souligné que, si la réduction réelle des émissions de CO₂ dépend de la qualité de l'électricité utilisée, les économies estimées seraient comprises entre 28 % et 67 %, en fonction de la charge du générateur, et que cette proportion devrait augmenter à l'avenir. Par ailleurs, les autorités néerlandaises s'attendent à ce que les émissions locales de polluants atmosphériques provenant de la production d'électricité à bord puissent être réduites de 95 %; les nuisances sonores, les niveaux de vibration et les retombées d'azote pourraient également être fortement réduits.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La mesure ne prévoit pas de simplification. Elle est le résultat d'une demande introduite par les Pays-Bas 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 allant jusqu'au 30 juin 2027. Le taux de taxation 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 les Pays-Bas seront autorisés 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»). 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} juillet 2021 et jusqu'au 30 juin 2027, ainsi que les Pays-Bas l'ont 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 les Pays-Bas 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 10 août 2020, les Pays-Bas ont sollicité l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation 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.
- (2) Grâce au taux réduit de taxation qu'ils ont l'intention d'appliquer, les Pays-Bas visent à continuer de promouvoir le déploiement et l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. L'utilisation de cette électricité est considérée comme un mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports moins préjudiciable à l'environnement que l'utilisation de combustibles de soute par lesdits navires.
- (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. Compte tenu des conditions spécifiques de la structure de la production d'électricité aux Pays-Bas, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre au lieu de celle produite au moyen de combustibles de soute 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 aux Pays-Bas 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 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

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

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) 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 allant du 1^{er} juillet 2021 au 30 juin 2027. L'autorisation devrait cependant prendre fin à compter de la date d'entrée en vigueur 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 vigueur avant le 30 juin 2027.
- (6) 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

Les Pays-Bas sont autorisés à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie par des installations électriques terrestres aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, se trouvant à quai dans les ports, à condition que les niveaux minima de taxation prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision est applicable du 1^{er} juillet 2021 au 30 juin 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 règles générales relatives aux avantages fiscaux applicables à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la présente décision expire le jour où lesdites règles générales deviennent applicables.

Article 3

Le Royaume des Pays-Bas est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président