

COM(2014) 538 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 15 septembre 2014

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 15 septembre 2014

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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

E 9650



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 8 septembre 2014
(OR. en)

12967/14

Dossier interinstitutionnel:
2014/0247 (NLE)

FISC 122
ENER 384

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	28 août 2014
N° doc. Cion:	COM(2014) 538 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(2014) 538 final.

p.j.: COM(2014) 538 final



Bruxelles, le 28.8.2014
COM(2014) 538 final

2014/0247 (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

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité au sein de l'Union est régie par la directive 2003/96/CE du Conseil⁽¹⁾ (ci-après dénommée la «directive sur la taxation de l'énergie» ou la «directive»).

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive, outre les dispositions prévues en particulier aux articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires concernant le niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

L'objectif de la présente proposition est d'autoriser l'Allemagne à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port (ci-après dénommée «électricité fournie par le réseau électrique terrestre»). Cette exonération vise à encourager, par une mesure économique, l'utilisation du réseau électrique terrestre afin de réduire la pollution atmosphérique dans les villes portuaires.

La demande et son contexte général

Le 12 juillet 2011, le Conseil a adopté la décision d'exécution 2011/445/UE 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 («électricité fournie par le réseau électrique terrestre») conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE⁽²⁾. Cette décision vient à expiration le 16 juillet 2014.

Par lettre du 26 février 2014, les autorités allemandes ont demandé une nouvelle décision d'autorisation permettant à l'Allemagne de continuer à appliquer la réduction fiscale. L'Allemagne a sollicité l'octroi de la réduction pour une durée de six ans.

Avec la mesure sollicitée, l'Allemagne entend continuer à encourager l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, qui est considérée comme une solution moins polluante que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Si la mesure n'est pas autorisée, l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre devra être taxée au taux général de taxation de l'électricité en vigueur en Allemagne, à savoir 20,50 EUR/MWh.

Par ailleurs, en application de 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 par les navires comme carburant ou combustibles pour la navigation dans les eaux de l'Union. Cette exonération couvre également les produits énergétiques utilisés pour produire de l'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Les États membres peuvent aussi exonérer les produits énergétiques utilisés par les navires pour la navigation sur les voies navigables intérieures conformément à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive, qui couvre également la production d'électricité à bord. Par conséquent, dans la plupart des cas, le système de taxation fondé sur la directive sur la taxation de l'énergie n'a aucune incidence sur

⁽¹⁾ Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51).

⁽²⁾ JO L 191 du 22.7.2011, p. 22.

les coûts de production de l'électricité à bord d'un navire à quai dans un port même si cette production peut avoir des effets négatifs sur la santé et l'environnement en détériorant la qualité de l'air et en augmentant les niveaux de bruit dans les ports.

L'Allemagne souhaiterait continuer à appliquer un taux réduit de taxation de 0,50 EUR/MWh à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, respectant ainsi le taux minimal de taxation de l'électricité prévu par la directive 2003/96/CE. Le taux réduit de taxation de l'électricité doit s'appliquer à toutes les livraisons d'électricité fournies par le réseau électrique terrestre à la fois dans les eaux de l'Union et sur les voies navigables intérieures autres que les livraisons pour la navigation de plaisance privée. Selon les calculs des autorités allemandes, pour les trois années d'application de la mesure actuelle, la dépense fiscale annuelle moyenne a été d'environ 2,2 millions d'EUR. D'après les estimations du gouvernement fédéral, au cours des six prochaines années cette dépense budgétaire potentielle devrait progressivement augmenter pour atteindre 3 à 4 millions d'EUR par an.

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

Les autorités allemandes ont informé la Commission qu'à l'heure actuelle, de tous les ports maritimes allemands, seul celui de Lübeck dispose d'infrastructures permettant de fournir par le réseau électrique terrestre de l'électricité présentant une charge électrique plus élevée. Outre ces infrastructures à quai, le port propose également des «barges électriques», c'est-à-dire des installations flottantes pour la production combinée de chaleur et d'électricité, fonctionnant au gaz naturel liquéfié. La construction d'infrastructures fixes d'approvisionnement en électricité à quai dans le port de Hambourg est prévue pour mai 2014; il s'agit notamment d'équiper deux terminaux pour bateaux de croisière avec des installations électriques à quai au terminal d'Altona. Il est également prévu d'équiper le terminal de HafenCity de barges électriques.

En ce qui concerne les ports de navigation intérieure, les installations électriques à quai sont plus répandues, et il existe des projets visant à les développer.

L'Allemagne estime que cette 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 la Communauté ⁽³⁾ et à la communication de la Commission intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018» ⁽⁴⁾. À cet égard, il convient de noter que depuis juin 2011, les États membres ont l'obligation inconditionnelle de satisfaire aux normes en matière de qualité de l'air pour les polluants concernés comme les particules ⁽⁵⁾. Cette obligation leur impose de trouver, le cas échéant, des solutions aux problèmes tels que les émissions des navires à quai dans les ports, et il est concevable que dans les ports faisant face à ces

⁽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⁾ COM(2009) 8 final du 21 janvier 2009.

⁽⁵⁾ Voir la 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).

problèmes, l'utilisation du réseau électrique terrestre sera encouragée en tant qu'un des éléments d'une stratégie globale de qualité de l'air.

Arguments des autorités allemandes concernant l'incidence de la mesure sur le marché intérieur

Selon les autorités allemandes, la mesure n'aura pas d'incidence sur le bon fonctionnement du marché intérieur et n'entraînera pas de distorsion de la concurrence. L'Allemagne autorise l'avantage fiscal sous la forme à la fois d'une réduction du taux appliqué à la fourniture et d'un remboursement fiscal. En cas d'application de la réduction à la fourniture, le fournisseur d'électricité pourrait ne pas répercuter ou ne répercuter qu'en partie l'avantage fiscal sur le consommateur final, c'est-à-dire l'exploitant du navire. Néanmoins, selon les autorités allemandes, l'avantage fiscal est normalement répercuté. Toutefois, même lorsque la réduction fiscale est entièrement répercutée sur les exploitants de navires qui utilisent l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre taxée au niveau minimal prévu par la directive 2003/96/CE, ceux-ci ne bénéficient pas réellement d'un avantage économique par rapport aux opérateurs qui produisent leur propre électricité à bord, laquelle est exonérée de toute taxation. Selon les autorités allemandes, le remplacement de leur propre production d'électricité à bord par de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre taxée au niveau minimal applicable n'entraînera pas d'avantage global en termes de coûts.

Les autorités allemandes ont informé la Commission qu'en l'état actuel des choses, elles ne disposent pas de données chiffrées sur le nombre d'exploitants de navires utilisant le réseau électrique terrestre et ne peuvent fournir une évaluation complète de l'évolution de l'utilisation du réseau électrique terrestre en raison de la brièveté de la période d'application de la mesure. Sur la base des informations disponibles, elles estiment qu'il y a eu une augmentation considérable de l'utilisation du réseau électrique terrestre, en particulier pour les navires se trouvant à quai dans les ports situés sur les voies navigables intérieures.

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, et notamment son article 14, paragraphe 1, point c), et son article 15, paragraphe 1, point f).

Évaluation de la mesure conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

Raisons de politique spécifiques

L'article 19, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive est libellé comme suit:

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

Par la réduction fiscale considérée, les autorités allemandes visent à continuer de promouvoir un mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports qui soit moins préjudiciable à l'environnement et à améliorer ainsi localement la qualité de l'air. Comme l'a souligné l'Allemagne, la Commission a, en fait, déjà recommandé l'utilisation du réseau électrique terrestre en tant que solution de remplacement pour la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai et a de ce fait reconnu les avantages

environnementaux de cette solution ⁽⁶⁾. Sans la mesure considérée, l'électricité fournie aux navires se trouvant à quai devrait être taxée à 20,50 EUR par MWh en Allemagne. La réduction demandée constitue une incitation supplémentaire à l'utilisation de cette technologie égale à 20 EUR/MWh et contribue dès lors à la réalisation de l'objectif énoncé.

La Commission observe également qu'actuellement, l'utilisation plus généralisée de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est considérablement entravée, entre autres, par l'absence quasi totale de l'infrastructure terrestre nécessaire dans les ports et que, dès lors, il sera sans doute nécessaire de prendre des initiatives supplémentaires favorisant en particulier la construction de cette infrastructure pour atteindre l'objectif de l'exonération considérée. Selon les informations fournies par les autorités allemandes, les navires de haute mer exigent des infrastructures capables de supporter des charges électriques élevées et, à l'heure actuelle, seul le port de Lübeck dispose de ces infrastructures. Il est prévu de construire des infrastructures de ce type dans le port de Hambourg. Les infrastructures électriques à quai sont davantage disponibles dans les ports de navigation intérieure, où les navires exigent normalement une charge électrique moindre.

En ce qui concerne la nature de l'objectif visé, la Commission souligne que la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre constitue en fait un objectif commun qui devrait être poursuivi par l'ensemble de l'Union. Cet objectif est énoncé clairement dans la communication de la Commission sur une politique maritime intégrée pour l'Union européenne ⁽⁷⁾ et le document de travail des services de la Commission qui l'accompagne ⁽⁸⁾. La mesure est conforme à la proposition de directive de la Commission sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution, qui porte notamment sur la question de la mise en place d'infrastructures électriques terrestres dans les ports où cela s'avère rentable et bénéfique pour l'environnement ⁽⁹⁾.

Dans sa proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie ⁽¹⁰⁾, la Commission a suggéré d'exonérer de la taxation l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre aux navires lorsqu'ils sont à quai dans les ports. La proposition de la Commission n'a toutefois pas encore été adoptée par le Conseil. Dans l'intervalle, il convient d'apporter aux opérateurs économiques d'Allemagne et aux autorités allemandes une certaine sécurité juridique en ce qui concerne les mesures fiscales appliquées afin de promouvoir l'utilisation du réseau électrique terrestre. Actuellement, la seule possibilité pour instaurer un traitement fiscal favorable pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est prévue à l'article 19. Cependant, la finalité de cette disposition est de répondre à des situations particulières dans les États membres qui ne sont pas prises en compte dans la directive elle-même. Une dérogation au titre de l'article 19 en faveur de l'objectif que constitue la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre ne peut donc être octroyée qu'à titre de mesure transitoire, jusqu'à ce que cet objectif ait été pris en compte par le Conseil dans le cadre d'une révision de la directive 2003/96/CE.

Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La mesure sollicitée concerne principalement la politique environnementale de l'Union. Dans la mesure où elle contribuera à réduire l'utilisation de combustibles de soute à bord des

⁽⁶⁾ Voir la note 3 ci-dessus.

⁽⁷⁾ COM(2007) 575 final du 10 octobre 2007.

⁽⁸⁾ SEC(2007) 1278 final du 10 octobre 2007.

⁽⁹⁾ COM(2013) 18 final du 24 janvier 2013.

⁽¹⁰⁾ COM(2011) 169 final du 13 avril 2011.

navires se trouvant dans les ports, elle permettra effectivement de réaliser l'objectif consistant à améliorer localement la qualité de l'air. Elle pourrait aussi, dans une mesure limitée, entraîner une réduction des émissions de CO₂, bien que l'importance de cet effet dépende de la source de l'électricité qui devra être fournie aux navires ⁽¹¹⁾. Pour donner une idée de l'ampleur du problème environnemental, l'Allemagne cite l'exemple du port de Lübeck-Travemünde, où les navires sont à l'origine de 90 % des émissions de dioxyde de soufre et d'environ 80 % des émissions d'oxyde d'azote. Les autorités allemandes fournissent la comparaison ci-après, fondée sur une consommation annuelle d'électricité de 5 584 MWh, entre les émissions annuelles estimées résultant de l'utilisation du réseau électrique terrestre dans le port de Lübeck et celles résultant de l'utilisation, pour la production d'électricité à bord des navires, de gazole à usage maritime conforme aux teneurs en soufre maximales fixées dans la directive de l'UE sur la teneur en soufre des combustibles⁽¹²⁾.

	NO _x	SO ₂	CO ₂
Électricité verte produite à partir d'énergie hydraulique	0,078 t	0,056 t	0 t
Gazole à usage maritime	3,571 t	6,026 t	4 251,9 t

Selon les estimations fournies par les autorités du port de Hambourg, les installations électriques à quai prévues devraient, par rapport à l'utilisation de gazole à usage maritime, permettre de réduire les émissions annuelles au terminal d'Altona d'environ 39 t ou 74 % pour le NO_x, d'environ 1,1 t ou 62 % pour le SO₂ et d'environ 0,5 t ou 5 % pour les particules fines. Si ces installations utilisent le mix électrique usuel de l'Allemagne, il en résulterait une réduction des émissions de CO₂ d'environ 1 050 tonnes, ou 19 %, par an. La livraison prévue d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables pourrait se traduire par une réduction bien plus importante des émissions de CO₂, de 3 354 t par an, en fonction de la performance des installations de production d'électricité. La réduction des émissions de polluants atmosphériques grâce à l'utilisation de barges électriques fonctionnant au gaz naturel liquéfié et fournissant de l'électricité aux navires de croisière au terminal de HafenCity devrait entraîner une réduction de 51 t, ou 73 %, des émissions de NO_x. Après déduction de 5 tonnes d'émissions de NO_x imputables aux barges elles-mêmes, le résultat serait une réduction totale des émissions de 46 t par an. Les émissions devraient être réduites de 1,5 t ou 58 % pour le SO_x et de 0,7 t, ou 48 %, par an pour les particules fines, sans émissions supplémentaires liées aux barges. Les émissions de CO₂ devraient être réduites de 1 824 t, ou 26 %, par an si le gaz naturel liquéfié était utilisé en lieu et place de gazole à usage maritime. Les émissions résiduelles des chaudières auxiliaires (utilisées pour le chauffage à bord) ont été prises en compte dans les estimations.

Il convient également de rappeler à ce stade que la position concurrentielle défavorable de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'explique en grande partie par le fait que l'autre solution, à savoir l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports

⁽¹¹⁾ Précédemment, la Commission a estimé que le passage à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre entraînerait une réduction moyenne des émissions de CO₂ de 50 %, voir la note de bas de page 2. Cependant, l'incidence de la mesure considérée peut diverger sensiblement de cette valeur moyenne étant donné qu'elle dépend essentiellement de l'intensité de carbone dans la partie concernée du marché et du moment précis où la demande d'électricité supplémentaire interviendra.

⁽¹²⁾ Directive 1999/32/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE (JO L 121 du 11.5.1999, p. 13).

maritimes, bénéficie actuellement d'une exonération fiscale totale nette. En effet, non seulement le combustible de soute brûlé pour la production d'électricité est exonéré, conformément aux dispositions normales prévues à l'article 14, paragraphe 1, point a), de la directive 2003/96/CE, mais aussi l'électricité produite à bord des navires [voir l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive 2003/96/CE]. Bien que cette dernière exonération puisse être considérée comme difficile à concilier avec les objectifs environnementaux de l'Union, elle est le reflet de considérations pratiques. En fait, la taxation de l'électricité produite à bord imposerait à l'armateur (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. Dans ces circonstances, il peut être justifié de ne pas pénaliser la solution moins polluante que constitue l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, en autorisant l'Allemagne à appliquer un taux réduit de taxation.

En ce qui concerne l'électricité consommée par les navires se trouvant à quai dans les ports situés le long des voies navigables intérieures, et contrairement à la situation qui prévaut dans les ports maritimes, l'exonération de l'électricité produite à bord est simplement facultative pour les États membres [article 15, paragraphe 1, point f)]. En conséquence, il n'existe aucun obstacle juridique à ce que les États membres appliquent un traitement identique à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre et à la production à bord dans les ports situés le long des voies navigables intérieures. Cependant, la possibilité de ne pas taxer l'électricité produite à bord prévue à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive s'explique à nouveau par les considérations pratiques de la part du législateur et est, dans le même temps, étroitement liée aux avantages fiscaux facultatifs octroyés pour la navigation sur les voies navigables intérieures. La majorité des États membres, dont l'Allemagne, ont décidé de ne pas taxer les combustibles utilisés à cette fin. En ce qui concerne le Rhin et ses affluents, cette exonération fiscale figure également dans un accord international ⁽¹³⁾ que l'Allemagne a ratifié. Il est également jugé peu pratique de taxer séparément les combustibles d'alimentation utilisés pour la production d'électricité à bord ⁽¹⁴⁾ car cela supposerait, au minimum, l'application d'une distinction entre le combustible utilisé pour la production d'électricité et le combustible utilisé pour la navigation. Enfin, pour se prononcer sur la possibilité d'étendre l'exonération applicable à la navigation maritime aux combustibles utilisés pour la navigation sur les voies navigables intérieures, les États membres prennent en considération plusieurs éléments, notamment les objectifs généraux de la politique nationale des transports tels que les considérations environnementales, ce qui pourrait les amener à ne pas taxer les combustibles utilisés à cette fin.

À ce stade, il est dès lors considéré comme justifié de maintenir la possibilité pour l'Allemagne d'exonérer l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre aux ports situés sur les voies navigables intérieures.

Marché intérieur et concurrence loyale

Du point de vue du marché intérieur et de la concurrence loyale, la mesure sollicitée réduirait la distorsion qui existe entre les deux sources concurrentes d'électricité pour les navires à

⁽¹³⁾ Voir l'article 1^{er} de l'accord du 16 mai 1952 entre les États riverains du Rhin et la Belgique, relatif au régime douanier et fiscal du gasoil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane (*Bundesgesetzblatt* 1953, partie II, p. 531).

⁽¹⁴⁾ Voir l'article 21, paragraphe 5, troisième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

quai, à savoir la production à bord et le réseau électrique terrestre, qui découle de l'exonération applicable aux combustibles de soute.

En ce qui concerne la concurrence entre les exploitants de navires, il y a lieu tout d'abord de rappeler qu'actuellement, selon les informations dont dispose la Commission, très peu de navires utilisent l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre sur une base commerciale. Ensuite, même si la mesure donne aux compagnies de navigation un avantage au sens où elles seront en mesure d'acheter de l'électricité à un coût plus faible que les compagnies opérant dans d'autres secteurs, la mesure examinée ne devrait pas modifier sensiblement la position concurrentielle au sein du secteur de la navigation. Bien que des projections précises des coûts soient très difficiles à établir, car dépendant fortement de l'évolution du prix du pétrole, les informations disponibles ⁽¹⁵⁾ et les données fournies par l'Allemagne 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 bord et, en tout état de cause, elle ne représenterait pas un avantage concurrentiel important pour les exploitants de navires qui utilisent le réseau électrique terrestre par rapport à ceux qui ont recours à la production à bord. En l'occurrence, une grave distorsion telle que celle précitée est d'autant plus improbable que l'Allemagne respectera le niveau minimal de taxation prévu par la directive 2003/96/CE.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, dans une situation où, comme cela est indiqué ci-dessus, il est peu probable que, malgré l'allégement fiscal, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre devienne, du moins à court terme, davantage intéressante sur le plan économique que la production à bord, la réduction de la taxation applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne devrait pas non plus fausser sensiblement la concurrence entre les ports en incitant les navires à modifier leur itinéraire en fonction de la disponibilité de cette solution. Les autorités allemandes soulignent que l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est limitée en raison non seulement de l'absence d'installations portuaires ou des coûts plus élevés, mais également de l'absence de normes techniques convenues au niveau international pour le raccordement des navires au réseau électrique.

Enfin, on peut ajouter que la période pour laquelle il est proposé d'autoriser l'application d'un taux réduit de taxation cadre dans une large mesure avec la période de huit ans prévue dans la proposition de la Commission en ce qui concerne l'exonération fiscale de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Période d'application de la mesure et évolution du cadre de l'UE régissant la taxation de l'énergie

En principe, la période d'application de la dérogation devrait être suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs portuaires d'effectuer les investissements nécessaires. Dans ce cas particulier, la période d'application de la mesure aurait été prolongée et l'importance de la réduction fiscale augmentée par la proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie de la Commission, qui envisage une exonération obligatoire pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre pendant une période de huit ans après sa date d'entrée en

⁽¹⁵⁾ 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).

application. Il convient toutefois que la dérogation ne remette pas en cause l'évolution ultérieure du cadre juridique existant et qu'elle tienne compte de l'éventuelle adoption par le Conseil d'un acte juridique fondé sur la proposition de la Commission visant à modifier la directive sur la taxation de l'énergie. Dans ces circonstances, il apparaît approprié d'octroyer l'autorisation sollicitée pour la période maximale de six ans autorisée par la directive, sous réserve de l'entrée en vigueur de dispositions générales dans ce domaine avant la date d'expiration prévue. Cette période d'application de la mesure apportera une certaine sécurité juridique aux exploitants des navires et des ports qui doivent planifier leurs investissements dans des installations électriques à quai ou de l'équipement à bord. Elle permettra également aux autorités allemandes de recueillir davantage de données en vue d'une réévaluation future de la mesure.

Règles en matière d'aides d'état

Le taux de taxation de 0,50 EUR/MWh envisagé par les autorités allemandes respecte le niveau minimal de taxation prévu à l'article 10 de la directive 2003/96/CE. La mesure satisfait donc à l'une des conditions énoncées à l'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission ⁽¹⁶⁾, qui énonce les conditions dans lesquelles une mesure de ce type est exonérée de l'obligation de notification des aides d'État. Toutefois, il ne peut être établi à ce stade si toutes les conditions fixées dans ledit règlement sont remplies, et la proposition de décision d'exécution du Conseil n'empêche pas la Commission d'imposer à l'Allemagne le respect des règles en matière d'aides d'État.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

La présente proposition fait suite à une demande présentée par l'Allemagne et elle ne concerne que cet État membre.

Obtention et utilisation d'expertise

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

Analyse d'impact

La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation à un seul État membre, à sa propre demande.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Principe de subsidiarité

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.

⁽¹⁶⁾ 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).

Cependant, l'exercice par les États membres de leurs compétences dans ce domaine est strictement encadré et limité par le droit de l'Union en vigueur. Conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, seul le Conseil est habilité à autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent pas se substituer au Conseil.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. L'allégement fiscal ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis (voir les considérations concernant les aspects liés au marché intérieur et à la concurrence loyale ci-dessus).

Choix des instruments

Instrument(s) proposé(s): décision du Conseil.

L'article 19 de la directive 2003/96/CE ne prévoit que ce type de mesure.

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 européenne.

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 ⁽¹⁾, et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision d'exécution 2011/445/UE du Conseil, l'Allemagne a été autorisée à appliquer, jusqu'au 16 juillet 2014, un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port («électricité fournie par le réseau électrique terrestre»), conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE.
- (2) Par lettre du 26 février 2014, l'Allemagne a sollicité l'autorisation de continuer à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en vertu de l'article 19 de la directive 2003/96/CE.
- (3) Avec l'allégement fiscal qu'elle entend appliquer, l'Allemagne vise à continuer de promouvoir une utilisation plus généralisée de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, 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 à bord des navires.
- (4) Dans la mesure où l'utilisation du réseau électrique terrestre permet d'éviter les émissions de polluants atmosphériques liées à l'utilisation de combustibles de soute à bord des navires à quai, elle contribue à améliorer localement la qualité de l'air dans les villes portuaires. 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.
- (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 du réseau électrique terrestre, étant donné que la

⁽¹⁾ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

production à bord demeurera, dans la plupart des cas, la solution la plus compétitive. Pour le même motif et en raison du taux actuel de pénétration du marché de cette technologie, qui est relativement bas, il est peu probable que la mesure conduise à de graves distorsions de la concurrence pendant sa durée d'application, et elle n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.

- (6) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, toute autorisation octroyée au titre de cet article doit être strictement limitée dans le temps. Étant donné qu'il est nécessaire, d'une part, que la période soit suffisamment longue pour permettre une évaluation correcte de la mesure, mais aussi, d'autre part, que l'évolution ultérieure du cadre juridique existant ne soit pas remise en cause, il convient d'octroyer l'autorisation demandée pour une période de six ans, sous réserve de l'entrée en vigueur de dispositions générales dans ce domaine avant la date d'expiration prévue.
- (7) Afin d'apporter une certaine sécurité juridique aux exploitants des ports et des navires et d'éviter une augmentation potentielle de la charge administrative pour les distributeurs et les redistributeurs d'électricité à la suite de modifications du taux d'accise prélevé sur l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, il convient de veiller à ce que l'Allemagne puisse appliquer sans interruption la réduction fiscale spécifique en vigueur visée par la présente décision. Il y a dès lors lieu d'accorder l'autorisation sollicitée avec effet à compter du 17 juillet 2014, sans discontinuité par rapport à la législation applicable avant cette date au titre de la décision d'exécution 2011/445/UE.
- (8) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union relatives aux aides d'État,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

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

Article 2

La présente décision prend effet le jour de sa notification.

Elle est applicable à partir du 17 juillet 2014.

Elle expire le 16 juillet 2020.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 du TFUE, arrête des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux applicables à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la présente décision cesse de s'appliquer le jour de l'entrée en vigueur de ces dispositions générales.

Article 3

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*