

# COM(2014) 497 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 26 août 2014

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 22 août 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 la Suède 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 9594**





Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 8 août 2014  
(OR. en)

12414/14

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2014/0230 (NLE)

---

---

FISC 114  
ENER 369

### PROPOSITION

---

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	30 juillet 2014
N° doc. Cion:	COM(2014) 497 final
Objet:	Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant la Suède 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) 497 final.

---

p.j.: COM(2014) 497 final



Bruxelles, le 30.7.2014  
COM(2014) 497 final

2014/0230 (NLE)

Proposition de

**DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL**

**autorisant la Suède 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 (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 la Suède 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.

L'objectif de la mesure à appliquer par la Suède est de réduire l'incidence du transport maritime sur l'environnement.

#### **La demande et son contexte général**

Le 20 juin 2011, le Conseil a adopté la décision d'exécution 2011/384/UE du Conseil autorisant la Suède 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 <sup>(1)</sup>. Cette décision vient à expiration le 25 juin 2014.

Par lettre du 13 décembre 2013, les autorités suédoises ont demandé une nouvelle décision d'autorisation permettant à la Suède de continuer à appliquer la réduction fiscale. Avec la mesure sollicitée, la Suède entend encourager l'utilisation du réseau électrique terrestre, qui est considéré comme une solution de remplacement moins polluante que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port.

Les autorités suédoises ont l'intention de continuer à appliquer à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre un taux réduit de taxation de 50 SEK (soit 5,79 EUR) <sup>(2)</sup> par MWh. Ce taux est supérieur au taux minimal de taxation de l'électricité prévu par la directive 2003/96/CE. Il est également supérieur au taux national de taxation de l'électricité utilisée à des fins commerciales, qui est de 5 SEK (soit 0,59 EUR) par MWh. La Suède ne considère toutefois pas que l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre constitue un usage commercial. En l'absence d'autorisation, les taux nationaux applicables à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre seraient donc de 293 SEK (soit 33,94 EUR) par MWh ou de 185 SEK (soit 21,43 EUR) par MWh dans le nord de la Suède.

---

<sup>(1)</sup> JO L 170 du 30.6.2011, p. 36.

<sup>(2)</sup> Tous les calculs sont effectués sur la base du taux de change du 1<sup>er</sup> octobre 2013, à savoir 1 EUR = 8,6329 SEK. Voir JO C 286 du 2.10.2013.

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 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.

La Suède appliquera le taux réduit de taxation de l'électricité à toutes les livraisons d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre d'au moins 380 volts destinées aux navires utilisés pour la navigation commerciale dont la jauge brute est égale ou supérieure à 400. Cette limite est jugée appropriée par les autorités suédoises pour garantir que la réduction proposée sera appliquée à la majorité absolue des navires utilisés pour le transport international et aux grands navires utilisés pour le transport national. Ces navires sont considérés comme responsables de la majeure partie des émissions dues au fonctionnement des moteurs auxiliaires à bord pendant l'amarrage dans les ports.

Les autorités suédoises reconnaissent que la mesure constitue une aide d'État et favorise les propriétaires des navires utilisés pour la navigation commerciale. Elles font également valoir que la mesure n'a aucun effet sur la concurrence entre les armateurs ou exploitants de navires étant donné qu'elle s'applique à tous les navires (à l'exception des navires destinés à un usage privé) à quai dans les ports suédois, quel que soit leur pavillon. En ce qui concerne l'incidence sur les échanges entre les États membres, la Suède suppose qu'elle sera négligeable étant donné que le choix des ports dépend de la destination de la cargaison et non des coûts réduits d'amarrage consécutifs à la réduction de la taxation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

La Suède a demandé que l'autorisation soit accordée pour une période de six ans, ce qui correspond à la période maximale visée à l'article 19, paragraphe 2, de la directive.

La Suède 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 <sup>(3)</sup> et à la communication de la Commission intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018» <sup>(4)</sup>. 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 <sup>(5)</sup>. Cette obligation leur impose de trouver, le cas échéant, des solutions aux problèmes tels que les émissions des

---

<sup>(3)</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>(4)</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>(5)</sup> 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).

navires à quai dans les ports, et il est concevable que dans les ports faisant face à ces problèmes, l'utilisation du réseau électrique terrestre sera encouragée en tant qu'un des éléments d'une stratégie globale de qualité de l'air.

Avec cet allègement fiscal, la Suède souhaite continuer à encourager les exploitants de navires à utiliser le réseau électrique terrestre afin de réduire les émissions atmosphériques et le bruit aérien provenant des navires à quai, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub>. 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 suédoises ont informé la Commission que, depuis l'entrée en application de la mesure, de nouvelles infrastructures électriques à quai ont été construites, que le nombre de ports suédois disposant d'installations de ce type est passé de cinq à huit (Stockholm, Göteborg, Piteå, Helsingborg, Luleå, Karlskrona, Trelleborg et Ystad) et que des projets de construction d'installations supplémentaires dans le port de Stockholm sont en cours. Elles ont également informé la Commission que les navires utilisés par le secteur forestier sont ceux qui utilisent le plus intensivement les installations électriques à quai. Les ports desservant ce secteur affichent le taux le plus élevé d'utilisation du réseau électrique terrestre. Ces installations sont habituellement utilisées lorsque les navires sont à quai pendant de longues périodes. Le pourcentage de navires utilisant les installations électriques à quai varie d'un port à l'autre (allant de 33 à près de 100 %) selon le port et le type de navires qui les utilisent. D'après les informations communiquées par la Suède, l'utilisation du réseau électrique terrestre s'est traduite par des réductions des émissions d'anhydride sulfureux, d'oxydes nitriques, de particules et d'oxydes de carbone. Les autorités suédoises ne disposent cependant pas d'estimations précises des réductions des émissions imputables à l'application de la mesure.

### **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 de taxation considérée, les autorités suédoises 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 à améliorer ainsi localement la qualité de l'air. Comme l'a souligné la Suède, 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 <sup>(6)</sup>. En l'absence de cette mesure, l'électricité fournie aux navires à quai se

---

<sup>(6)</sup> Voir la note 3 ci-dessus.

verrait appliquer une taxe de 293 SEK (soit 33,94 EUR) par MWh ou de 185 SEK (soit 21,43 EUR) par MWh dans le nord de la Suède. L'exonération demandée se traduirait ainsi par une incitation supplémentaire à l'utilisation de cette technologie égale à 243 SEK ou 28,15 EUR par MWh (135 SEK ou 15,64 EUR par MWh dans le nord de la Suède) et contribuerait dès lors à la réalisation de l'objectif énoncé.

La Commission constate également que depuis l'entrée en application de la mesure, la Suède a davantage développé ses infrastructures électriques à quai. La réduction fiscale semble avoir été une mesure d'incitation efficace en vue d'une utilisation plus large du réseau électrique terrestre. Les autorités suédoises ont informé la Commission qu'elles avaient invité ou obligé certains ports à mettre en place des installations électriques à quai. La Suède n'a toutefois présenté aucun rapport concernant l'introduction d'obligations juridiques ou d'incitations financières en ce qui concerne l'utilisation des installations. Le développement de l'infrastructure présente un certain intérêt, en particulier pour le secteur forestier dans le cadre de ses efforts pour parvenir à un transport plus respectueux de l'environnement. Au stade actuel de développement du réseau électrique terrestre en Suède, la Commission estime que l'application d'un taux de taxation considérablement réduit demeure un instrument approprié pour encourager à la fois les autorités portuaires et les armateurs à investir davantage dans la technologie, en tenant également compte de l'absence d'autres mesures nationales spécifiques encourageant l'utilisation du réseau électrique terrestre.

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 <sup>(7)</sup> et le document de travail des services de la Commission qui l'accompagne <sup>(8)</sup>. Dans sa proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie <sup>(9)</sup>, 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.

À ce jour, 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 de Suède et aux autorités suédoises 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 navires se trouvant dans les ports, elle permettra effectivement de réaliser l'objectif consistant à améliorer localement la qualité de l'air. Elle devrait aussi entraîner une réduction des

---

<sup>(7)</sup> COM(2007) 575 final du 10 octobre 2007.

<sup>(8)</sup> SEC(2007) 1283 final du 10 octobre 2007.

<sup>(9)</sup> COM(2011) 169 final du 13 avril 2011.



émissions de CO<sub>2</sub>, 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. Dans ce contexte, il y a lieu de noter que le mix électrique moyen dans la partie concernée du marché présente une intensité de carbone nettement inférieure à la moyenne de l'Union. Même si l'intensité de carbone des fournitures d'électricité supplémentaire est généralement supérieure à celle du mix électrique moyen et dépend fortement du moment de la demande d'électricité supplémentaire, les réductions de CO<sub>2</sub> résultant de la mesure devraient rester assez importantes <sup>(10)</sup>.

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 <sup>(11)</sup>.

Il convient également de rappeler à ce stade que la position concurrentielle défavorable de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'explique en grande partie par le fait que l'autre solution, à savoir l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports maritimes, bénéficie actuellement d'une exonération fiscale totale nette. En effet, non seulement le combustible de soute 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 de remplacement moins polluante que constitue l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, en autorisant la Suède 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

---

<sup>(10)</sup> La part combinée des énergies renouvelables et du nucléaire dans le mix électrique de la Suède était de 95,4 % en 2012 et de 90 % pour le mix électrique de Nord Pool. (voir [http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split\\_2004-2012.pdf](http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf)). Cependant, les énergies nucléaire et hydraulique, qui représentent à elles deux la quasi-totalité de la production d'énergies renouvelables en Suède et dans le Nord Pool en général, sont principalement utilisées comme charge de base, tandis que la charge de pointe présente, en moyenne, une intensité de carbone plus élevée.

<sup>(11)</sup> COM(2013) 18 final du 24 janvier 2013.

aux avantages fiscaux facultatifs octroyés pour la navigation sur les voies navigables intérieures. La majorité des États membres, dont la Suède, ont décidé de ne pas taxer les combustibles utilisés à cette fin. Ils estiment également qu'il est peu pratique de taxer les combustibles d'alimentation au lieu de l'électricité (voir l'article 21, paragraphe 5, troisième alinéa, de la directive 2003/96/CE), car cela supposerait, au minimum, l'application d'un traitement distinct au combustible utilisé pour la production d'électricité. En fait, 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 d'étendre la possibilité d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre aux ports situés sur les voies navigables intérieures.

### *Marché intérieur et concurrence loyale*

La Commission n'a reçu aucune plainte concernant l'application pratique de la mesure fiscale autorisée par la décision d'exécution 2011/384/UE du Conseil. Du point de vue du marché intérieur et de la concurrence loyale, la mesure ne fait que réduire la distorsion fiscale qui existe entre les deux sources concurrentes d'électricité pour les navires à quai, à savoir la production à bord et le réseau électrique terrestre, qui découle de l'exonération applicable aux combustibles de soute.

En ce qui concerne la concurrence entre les exploitants de navires, les autorités suédoises n'ont fourni aucune information montrant une augmentation considérable du nombre de navires équipés pour utiliser le réseau électrique terrestre. Il convient de noter que, selon leurs calculs, le coût de l'utilisation du réseau électrique terrestre reste relativement élevé par rapport à la production d'électricité à bord au moyen de combustibles de soute exonérés. Plus particulièrement, les coûts supportés par les armateurs englobent les coûts de raccordement au réseau et le coût des investissements dans l'équipement 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 bord<sup>(12)</sup> 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, l'application de la décision d'exécution 2011/384/UE du Conseil n'a pas donné lieu à une importante distorsion du type précité, et il est peu probable que cela se produise puisque la Suède a l'intention de continuer à respecter le niveau minimal de taxation prévu par la directive sur la taxation de l'énergie. En outre, la Suède entend maintenir la limitation de l'avantage fiscal aux navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 400 et aux livraisons d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre d'au moins 380 volts, afin de destiner la mesure aux navires produisant d'importantes quantités d'électricité à bord tout en limitant le nombre total de bénéficiaires.

---

<sup>(12)</sup> 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](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).

Comme l'ont expliqué les autorités suédoises, ces deux valeurs de seuil ont été fixées à un niveau relativement bas en réponse aux inquiétudes des associations nationales, qui craignaient que les navires nationaux soient pénalisés par rapport aux navires non suédois. À l'inverse, on peut raisonnablement supposer que les navires susceptibles d'être exclus du bénéfice de l'avantage fiscal par les valeurs de seuil seront des navires nationaux et non ceux d'autres pays de l'Union et qu'en tout état de cause, ces valeurs ne donneront donc pas lieu à un traitement fiscal plus avantageux des acteurs économiques nationaux par rapport à leurs concurrents des autres États membres de l'Union.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, les autorités suédoises ont déclaré qu'elles n'avaient constaté aucun changement important en ce qui concerne le choix des ports par les armateurs qui puisse être lié à la disponibilité d'installations électriques à quai. Elles considèrent comme négligeable le risque d'incidence sur les échanges entre les États membres qui pourrait 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. Dans une situation où, comme cela est indiqué ci-dessus, il est peu probable que, malgré l'allègement 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.

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'Union 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 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 suédoises de recueillir des données afin de procéder à une évaluation complète de l'incidence de la mesure.

## **Règles en matière d'aides d'état**

Sur la base du taux de change du 1<sup>er</sup> octobre 2013 publié au *Journal officiel de l'Union européenne* <sup>(13)</sup>, le taux réduit de taxation de 50 SEK par MWh envisagé par les autorités suédoises est supérieur au niveau minimal de taxation de l'Union visé 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 <sup>(14)</sup>, qui prévoit les conditions auxquelles 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 à l'article 44 sont remplies, et la proposition de décision d'exécution du Conseil n'empêche pas la Commission d'imposer à la Suède 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 la Suède 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**

La proposition vise à autoriser la Suède à déroger aux dispositions générales de la directive 2003/96/CE du Conseil et à appliquer un taux réduit de 50 SEK (5,79 EUR) par MWh à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port.

### **Base juridique**

Article 19 de la directive 2003/96/CE du Conseil.

### **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.

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

---

<sup>(13)</sup> Voir la note 2 ci-dessus.

<sup>(14)</sup> Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

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 d'exécution 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 la Suède 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>(1)</sup>, et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision d'exécution 2011/384/UE du Conseil <sup>(2)</sup>, la Suède a été autorisée à appliquer, jusqu'au 25 juin 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 13 décembre 2013, la Suède 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'allègement fiscal qu'elle entend appliquer, la Suède 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. Dans les conditions spécifiques de la structure de production d'électricité de la région concernée, à savoir le marché nordique de l'électricité incluant la Suède, le Danemark, la Finlande et la Norvège, l'utilisation de l'électricité fournie

---

<sup>(1)</sup> JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

<sup>(2)</sup> Décision d'exécution 2011/384/UE du Conseil du 20 juin 2011 autorisant la Suède 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 (JO L 176 du 30.6.2011, p. 36).

par le réseau électrique terrestre au lieu de celle produite au moyen de combustibles de soute à bord devrait en outre permettre de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. 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 la Suède 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 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 la Suède 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 26 juin 2014, sans discontinuité par rapport à la législation applicable avant cette date au titre de la décision d'exécution 2011/38/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*

La Suède est autorisée à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports, autres que les bateaux de plaisance privés, 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 26 juin 2014.

Elle expire le 25 juin 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*

Le Royaume de Suède est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil*  
*Le président*