

COM(2024) 216 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 31 mai 2024

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 31 mai 2024

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 France à appliquer des
taux de taxation réduits à l'électricité directement fournie aux aéronefs stationnant sur
les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique**

Bruxelles, le 30 mai 2024
(OR. en)

10549/24

**Dossier interinstitutionnel:
2024/0121(NLE)**

**FISC 123
ECOFIN 620
ENER 267
TRANS 261**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	29 mai 2024
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2024) 216 final
Objet:	Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant la France à appliquer des taux de taxation réduits à l'électricité directement fournie aux aéronefs stationnant sur les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2024) 216 final.

p.j.: COM(2024) 216 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 29.5.2024
COM(2024) 216 final

2024/0121 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

**autorisant la France à appliquer des taux de taxation réduits à l'électricité directement
fournie aux aéronefs stationnant sur les aéroports ouverts à la circulation aérienne
publique**

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 européenne 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^{er}, 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.

En l'espèce, la France a demandé l'autorisation d'appliquer des taux réduits de taxation à la consommation finale d'électricité dans le cas de l'électricité directement fournie aux aéronefs stationnant sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, et ce y compris l'aviation de tourisme privée. L'objet de la présente proposition est d'accorder cette autorisation au moyen d'une dérogation valable, comme il a été demandé, pour une période limitée.

Par lettre du 11 avril 2022, les autorités françaises ont informé la Commission de leur intention d'appliquer la mesure faisant l'objet de la présente demande de dérogation, en vertu de l'article 19 de la directive 2003/96/CE. Les autorités françaises ont fourni des informations complémentaires le 25 octobre 2022 et le 7 août 2023. Des informations additionnelles ont été transmises par les autorités françaises le 30 octobre 2023, le 7 novembre 2023, le 27 décembre 2023 et le 18 avril 2024.

La France sollicite l'autorisation d'appliquer à l'électricité fournie, par le réseau électrique terrestre, aux aéronefs concernés par la demande, les niveaux minima de taxation prévus par la directive (article 10, paragraphe 1^{er} de la directive). La France a notamment souligné que l'électricité utilisée pour l'alimentation des aéronefs lors de leur stationnement sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique exploités par des entreprises dans le cadre de leur activité économique pourra bénéficier du tarif minimal professionnel (0,5 €/MWh). En revanche, les autorités ont précisé que le tarif minimal européen non professionnel (1 €/MWh) s'appliquera à l'électricité utilisée pour l'alimentation des aéronefs lors de leur stationnement sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique exploités par des particuliers pour un usage de tourisme privé (considéré par lesdites autorités comme étant une activité non économique).

La période de validité initialement demandée s'étendait du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2029, ce qui n'excède pas la durée maximale autorisée par l'article 19 de la directive sur la taxation de l'énergie. À l'issue des discussions entre les autorités françaises et la Commission, considérant notamment la proposition de révision de la directive 2003/96/CE², une date de terminaison anticipée a été convenue, à savoir le 31 décembre 2027.

La réduction de taxation vise à encourager le déploiement et l'utilisation de l'alimentation par le réseau électrique terrestre afin de réduire la pollution atmosphérique dans les villes aéroportuaires, d'améliorer localement la qualité de l'air et de réduire les nuisances sonores, au bénéfice de la santé

¹ JO 283 du 31.10.2003, p. 51.

² Proposition de directive du Conseil restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte), COM(2021) 563 final du 14.7.2021.

des habitants. La mesure vise à appliquer des taux réduits par MWh consommé à la fourniture d'électricité, au moyen de bornes électriques, à tous les aéronefs stationnés sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

En effet, au moyen de la mesure fiscale sollicitée, la France entend inciter l'utilisation de l'alimentation par le réseau électrique terrestre, considérée comme une solution de remplacement moins polluante que la production d'électricité à bord des aéronefs susmentionnés.

Les autorités françaises ont indiqué que la mesure serait d'application générale et que la réduction de la taxation s'appliquerait à tous les aéronefs, indépendamment du statut du vol, qui utiliseront le réseau électrique terrestre lors de leur stationnement dans un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique.

Les autorités françaises ont précisé à cet égard que *de iure* la mesure concernerait la totalité des aérodromes français ouverts à la circulation aérienne publique, soit environ 450 aérodromes. Néanmoins, il s'agirait *de facto* essentiellement de 120 aérodromes commerciaux, notamment ceux faisant partie du réseau transeuropéen de transport ('RTE-T') qui ont vocation à bénéficier de cette mesure. En effet, ceux-ci seraient davantage en mesure d'investir, à court et moyen terme, dans la fourniture des moyens électriques de substitution (unité de pré-conditionnement de l'air, prise 400 Hz et groupe électrique mobile) aux aéronefs qui les fréquentent. Le nombre de bénéficiaires est dès lors estimé à environ 980.000 pour l'année 2019, dernière année représentative d'un trafic aérien normal (hors pandémie de la COVID-19). En 2020, le nombre s'élevait à 441.000 bénéficiaires, et pour l'année 2021 il englobait 553.000 bénéficiaires.

Selon les estimations françaises, le recours à des moyens électriques permettrait de diminuer par dix les émissions de CO₂ des aéronefs au stationnement. En effet, selon les données extraites du bilan annuel des émissions gazeuses liées au trafic aérien en France, réalisé par la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) à partir du calculateur 'TARMAAC' développé par la DGAC, les treize plus grandes plateformes aéroportuaires ont émis en 2019 par la seule utilisation des groupes auxiliaires de puissance (GAP, plus communément repris sous l'acronyme anglo-saxon APU) pour le trafic commercial, plus de 230.000 tonnes de CO₂. L'utilisation de l'APU étant indispensable sur une durée minimum le temps de connecter et déconnecter les moyens électriques (30 % du temps), le gain peut être estimé à 145 tonnes de CO₂.

Les autorités françaises ont précisé à cet égard qu'en 2022, 1 kWh fourni par le réseau électronique (400 Hz) coûtait en moyenne 0,276 €/kWh³. En décembre 2023, 1 kWh fourni par le moteur auxiliaire de puissance (APU) revient à 0,18 €⁴. Ainsi, le coût de l'électricité provenant du réseau électrique est plus important que celui de l'utilisation de l'APU.

Grâce à cet allègement de la taxation, la France souhaite encourager les exploitants concernés à développer et à utiliser l'alimentation par le réseau électrique terrestre afin de réduire les émissions atmosphériques et les nuisances sonores provenant de la combustion de carburants à bord des aéronefs au stationnement, et dès lors faire baisser les émissions de CO₂. L'application d'un taux réduit de taxation renforcerait la compétitivité de l'alimentation par le réseau électrique terrestre par

³ <https://analysesetdonnees.rte-france.com/bilan-electrique-prix#Vuedensemble>

⁴ Le détail du calcul fourni par les autorités françaises est le suivant : avec un rendement en électricité de l'APU de 35%, 1 kWh en sortie de l'APU équivaut à environ $1/0,35 = 2,86$ kWh fourni en entrée de l'APU. En prenant en compte le pouvoir calorifique inférieur du kérozène (43 MJ/kg), soit 11,95 kWh/kg (puisque 1 Joules = $2,778 \times 10^{-7}$ Kilowatt heures), on obtient que 1 kWh fourni par l'APU nécessite environ 0,239 kg de kérozène. Le prix moyen du kérozène en décembre 2023 étant de 769 €/tonne en moyenne sur le marché européen (cf. <https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>), le prix de l'utilisation de l'APU revient à 0,18 €/kWh.

rapport à celle produite à bord des aéronefs concernés par des moyens et des produits fortement émetteurs de gaz à effet de serre.

La dépense liée à cette mesure se chiffrerait à 12 millions d'euros pour l'année 2024 et à 16,3 millions d'euros par an entre 2025 et 2029. La dépense budgétaire totale de cette mesure pour la période initialement demandée (2024-2029) avait été estimée à 93,5 millions d'euros.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La taxation de l'électricité est régie par la directive 2003/96/CE sur la taxation de l'énergie et notamment en son article 10. La directive prévoit en effet des niveaux minima de taxation applicables à l'électricité fixés conformément à l'annexe I (tableau C). Les articles 5, 15 et 17 prévoient la possibilité pour les États membres d'appliquer des taux de taxation différenciés, y compris 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 aux aéronefs.

La mesure sollicitée constitue une aide d'État et relève du champ d'application de la législation de l'Union dans ce domaine, en particulier du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission⁵.

Dispositions de la directive sur la taxation de l'énergie

L'article 19, paragraphe 1^{er}, premier alinéa, de la directive dispose:

« 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 envisagée, les autorités françaises visent à promouvoir un mode d'approvisionnement en électricité des aéronefs, stationnant sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, qui soit moins préjudiciable à l'environnement, et à améliorer ainsi la qualité de l'air ainsi qu' à atténuer les nuisances sonores.

La Commission a déjà recommandé l'utilisation du réseau électrique terrestre en tant que solution de remplacement pour la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai, et a de ce fait reconnu les avantages environnementaux de cette solution⁶.

De même, dans le cadre de ladite proposition de révision de la directive sur la taxation des produits énergétiques et de l'électricité, qui prévoit entre autres que les carburants fournis pour la navigation aérienne soient taxés, afin d'encourager le développement et l'adoption de solutions plus propres que la production d'électricité à bord, la Commission a prévu la possibilité pour les États membres d'appliquer des exonérations totales ou partielles à l'électricité fournie aux aéronefs en stationnement, mais également aux navires se trouvant à quai dans les ports.

Dans le cas d'espece, les bénéficiaires seraient soumis à un niveau réduit de taxation correspondant aux niveaux minima de taxation applicables dans l'Union européenne à l'électricité, tels que prévus

⁵ 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).

⁶ 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).

par la directive sur la taxation de l'énergie (à savoir 0,5 ou 1 EUR/MWh selon le type de consommation), ce qui est de nature à favoriser la réalisation des objectifs susmentionnés.

La possibilité d'instaurer un traitement fiscal favorable pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre peut dès lors 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, en l'espèce environnementale.

La France a demandé à ce que la mesure s'applique pour la période maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, de la directive, à savoir six ans (de janvier 2024 à décembre 2029). En principe, selon les autorités françaises, la période d'application de la dérogation devrait être suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs aéroportuaires et les fournisseurs d'électricité de lancer – ou de poursuivre – les investissements nécessaires dans les infrastructures électriques terrestres. Aussi, les autorités françaises ajoutent que cette période offrira la sécurité juridique maximale possible également aux exploitants d'aéronefs, qui doivent planifier leurs investissements en équipements à bord. À l'issue des discussions entre les autorités françaises et la Commission, considérant notamment la proposition de révision de la directive 2003/96/CE, une date de terminaison anticipée a été convenue, à savoir le 31 décembre 2027.

À l'appui de leur demande, les autorités françaises ont également souligné que douze arrêtés de limitation des moteurs auxiliaires de puissance⁷ (ci-après 'APU') ont été récemment publiés au mois de juillet 2023⁸. Ces arrêtés couvrent douze aéroports français qui se trouvent sous le contrôle de l'autorité de contrôle des nuisances sonores (ACNUSA)⁹. Lesdits arrêtés visent à encadrer le temps d'utilisation des APU dont l'utilisation est émettrice de CO₂ et peut représenter 6% des émissions de CO₂ d'une plateforme aéroportuaire¹⁰. Les autorités françaises ont précisé à cet égard que des mesures de substitution (thermiques et électriques) aux APU existent et offrent une réduction considérable de l'empreinte carbone¹¹ et du niveau de bruit¹², tout en améliorant la qualité de l'air. Cependant, en raison d'une sous dotation en équipements de substitution à l'APU, ces mesures réglementaires ne sont pas suffisantes d'après les autorités françaises que pour inciter les aéroports concernés à s'équiper en moyens de substitution; par ailleurs, les arrêtés de limitation mentionnés *supra* couvrent uniquement douze aéroports. Par conséquent, un tarif d'accise réduit applicable à l'électricité fournie aux aéronefs au stationnement qui couvrirait la totalité des aéroports français, semble dès lors constituer selon les autorités françaises un important levier incitatif pour l'écosystème aéroportuaire.

Par ailleurs, d'après les autorités françaises, un dispositif de déduction fiscale exceptionnelle a également été mis en place (« suramortissement »)¹³, afin d'accompagner les aéroports et les assistants en escale investissant dans des engins utilisant des carburants plus respectueux de

⁷ Le moteur auxiliaire de puissance (APU) est un petit turboréacteur situé à l'arrière du fuselage qui pourvoit, lorsque l'avion est au sol, aux besoins en énergie électrique et en climatisation. Il permet également la mise en route des réacteurs principaux.

⁸ Un arrêté par plateforme portuaire entrant chacun en vigueur au 1er décembre 2023. Cinq aéroports disposaient déjà d'un arrêté de limitation ; ceux-ci ont été abrogés et remplacés par ceux publiés au mois de juillet 2023.

⁹ Ces douze aéroports représentent 85% des mouvements commerciaux effectués en France (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget, Nice-Côte d'Azur, Nantes-Atlantique, Lyon-Saint Exupéry, Marseille-Provence, Bordeaux-Mérignac, Toulouse-Blagnac, Beauvais-Tillé, Lille-Lesquin, Bâle-Mulhouse).

¹⁰ Chiffre fourni par *Aéroports de Paris* (ADP) dans le cadre du programme hOlistic Green Airport (OLGA) financé par Horizon 2020.

¹¹ Entre 6 et 10 tonnes émises par an, contre 408 à 1166 tonnes avec l'APU pour les appareils de la marque Guinault ([APU OFF - Guinault](#)).

¹² 75 dB au lieu de 120 dB avec l'APU pour les appareils de la marque Guinault à titre d'exemple.

¹³ Article 39 *decies* F du Code général des impôts, résultant des dispositions de l'article 60 de la loi n° 2019-1479 du 29 décembre 2019 de finances pour 2020.

l'environnement (gaz naturel, énergie électrique, hydrogène, superéthanol E85, engins non routiers combinant l'énergie électrique et une motorisation à essence et ceux combinant l'essence à du gaz naturel carburant ou du gaz de pétrole liquéfié). Cette mesure permet de déduire du résultat, passible de l'impôt sur le revenu ou de l'impôt sur les sociétés, une somme égale à 40 % de la valeur d'origine, hors frais financiers, des engins non routiers inscrits à l'actif immobilisé. Cette déduction est portée à 60 % de la valeur du bien acquis pour les petites et moyennes entreprises. Le bénéfice de la déduction exceptionnelle est subordonné au respect du règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis. Ce dispositif s'applique aux investissements neufs acquis ou pris en crédit-bail ou en location avec option d'achat à compter du 1er janvier 2020 et jusqu'au 31 décembre 2022. Compte tenu de la crise liée à la pandémie de COVID 19, de l'application récente de cette déduction et du manque de liquidités des aéroports et des assistants en escale, les investissements dans des moyens moins émetteurs ont été réduits depuis l'entrée en vigueur de cette mesure.

Les autorités françaises précisent enfin que le gouvernement français a récemment adopté une loi d'accélération de la transition énergétique qui devrait faciliter l'installation de panneaux photovoltaïques sur les aéroports notamment sur les bâtiments et les espaces verts des aéroports¹⁴. L'objectif de cette loi (qui sera complétée par deux autres lois relatives à l'éolien terrestre et au nucléaire) est de porter la part des énergies renouvelables en France à 33 % en 2030. Les aéroports souhaitent en effet développer sur leur patrimoine immobilier des champs de panneaux photovoltaïques dans les prochaines années. Leur objectif est, dans un premier temps, d'être auto-suffisant en électricité puis, dans un second temps, de développer une production électrique supérieure.

L'objectif de ces mesures est, entre autres, d'améliorer les conditions-cadres régissant l'utilisation, dans les aéroports, de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre aux aéronefs concernés.

Dans ces circonstances, il apparaît dès lors approprié d'octroyer l'autorisation pour la période en question.

Règles en matière d'aides d'État

Les taux réduits de taxation envisagés par les autorités françaises sont égaux aux niveaux minimaux de taxation applicables dans l'Union à l'électricité, tels que prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE.

La présente proposition est sans préjudice de toute appréciation de la mesure française au regard des règles en matière d'aides d'État. En outre, la proposition de décision d'exécution du Conseil ne préjuge pas de l'obligation qui incombe à l'État membre de veiller au respect des règles en matière d'aides d'État.

• **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'Union dans le domaine de l'environnement et du changement climatique.

¹⁴ Loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables. Les dispositions favorisant et simplifiant les démarches d'installation de panneaux photovoltaïques sont prévues au titre III de cette loi.

Dans la mesure où elle contribuera à réduire l'utilisation de combustibles fossiles à bord des aéronefs au stationnement, elle contribuera effectivement à la réalisation de l'objectif consistant à améliorer localement la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores.

Actuellement, la directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air impose aux États membres de veiller à ce que les niveaux de plusieurs polluants atmosphériques ne dépassent pas les valeurs limites, valeurs cibles et autres normes relatives à la qualité de l'air ambiant fixées dans la directive. Cette obligation leur impose en effet de trouver, le cas échéant, des solutions aux problèmes tels que les émissions émanant des aéronefs stationnant sur les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique.

Selon les estimations des autorités françaises, le recours à des moyens électriques permettrait de diminuer par dix les émissions de CO₂ des aéronefs au stationnement. En effet, selon les données extraites du bilan annuel des émissions gazeuses liées au trafic aérien en France, réalisé par la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) à partir du calculateur 'TARMAAC' développé par la DGAC, les treize plus grandes plateformes aéroportuaires ont émis en 2019 par la seule utilisation des groupes auxiliaires de puissance (GAP, plus communément repris sous l'acronyme anglo-saxon APU) pour le trafic commercial, plus de 230.000 tonnes de CO₂. L'utilisation de l'APU étant indispensable sur une durée minimum, le temps de connecter et déconnecter les moyens électriques (30% du temps), le gain peut être estimé à 145 tonnes de CO₂.

Politique énergétique

La mesure sollicitée vise à accompagner la transition énergétique de l'aérien prévue par le pacte vert pour l'Europe et notamment par les textes du Paquet 'Fit for 55' (cf. Révision du règlement relatif au réseau transeuropéen, RTE-E¹⁵).

La mesure est conforme au règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023¹⁶ sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE relative au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et qui portait notamment sur la mise en place d'infrastructures électriques dans les aéroports¹⁷.

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 France à appliquer des taux réduits de taxation tel que demandé.

Politique des transports

Outre les orientations pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) exigeant que des carburants alternatifs soient disponibles dans les ports intérieurs et les ports maritimes ainsi que dans les aéroports, la mesure sollicitée par la France s'inscrit également dans une dynamique de complémentarité avec le cadre existant fixé par la recommandation 2006/339/CE de la Commission concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de l'Union et à la communication de la Commission sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'Union.

Marché intérieur et concurrence loyale

¹⁵ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant le règlement (UE) n° 347/2013, COM(2020) 824 final.

¹⁶ JO L 234 du 22.9.2023, p.1.

¹⁷ JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

Du point de vue du marché intérieur et de la concurrence loyale, selon les autorités françaises, la mesure ne fait que réduire la distorsion fiscale qui existe entre deux sources concurrentes d'électricité pour les aéronefs au stationnement.

En effet, l'électricité alimentant lesdits aéronefs, est généralement produite par des moyens et des produits fortement émetteurs de gaz à effet de serre, qui sont par ailleurs normalement exonérés de toute taxe, notamment de l'accise par application de l'article 14 de la directive¹⁸.

L'application d'un niveau réduit de taxation à l'électricité alimentant les aéronefs depuis les bornes électriques de l'aéroport serait donc de nature à réduire le recours aux moyens de production internes d'électricité des aéronefs, sources de pollution, et à assurer une concurrence loyale entre les entreprises de transport aérien produisant l'électricité à bord et celles s'alimentant en électricité par les dispositifs offerts par les aéroports depuis les bornes électriques prévues à cet effet.

En raison de la période pour laquelle il est proposé d'accorder l'autorisation d'appliquer des taux de taxation réduits, 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 demandée.

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 une décision d'exécution du Conseil. L'article 19 de la directive 2003/96/CE ne prévoit que ce type de mesure.

¹⁸ De plus, conformément à l'article L. 312-17 du code des impositions des biens et des services (CIBS), ne constitue pas le fait générateur de l'accise la consommation d'électricité par la personne qui l'a produite lorsque cette personne consomme l'intégralité de la production pour ses propres besoins et que les quantités produites ou susceptibles d'être produites, appréciées par site de production et selon le mode de production, n'excèdent pas 240 millions de kilowattheures par site de production ou à la part, consommée sur le site, de l'électricité produite par les producteurs d'électricité pour lesquels la puissance de production installée sur le site est inférieure à 1.000 kilowatts. En l'espèce, un aéronef doit être regardé comme un site de production et la taxe ne s'applique dès lors pas aux quantités qu'il produit et consomme dans le respect des seuils prévus.

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 d'évaluation de la législation existante.

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition fait suite à une demande présentée par la France et 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, et ne requiert pas d'analyse d'impact.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La mesure ne prévoit pas de simplification. Elle fait suite à une demande présentée par la France 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**

Aucun plan de mise en œuvre n'est 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 s'étendant jusqu'au 31 décembre 2027. Les taux applicables sont égaux aux niveaux minima de taxation fixés 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 de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1^{er} dispose que la France sera autorisée à appliquer un niveau réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux aéronefs stationnant sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (« électricité fournie par le réseau électrique terrestre »). Les taux de taxation ne doivent pas être inférieurs aux niveaux minima de taxation applicables à l'électricité visés par l'article 10 de la directive 2003/96/CE et fixés conformément à l'annexe I, tableau C, de ladite directive.

L'article 2 dispose que l'autorisation demandée est accordée avec effet au 1^{er} janvier 2024 jusqu'au 31 décembre 2027, ce qui s'inscrit dans la limite de la période maximale de six ans prescrite par la directive.

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant la France à appliquer des taux de taxation réduits à l'électricité directement fournie aux aéronefs stationnant sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

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'électricité¹⁹, et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par lettre du 11 avril 2022, la France a sollicité l'autorisation d'appliquer un niveau de taxation réduit à l'électricité directement fournie à tous les aéronefs stationnant sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, en vertu de l'article 19 de la directive 2003/96/CE. Les autorités françaises ont fourni des informations complémentaires en date du 25 octobre 2022 et du 7 août 2023. Des informations additionnelles ont été transmises par les autorités françaises le 30 octobre 2023, le 7 novembre 2023, le 27 décembre 2023 et le 18 avril 2024. L'autorisation devrait s'appliquer pour une période allant jusqu'au 31 décembre 2027.
- (2) Grâce aux taux réduits de taxation qu'elle a l'intention d'appliquer, la France vise à promouvoir davantage le déploiement et l'utilisation de l'électricité issue du réseau électrique terrestre. L'utilisation de cette électricité est considérée comme un mode d'approvisionnement en électricité des aéronefs, stationnant sur les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, moins préjudiciable pour l'environnement que l'utilisation de carburant d'origine fossile.
- (3) Dans la mesure où l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques provenant des moyens de production internes des aéronefs, elle contribue à améliorer la qualité de l'air et à réduire les nuisances sonores. La mesure devrait dès lors contribuer à la réalisation des objectifs de la politique de l'Union européenne en matière d'environnement, de santé et de climat.
- (4) L'octroi à la France d'une autorisation d'appliquer des taux de taxation réduits à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire étant donné que la production d'électricité à bord demeurera, dans la plupart des cas, une solution 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 son application et elle n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.

¹⁹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

- (5) Il convient donc d'autoriser la France à appliquer des taux de taxation réduits, conformément à la demande introduite, avec effet au 1^{er} janvier 2024.
- (6) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, toute autorisation accordée au titre de cette disposition doit être strictement limitée dans le temps. Toutefois, afin de ne pas compromettre les évolutions générales à venir du cadre juridique existant, il convient de prévoir que, si le Conseil, agissant en vertu de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, adoptait un système général modifié de taxation des produits énergétiques et de l'électricité avec lequel la présente autorisation ne serait pas compatible, cette dernière devrait cesser de s'appliquer.
- (7) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union en matière d'aides d'État,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

La France est autorisée à appliquer des taux de taxation réduits à l'électricité directement fournie par le réseau électrique terrestre aux aéronefs stationnant sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, à condition que les niveaux minimaux de taxation visés à l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision est applicable du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2027.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, arrête des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux relatifs à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la présente décision cesse d'être applicable le jour où ces dispositions générales entrent en application.

Article 3

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*