COM(2021) 211 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020/2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 04 mai 2021

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 04 mai 2021

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 le Danemark 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 15738

Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 29 avril 2021
(OR. en)

8326/21

Dossier interinstitutionnel:
2021/0110 (NLE)

FISC 70
ECOFIN 400
ENER 153
TRANS 255

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	29 avril 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2021) 211 final
Objet:	Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant le Danemark 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(2021) 211 final.

p.j.: COM(2021) 211 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 29.4.2021
COM(2021) 211 final

2021/0110 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant le Danemark à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité au sein de l'Union est régie par la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité[1] (ci-après la «directive sur la taxation de l'énergie» ou la «directive»).

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

En vertu de la décision d'exécution (UE) 2015/993 du Conseil du 19 juin 2015[2], le Danemark a déjà été autorisé 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 un port[3] (ci-après dénommée «électricité fournie par le réseau électrique terrestre»).

La présente proposition vise, à la demande du Danemark, à prolonger cette autorisation, la dérogation actuelle expirant le 18 juin 2021.

Par lettre du 5 mai 2020, les autorités danoises ont informé la Commission de leur intention de prolonger la mesure actuelle jusqu'au 17 juin 2027. Des informations complémentaires ont été fournies par lettre datée du 16 février 2021.

Les autorités danoises ont l'intention de continuer à appliquer à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre un taux réduit de taxation de 0,4 couronne danoise (DKK) par kWh (environ 0,535 EUR par MWh[4]). À la date du dépôt de la demande, le taux proposé était conforme au taux minimal de taxation de l'électricité utilisée à des fins professionnelles prévu par la directive 2003/96/CE. L'article 13 de la directive prévoit une tolérance de 5 % pour les États membres qui n'ont pas adopté l'euro.

Il est rappelé que l'article 13 de la directive sur la taxation de l'énergie fait obligation aux États membres de vérifier une fois par an si les taux de change exprimés en monnaie nationale sont conformes aux taux minima de la directive. L'opération s'effectue en utilisant les taux de change publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* le premier jour ouvrable du mois d'octobre. Les États membres ont la faculté de maintenir les montants de taxation en vigueur lors de l'adaptation annuelle uniquement si la conversion des montants du niveau de taxation exprimés en euros aboutissait à une augmentation du niveau de taxation exprimé en monnaie nationale de moins de 5 % ou de moins de 5 EUR, la somme la plus faible étant retenue.

---

1 JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

2 JO L 159 du 25.6.2015, p. 68.

3 L'expression «bateaux de plaisance privés» est définie à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

4 Tous les calculs sont effectués sur la base du taux de change du 1er octobre 2019, à savoir 1 EUR = 7,4662 DKK. Voir JO C 329 du 1.11.2019, p. 3.

La période de validité de la dérogation demandée par le Danemark s'étend du 18 juin 2021 au 17 juin 2027, soit dans la prolongation de la dérogation actuelle et dans les limites de la période maximale autorisée par l'article 19 de la directive sur la taxation de l'énergie.

La réduction de la taxe vise à promouvoir l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. L'utilisation de cette électricité est considérée comme un mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports moins préjudiciable à l'environnement que l'utilisation de combustibles de soute par lesdits navires. La mesure permettra de réduire les émissions de polluants atmosphériques provenant des navires à quai.

La réduction consiste à baisser la taxe énergétique applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre du niveau normal de 89,2 DKK par kWh (taux de 2020) à 0,4 DKK par kWh.

Par ailleurs, conformément à l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive sur la taxation de l'énergie, les États membres doivent exonérer les produits énergétiques utilisés pour la production d'électricité à bord des bateaux à quai dans les ports – ainsi que l'électricité produite. Ils peuvent aussi exonérer, en vertu de l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive, l'électricité produite à bord des navires pour la navigation sur les voies navigables intérieures. Le Danemark a confirmé la transposition de cette dernière exonération, qui est facultative.

Le Danemark entend appliquer 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. Cette limite est jugée appropriée par les autorités danoises pour garantir que la réduction proposée sera applicable 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 de moteurs auxiliaires à bord pendant qu'ils se trouvent à quai dans les ports. La réduction n'est pas applicable lorsque le navire est utilisé à des fins privées, est immobilisé ou a été mis hors service à long terme.

Il n'est cependant pas obligatoire pour les navires d'utiliser de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Les autorités danoises considèrent que la mesure est neutre sur le plan de la concurrence parce qu'elle est applicable à tous les navires (à l'exception des navires utilisés à des fins privées) qui se trouvent à quai dans un port danois.

Les autorités danoises considèrent que la réduction de la taxe appliquée à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne procure pas un avantage concurrentiel important aux exploitants de navires qui utilisent ladite électricité par rapport à ceux qui ont recours à la production à bord. Même une exonération totale ne réduirait pas, dans la plupart des cas, de ramener les coûts opérationnels liés au réseau électrique terrestre à un niveau inférieur à celui des coûts de production à bord.

Les autorités danoises ont informé la Commission qu'elles s'attendent à ce que la réduction fiscale se traduise par des dépenses fiscales annuelles de l'ordre de 15 millions de DKK (soit 2 millions d'EUR). L'hypothèse est fondée sur l'estimation de la consommation d'électricité des navires de croisière dans les ports danois en 2008 d'environ 16,9 millions de kWh, ce qui correspond à une dépense budgétaire annuelle de 15 millions de DKK. Les autorités danoises

indiquent que les déclarations relatives à l'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre font l'objet d'une grande incertitude.

La mesure est octroyée sous la forme d'un allégement fiscal réduisant la charge fiscale sur l'électricité concernée.

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

La taxation de l'électricité est régie par la directive 2003/96/CE, et notamment l'article 10 de celle-ci. L'article 14, paragraphe 1, point c), prévoit une exonération fiscale obligatoire des produits énergétiques pour la navigation ainsi que de l'électricité produite à bord des bateaux. Les articles 5, 15 et 17 prévoient la possibilité pour les États membres d'appliquer des taux de taxation différenciés, notamment des exonérations et des réductions, à certaines utilisations de l'électricité. Cependant, ces dispositions en tant que telles ne prévoient pas de taxation réduite de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

La mesure constitue une aide d'État et relève du champ d'application de la législation de l'UE dans ce domaine, et notamment du règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission[5].

Dispositions de la directive sur la taxation de l'énergie

Évaluation de la mesure au regard de l'article 19 de la directive 2003/96/CE

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 danoises 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. La Commission a déjà recommandé l'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en tant que solution de remplacement pour la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai et a, de ce fait, reconnu les avantages environnementaux de cette solution[6].

La possibilité d'instaurer un traitement fiscal favorable pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre peut être envisagée au titre de l'article 19 de la directive, puisque son objectif est de permettre aux États membres d'introduire de nouvelles exonérations ou réductions pour des raisons de politique spécifiques.

Le Danemark a demandé que la mesure s'applique durant une période correspondant presque à la période maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, à savoir six ans. En principe, la période d'application de la dérogation devrait être suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs portuaires et les fournisseurs d'électricité de poursuivre ou

---

5 Règlement (UE) nº 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).

d'engager les investissements nécessaires dans des infrastructures électriques terrestres. La période demandée donnera aussi la sécurité juridique voulue aux exploitants de navires, qui doivent planifier leurs investissements dans des équipements embarqués.

Il importe toutefois que la dérogation ne remette pas en cause l'évolution ultérieure du cadre juridique existant et qu'elle tienne compte de la révision prévue de la directive sur la taxation de l'énergie comme de l'adoption possible, par le Conseil, d'un acte juridique fondé sur une proposition de la Commission portant modification de la directive sur la taxation de l'énergie. Cette révision fait suite à l'évaluation de la directive sur la taxation de l'énergie[7] et aux conclusions du Conseil du 28 novembre 2019 sur le cadre de l'UE en matière de taxation de l'énergie[8]. Dans ses conclusions, le Conseil a invité la Commission à analyser et à évaluer les options envisageables dans l'optique de publier en temps utile une proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie; il a également demandé à la Commission de prêter une attention particulière au champ d'application de la directive, aux taux minima et aux réductions et exonérations fiscales spécifiques.

Dans ces conditions, s'il apparaît utile d'octroyer l'autorisation sollicitée pour la période demandée, la dérogation devrait toutefois être accordée sous réserve de l'entrée en application de dispositions générales en la matière avant juin 2027.

Règles en matière d'aides d'État

Le taux de taxe réduit de 0,4 DKK par kWh (environ 0,535 EUR par MWh[9]) envisagé par les autorités danoises était, à la date de dépôt de la demande, conforme au taux minimum de taxation de la consommation professionnelle d'électricité prévu dans la directive 2003/96/CE.

La mesure semble donc relever de l'article 44 du règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission, qui énonce les conditions dans lesquelles une aide sous la forme de réductions de taxes environnementales au titre de la directive 2003/96/CE peut être exonérée de l'obligation de notification des aides d'État. Il est toutefois impossible, au stade actuel, de déterminer si toutes les conditions énoncées dans ledit règlement sont remplies, et la proposition de décision d'exécution du Conseil ne préjuge pas de l'obligation des États membres d'assurer le respect des règles en matière d'aides d'État, en particulier pour les aides bénéficiant d'une exemption relevant du règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission.

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

Environnement et politique en matière de changement climatique

La mesure sollicitée concerne principalement la politique de l'UE en matière d'environnement et de changement climatique. Dans la mesure où elle permettra de réduire l'utilisation de combustibles de soute à bord des navires se trouvant dans les ports, elle contribuera à la réalisation de l'objectif consistant à améliorer localement la qualité de l'air et à réduire le bruit. L'article 13 de la directive 2008/50/CE sur la qualité de l'air ambiant[10] fait obligation aux États membres de veiller à ce que les niveaux de plusieurs polluants atmosphériques ne dépassent pas les valeurs limites, les valeurs cibles et les autres normes de

7 SDW(2019) 329 final.

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

9 Tous les calculs sont effectués sur la base du taux de change du 1er octobre 2019, à savoir 1 EUR = 7,4662 DKK. Voir JO C 329 du 1.11.2019, p. 3.

10 Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).

qualité de l'air fixées dans la directive. Ces obligations leur imposent 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 problèmes, l'utilisation du réseau électrique terrestre soit encouragée en tant qu'élément d'une stratégie globale en faveur de la qualité de l'air. Le recours à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est également encouragé par la directive (UE) 2016/802[11], qui réglemente la teneur en soufre des combustibles marins. Cela contribuerait également au respect des exigences relatives aux dépôts d'azote en vertu de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages. À cet égard, les autorités danoises s'attendent à ce que les émissions locales de polluants atmosphériques (NOx, SOx, PM10, PM2.5) provenant de la production d'électricité à bord des navires de croisière puissent être réduites de manière significative, et jusqu'à 90 %, étant donné qu'il n'est pas possible d'éteindre certains systèmes d'alimentation auxiliaire et de secours.

Politique énergétique

La mesure est conforme à la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs[12], qui porte notamment sur la mise en place d'infrastructures électriques terrestres dans les ports où il existe une demande pour ce type d'infrastructures et où les coûts ne sont pas disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les effets bénéfiques sur l'environnement. Elle est également reconnue comme objectif d'intérêt commun pour l'octroi d'une aide d'État au titre de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE[13].

À ce stade, il convient de rappeler que la position concurrentielle défavorable de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'explique en grande partie par le fait que l'autre solution disponible, à savoir l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports maritimes, bénéficie actuellement d'une exonération fiscale nette intégrale: en effet, non seulement le combustible de soute brûlé pour la production d'électricité est exonéré, conformément aux dispositions correspondant à la situation normale prévue à l'article 14, paragraphe 1, point a), de la directive 2003/96/CE, mais l'électricité produite à bord des navires l'est également [voir l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive 2003/96/CE]. Bien que cette dernière exonération puisse être considérée comme difficile à concilier avec les objectifs environnementaux de l'Union, elle est le reflet de considérations pratiques. En effet, la taxation de l'électricité produite à bord imposerait au propriétaire (souvent établi dans un pays tiers) ou à l'exploitant du navire de déclarer la quantité d'électricité consommée. Cette déclaration devrait en outre préciser la part de l'électricité consommée dans les eaux territoriales de l'État membre où la taxe est due. L'obligation d'établir une déclaration de ce type pour chaque État membre dont les eaux territoriales sont concernées représenterait une charge administrative considérable pour les propriétaires de navires. 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 le Danemark à appliquer un taux réduit de taxation.

Politique des transports

---

11 Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58).

12 Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

13 C(2014) 2231 final du 9 avril 2014.

La mesure est conforme à la recommandation 2006/339/CE de la Commission concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de l'Union[14] et à la communication de la Commission relative aux objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE[15].

Marché intérieur et concurrence loyale

Du point de vue du marché intérieur et de la concurrence loyale, la mesure ne fait que réduire la distorsion fiscale qui existe entre les deux sources concurrentes d'électricité pour les navires à quai, à savoir la production à bord et le réseau électrique terrestre, distorsion qui découle de l'exonération applicable aux combustibles de soute.

Les autorités danoises n'ont pas constaté de changements considérables dans le choix du port par les propriétaires de navires en fonction de la disponibilité d'installations de connexion au réseau électrique terrestre. Ce sont aujourd'hui principalement les transbordeurs et les navires de pêche qui utilisent de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. En outre, les autorités danoises indiquent que les navires de charge utilisent dans une certaine mesure l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, en particulier lorsqu'ils se trouvent au port pendant une période prolongée. Les autorités danoises indiquent qu'il n'existe pas encore, dans les ports danois, d'installations pour les navires de grande taille, comme les navires de croisière ou les porte-conteneurs, qui utilisent de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Étant donné que le régime réduira les coûts des navires, il aura une incidence sur les échanges entre États membres. L'incidence est toutefois jugée minime, étant donné que les souhaits des passagers et la destination des cargaisons détermineront si les navires font escale dans les ports danois.

En outre, les autorités danoises considèrent que le régime est neutre sur le plan de la concurrence, car l'accès à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre sera ouvert à tous les navires qui remplissent les conditions susmentionnées et qui font escale dans les ports danois, quel que soit leur pavillon, sans pour autant aboutir à un traitement fiscal plus avantageux des opérateurs économiques nationaux par rapport à leurs concurrents des autres États membres de l'UE.

La restriction imposant de n'appliquer le taux réduit de taxation de l'électricité qu'aux livraisons d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre d'au moins 380 volts destinées aux navires utilisés pour la navigation commerciale pourrait être considérée comme une distorsion de marché. Toutefois, dans la pratique, il n'existe pas d'alimentation en électricité fournie par le réseau électrique terrestre de moins de 380 volts pour les navires de commerce, l'électricité de cette tension est réservée aux petits bateaux de plaisance.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, l'éventuelle incidence sur les échanges entre les États membres susceptible de survenir si les navires modifiaient leur itinéraire en raison de la possibilité de consommer de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre

---

14 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).

15 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].

bénéficiant d'un taux réduit de taxation devrait être négligeable. Dans une situation où, comme indiqué ci-dessus, il est peu probable que l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre devienne, du moins à court terme, plus économique que la production à bord malgré l'allégement fiscal, la réduction de la taxation applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne devrait pas non plus fausser sensiblement la concurrence entre les ports en incitant les navires à modifier leur itinéraire en fonction de la disponibilité de cette solution.

La période pour laquelle il est proposé de prolonger l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation rend improbable, sauf changement majeur de la situation et du cadre actuels, une modification de l'analyse effectuée dans les paragraphes qui précèdent avant la date d'expiration de la mesure.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

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

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Le domaine de la fiscalité indirecte, couvert par l'article 113 du TFUE, ne relève pas en lui-même des compétences exclusives de l'Union européenne au sens de l'article 3 du TFUE.

Cependant, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, le Conseil s'est vu accorder la compétence exclusive, en vertu du droit dérivé, d'autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent donc pas se substituer au Conseil. Par conséquent, le principe de subsidiarité ne s'applique pas à la présente décision d'exécution. En tout état de cause, le présent acte n'étant pas un projet d'acte législatif, il n'y a pas lieu de le transmettre aux parlements nationaux conformément au protocole nº 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.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

• Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

La mesure ne requiert pas l'évaluation de la législation existante.

• Consultation des parties intéressées

La présente proposition fait suite à une demande présentée par le Danemark, et elle ne concerne que cet État membre.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

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

- **Analyse d'impact**

La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation à un seul État membre, à sa propre demande, et ne requiert pas d'analyse d'impact.

Il ressort des informations communiquées par le Danemark que la mesure aura une incidence limitée sur les recettes fiscales. Plus précisément, selon une estimation des dépenses fiscales occasionnées par la mesure, les autorités danoises prévoient une perte de recettes annuelles de 15 millions de DKK au cours des prochaines années.

Pour des raisons historiques, un grand nombre de ports commerciaux danois ont approvisionné des navires en électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Les autorités danoises ont fait observer qu'au cours des dernières années, plusieurs ports ont mis en place et prévoient de mettre en place des infrastructures pour les navires de plus grande taille, tels que les transbordeurs naviguant sur des routes internationales et nationales régulières. C'est également le cas pour les navires de croisière en trafic international. Certains ports danois ont également mis en place des centrales électriques terrestres mobiles pour les navires de charge. Les transbordeurs et les navires de croisière ont besoin de nouvelles infrastructures pour fournir suffisamment d'énergie.

Les autorités danoises estiment que la mesure aura une incidence positive sur la réalisation de ses objectifs environnementaux, et notamment sur l'amélioration de la qualité de l'air, conformément à la directive 2008/50/CE sur la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. L'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'est traduite par des réductions des émissions d'anhydride sulfureux, d'oxydes nitriques, de particules et d'oxydes de carbone. La mesure n'a pas encore atteint son plein potentiel car des équipements coûteux doivent encore être installés sur les quais et à bord des navires.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La mesure ne prévoit pas de simplification. Elle fait suite à une demande présentée par le Danemark et ne concerne que cet État membre.

- **Droits fondamentaux**

La mesure n'a aucune incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La mesure n'entraîne pas de charge financière et administrative pour l'Union. La proposition n'a donc aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Un plan de mise en œuvre n'est pas nécessaire. La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation de réduction fiscale à un seul État membre, à sa propre demande. Elle est prévue pour une période limitée au 17 juin 2027. Le taux de la taxe applicable devra être conforme au niveau minimum de taxation fixé par la directive sur la taxation de l'énergie. La

mesure peut être évaluée en cas de demande de renouvellement à l'expiration de la période de validité.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

La proposition ne nécessite pas de documents explicatifs sur la transposition.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

L'article 1er dispose que le Danemark est autorisé 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 danois («électricité fournie par le réseau électrique terrestre»). Le taux de la taxe doit être conforme au niveau minimum de taxation pour l'électricité à usage professionnel fixé par la directive. Il ne sera pas possible de fournir l'électricité à un taux réduit pour la navigation de plaisance privée telle que définie à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

L'article 2 dispose que l'autorisation demandée est accordée, dans le prolongement de la décision d'exécution (UE) 2015/993 du Conseil en vigueur, avec effet du 18 juin 2021 au 17 juin 2027, dans les limites de la période maximale de 6 ans autorisée par la directive, conformément à la demande du Danemark.

2021/0110 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant le Danemark 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 (UE) 2015/993 du Conseil[2], le Danemark a été autorisé à appliquer, jusqu'au 18 juin 2021, 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») conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE.

(2) Par lettre du 5 mai 2020, le Danemark 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. Les autorités danoises ont fourni d'autres informations par lettre du 16 février 2020.

(3) Avec l'allégement fiscal qu'il entend appliquer, le Danemark vise à continuer de promouvoir l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. L'utilisation de cette électricité est considérée comme un mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports moins préjudiciable à l'environnement que l'utilisation de combustibles de soute par lesdits navires.

(4) Dans la mesure où l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre permet d'éviter les émissions de polluants atmosphériques provenant de l'utilisation de combustibles de soute, elle contribue à améliorer localement la qualité de l'air dans les villes portuaires et à réduire les nuisances sonores. Le maintien de l'application d'un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre devrait dès lors contribuer à la réalisation des objectifs de la politique de l'Union en matière d'environnement, de santé et de climat.

(5) L'octroi au Danemark d'une autorisation de continuer à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne va pas au-delà de ce

[1] JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

[2] Décision d'exécution (UE) 2015/993 du Conseil du 19 juin 2015 autorisant le Danemark à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE (JO L 159 du 25.6.2015, p. 68).

qui est nécessaire pour accroître l'utilisation de cette électricité, étant donné que la production à bord demeurera, dans la plupart des cas, la solution la plus compétitive. Pour le même motif et en raison du taux actuel de pénétration du marché de cette technologie, qui est relativement bas, il est peu probable que le taux réduit de taxation conduise à de graves distorsions de la concurrence pendant sa durée de validité, et il n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.

(6) Toute autorisation accordée conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE doit être strictement limitée dans le temps. Afin que la période d'autorisation soit suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs économiques concernés de réaliser les investissements nécessaires, il est approprié d'octroyer l'autorisation sollicitée jusqu'au 17 juin 2027. L'autorisation devrait cependant prendre fin à compter de la date d'application de toutes dispositions générales relatives aux avantages fiscaux au profit de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre qui seraient adoptées par le Conseil en vertu de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, dans l'hypothèse où de telles dispositions entreraient en vigueur avant le 17 juin 2027.

(7) Afin d'apporter une 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, il convient que l'autorisation sollicitée soit de nature à empêcher toute discontinuité par rapport aux dispositions applicables antérieurement au titre de la décision d'exécution (UE) 2015/993.

(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

Le Danemark est autorisé 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 minima de taxation prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision est applicable du 18 juin 2021 au 17 juin 2027.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, arrête des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux accordés 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

Le Royaume de Danemark est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président