

COM(2024) 583 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024/2025

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 08 janvier 2025

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 08 janvier 2025

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant l'Espagne à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports conformément à la directive 2003/96/CE

E 19342

**Bruxelles, le 19 décembre 2024
(OR. en)**

17092/24

**Dossier interinstitutionnel:
2024/0323(NLE)**

**FISC 280
ECOFIN 1536
ENER 615
TRANS 557**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	19 décembre 2024
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2024) 583 final
Objet:	Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant l'Espagne à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports conformément à la directive 2003/96/CE

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2024) 583 final.

p.j.: COM(2024) 583 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.12.2024
COM(2024) 583 final

2024/0323 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

**autorisant l'Espagne à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement
fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports conformément à 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 (ci-après la «directive sur la taxation de l'énergie» ou la «directive»)¹.

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) 2018/1491 du Conseil du 2 octobre 2018², l'Espagne avait déjà été autorisée à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés³, se trouvant à quai dans un port (ci-après l'«électricité fournie par le réseau électrique terrestre»).

La dérogation actuelle expire le 31 décembre 2024. La présente proposition vise à prolonger cette autorisation, conformément à la demande de l'Espagne.

Par lettre du 27 février 2024, les autorités espagnoles ont informé la Commission de leur intention de prolonger la mesure actuelle jusqu'au 31 décembre 2030. Les autorités espagnoles ont fourni des informations complémentaires par lettres datées des 11, 14 et 15 octobre 2024.

Les autorités espagnoles ont l'intention de continuer à appliquer à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre un taux réduit de 0,5 EUR par MWh. Ce taux est conforme au taux minimal de taxation de l'électricité utilisée à des fins professionnelles prévu par la directive 2003/96/CE (à savoir 0,5 EUR/MWh).

La période de validité initialement demandée s'étendait du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2030, 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 espagnoles et la Commission, compte tenu notamment de la proposition de révision de la directive 2003/96/CE⁴, une date d'expiration anticipée a été convenue, à savoir le 31 décembre 2028.

La mesure fiscale a pour objectif de réduire l'incidence du transport maritime sur l'environnement. L'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est considérée comme un mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

² JO L 252 du 8.10.2018, p. 40.

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 COM(2021) 563 final. Proposition de DIRECTIVE DU CONSEIL restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte).

dans les ports moins préjudiciable à l'environnement que l'utilisation de combustibles de soute.

Dans la mesure où l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre permet d'éviter les émissions de polluants atmosphériques provenant de l'utilisation de combustibles de soute par des navires se trouvant à quai, elle contribue à améliorer localement la qualité de l'air dans les villes portuaires. Dans les conditions spécifiques de la structure de production d'électricité en Espagne, l'utilisation de l'électricité fournie 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 CO₂ et les niveaux de bruit. 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.

Les autorités espagnoles reconnaissent que la mesure constitue une aide d'État et considèrent que la mesure respecte les conditions de fond du 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.

- **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 son article 10. 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.

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.»

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 solution⁵.

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.

⁵ 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).

L'Espagne a demandé que la mesure s'applique pour la période maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, de la directive, à savoir six ans (du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2030). 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 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. À l'issue des discussions entre les autorités espagnoles et la Commission, compte tenu notamment de la proposition de révision de la directive 2003/96/CE, une date d'expiration anticipée a été convenue, à savoir le 31 décembre 2028.

Il importe en effet que la dérogation ne remette pas en cause les évolutions ultérieures du cadre juridique existant et qu'elle tienne compte de la révision en cours de la directive sur la taxation de l'énergie ainsi que de l'éventuelle adoption par le Conseil d'un acte juridique fondé sur la proposition de refonte de cette directive présentée par la Commission⁶.

En particulier, dans le cadre de la proposition de refonte de la directive sur la taxation des produits énergétiques et de l'électricité, la Commission a, entre autres, prévu que tous les États membres appliquent des exonérations totales ou partielles ou des réductions du niveau de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports, afin d'encourager le développement et l'utilisation de celle-ci.

Dans ces circonstances, il apparaît approprié d'accorder l'autorisation pour la période considérée.

Règles en matière d'aides d'État

Le taux réduit de taxation de 0,5 EUR par MWh envisagé par les autorités espagnoles est conforme au taux minimum de taxation de l'électricité utilisée à des fins professionnelles prévu par la directive 2003/96/CE.

La mesure semble donc relever de l'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission, qui énonce les conditions dans lesquelles une aide sous la forme de réductions du niveau de taxation 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. 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 et, en particulier pour les aides bénéficiant d'une exemption, au respect du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission. La proposition de décision d'exécution du Conseil est également sans préjudice de l'obligation qui incombe à l'État membre de notifier l'aide à la Commission avant de la mettre en œuvre, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, dans l'hypothèse où l'aide nouvelle ne bénéficie pas d'une exemption par catégorie.

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

Environnement et politique en matière de changement climatique

⁶ COM(2021) 563 final. Proposition de DIRECTIVE DU CONSEIL restructurant le cadre de l'Union de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (refonte).

La mesure sollicitée concerne principalement la politique de l'UE en matière d'environnement et de changement climatique. Dans la mesure où elle aidera à réduire l'utilisation de combustibles de soute à bord des navires se trouvant dans les ports, elle contribuera effectivement à la réalisation de l'objectif consistant à améliorer localement la qualité de l'air, à réduire le bruit et à lutter contre le réchauffement du climat. La directive 2008/50/CE sur la qualité de l'air ambiant⁷ 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 qualité de l'air fixées dans la directive. Cette obligation leur impose de trouver, le cas échéant, des solutions aux problèmes tels que les émissions des navires à quai dans les ports, et il est concevable que dans les ports faisant face à ces problèmes, l'utilisation de l'électricité fournie par le 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) 2016/802⁸, qui réglemente la teneur en soufre des combustibles marins.

Selon les autorités espagnoles, l'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne s'est pas traduite par une réduction des émissions de dioxyde de soufre, d'oxydes nitriques, de particules et d'oxydes de carbone, en raison du nombre très limité d'infrastructures électriques terrestres dont dispose l'Espagne. Ces infrastructures ne sont devenues opérationnelles dans le port de Barcelone qu'en 2024. Des projets d'installations ont déjà été élaborés pour les ports de Valence, Bilbao et Algeciras. D'autres ports espagnols préparent également des projets préliminaires pour le déploiement d'infrastructures électriques terrestres. 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. L'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre constitue un élément important dans les efforts déployés par l'Espagne pour respecter les normes de qualité de l'air conformément à la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

Politique énergétique

La mesure est conforme au règlement (UE) 2023/1804 du 13 septembre 2023⁹ sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE¹⁰, 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. Une mesure similaire a également été jugée comme contribuant à la réalisation des objectifs des politiques et de la législation de l'Union destinées à réduire l'empreinte environnementale du transport maritime et à développer certaines activités économiques au titre de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE¹¹.

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ JO L 234 du 22.9.2023, p. 1.

¹⁰ JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

¹¹ Décision C(2024) 3934 final de la Commission du 17.6.2024 concernant l'aide d'État SA.105117 (JO C/2024/5376 du 3.9.2024).

Il convient aussi 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 la solution de remplacement, à savoir l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports maritimes, bénéficie actuellement d'une exonération fiscale totale. En effet, non seulement le combustible de soute brûlé pour la production d'électricité est exonéré, conformément aux dispositions correspondant à la situation normale prévues à l'article 14, paragraphe 1, point a), de la directive 2003/96/CE, mais l'électricité produite à bord des navires l'est aussi [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 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.

Politique des transports

La mesure est conforme à la recommandation 2006/339/CE de la Commission concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de l'Union¹² et à la communication de la Commission relative aux objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE¹³.

En outre, conformément au règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE¹⁴, à partir de 2030, les navires classés comme navires de croisière, transbordeurs et porte-conteneurs d'une jauge brute supérieure à 5 000 sont tenus d'utiliser des systèmes d'alimentation électrique à quai, sauf dans les cas où ils disposent d'une technologie à émissions nulles.

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 espagnoles n'ont pas constaté de changements dans le choix du port par les propriétaires de navires en fonction de la disponibilité d'infrastructures électriques terrestres. Le choix du port par le propriétaire du navire ne dépend pas de la fourniture ou non d'électricité issue du réseau terrestre.

¹² 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).

¹³ 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].

¹⁴ JO L 234 du 22.9.2023, p. 48.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, l'éventuelle incidence sur les échanges entre les États membres susceptible de survenir si les navires modifiaient leur itinéraire en raison de la possibilité de consommer de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre bénéficiant d'un taux réduit de taxation devrait être négligeable. Dans une situation où, comme indiqué ci-dessus, il est peu probable que l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre devienne, du moins à court terme, plus économique que la production à bord malgré l'allègement fiscal, la réduction de la taxation applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne devrait pas non plus fausser sensiblement la concurrence entre les ports en incitant les navires à modifier leur itinéraire en fonction de la disponibilité de cette solution.

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 soi des compétences exclusives de l'Union européenne au sens de l'article 3 du TFUE.

Cependant, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, le Conseil s'est vu accorder la compétence exclusive, en vertu du droit dérivé, d'autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent donc pas se substituer au Conseil. Par conséquent, le principe de subsidiarité ne s'applique pas à la présente décision d'exécution. En tout état de cause, le présent acte n'étant pas un projet d'acte législatif, il n'y a pas lieu de le transmettre aux parlements nationaux conformément au protocole n° 2 annexé aux traités afin que ceux-ci vérifient le respect du principe de subsidiarité.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. La réduction du niveau de taxation n'excède pas ce qui est nécessaire à la réalisation de l'objectif poursuivi.

- **Choix de l'instrument**

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

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

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

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

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition fait suite à une demande présentée par l'Espagne et elle ne concerne que cet État membre. Il n'y a donc pas eu de consultation des parties intéressées.

- **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 l'Espagne que la mesure aura une incidence limitée sur les recettes fiscales.

L'Espagne s'attend à ce que la mesure ait 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. 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 l'Espagne 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 ou 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 du niveau de taxation à un seul État membre, à sa propre demande. Elle est prévue pour une période limitée allant jusqu'au 31 décembre 2028. Le taux de taxation 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 de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1^{er} dispose que l'Espagne est autorisée à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, se trouvant à quai dans les ports espagnols (ci-après l'«électricité fournie par le réseau électrique

terrestre»). Le taux de taxation doit être conforme au niveau minimum de taxation pour l'électricité utilisée à des fins professionnelles 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) 2018/1491 du Conseil en vigueur, avec effet du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2028, dans les limites de la période maximale autorisée par la directive.

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant l'Espagne à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports conformément à 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'électricité¹⁵, et notamment son article 19, paragraphe 1, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par la décision d'exécution (UE) 2018/1491 du Conseil¹⁶, l'Espagne a été autorisée à appliquer, jusqu'au 31 décembre 2024, un taux réduit de droit d'accise à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, se trouvant à quai dans un port (ci-après l'«électricité fournie par le réseau électrique terrestre») conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE.
- (2) Par lettre du 27 février 2024, l'Espagne 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 espagnoles ont fourni des informations complémentaires concernant la demande par lettres datées des 11, 14 et 15 octobre 2024.
- (3) Avec le taux réduit de taxation qu'elle a l'intention d'appliquer, l'Espagne 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.
- (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. 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.

¹⁵ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

¹⁶ Décision d'exécution (UE) 2018/1491 du Conseil du 2 octobre 2018 autorisant l'Espagne à appliquer un taux réduit de droit d'accise 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 252 du 8.10.2018, p. 40, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1491/oj).

- (5) L'octroi à l'Espagne d'une autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour accroître l'utilisation de 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 la mesure conduise à de graves distorsions de la concurrence pendant sa période d'application, et elle n'aurait 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 accordée au titre de cette disposition doit être strictement limitée dans le temps. Afin que la période d'autorisation soit suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs économiques concernés d'effectuer les investissements nécessaires, il convient d'accorder l'autorisation pour une période de quatre ans. L'autorisation devrait cependant prendre fin à compter de la date d'entrée en vigueur de tout régime général d'avantages fiscaux applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre qui serait adopté 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 application durant la période d'autorisation.
- (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 de veiller à ce que l'Espagne puisse appliquer sans interruption un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Dès lors, il y a lieu d'accorder l'autorisation sollicitée avec effet à compter du 1^{er} janvier 2025, afin d'éviter toute discontinuité par rapport aux dispositions applicables avant cette date au titre de la décision d'exécution (UE) 2018/1491.
- (8) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union relatives aux aides d'État,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION :

Article premier

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

Article 2

La présente décision est applicable du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2028.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, arrête des règles générales relatives aux avantages fiscaux accordés à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre qui deviennent applicables durant la période visée au premier alinéa du présent article, la présente décision cesse d'être applicable lorsque lesdites règles générales le deviennent.

Article 3

Le Royaume d'Espagne est le destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président