

# COM(2026) 275 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025/2026

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 16 juin 2026

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 16 juin 2026

## 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 Belgique 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 20690



Bruxelles, le 12 juin 2026  
(OR. en)

10511/26

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2026/0142 (NLE)**

---

---

**FISC 222  
ECOFIN 814  
ENER 398**

## PROPOSITION

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	11 juin 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 275 final
Objet:	Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant la Belgique 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(2026) 275 final.

---

p.j.: COM(2026) 275 final



Bruxelles, le 11.6.2026  
COM(2026) 275 final

2026/0142 (NLE)

Proposition de

**DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL**

**autorisant la Belgique 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<sup>1</sup> (ci-après dénommée la «directive sur la taxation de l'énergie» ou la «directive»).

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

L'objectif de la présente proposition est d'autoriser la Belgique à appliquer, pendant six ans, un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés<sup>2</sup>, se trouvant à quai dans des ports (ci-après dénommée l'«électricité fournie à quai»). Par lettre du 8 janvier 2026, les autorités belges ont informé la Commission de leur demande d'autorisation.

La Belgique demande l'autorisation d'appliquer, à l'alimentation en électricité à quai des navires opérant exclusivement à des fins commerciales dans les eaux de l'Union et les eaux intérieures (pêche comprise), un taux réduit de taxation de 0,50 EUR/MWh, égal au taux minimum de taxation de l'électricité destinée à une consommation professionnelle prévu par la directive.

La période de validité demandée est de six ans à compter du premier jour du mois suivant celui au cours duquel la décision d'exécution du Conseil autorisant la Belgique à introduire un taux réduit pour l'électricité fournie à quai sera publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. Ce délai ne dépasse pas la période maximale autorisée par l'article 19 de la directive sur la taxation de l'énergie.

Cette réduction vise à promouvoir l'alimentation en électricité à quai en tant que solution de remplacement durable à la production d'électricité à bord au moyen de générateurs à carburants fossiles. La promotion de l'alimentation en électricité à quai est une étape essentielle pour rendre le transport maritime et les ports belges plus écologiques. En outre, un recours accru, à l'avenir, à l'alimentation en électricité à quai aura une incidence positive sur la qualité de l'air dans les zones portuaires belges, comme l'exige la directive sur la qualité de l'air ambiant<sup>3</sup>. La Belgique attend aussi de cette mesure qu'elle réduise les émissions de CO<sub>2</sub>,

---

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

<sup>2</sup> L'expression «bateaux de plaisance privés» est définie à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

<sup>3</sup> 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.

la pollution sonore et les émissions d'azote, conformément à la directive «Habitats»<sup>4</sup> et à la directive-cadre sur l'eau<sup>5</sup>.

Par la mesure demandée, la Belgique cherche à créer des conditions de concurrence équitables pour mettre en œuvre la transition de l'utilisation du carburant de soute (générateurs embarqués) à l'alimentation en électricité à quai, ainsi qu'à mettre en place des incitations durables. Cette mesure sera essentielle pour permettre à la Belgique d'atteindre les objectifs de l'UE en matière de disponibilité et d'utilisation de l'électricité fournie à quai, tels qu'ils sont définis dans le règlement de l'UE sur les carburants maritimes<sup>6</sup> et le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs<sup>7</sup>.

La Belgique attend de ce régime qu'il favorise une concurrence loyale et crée des circonstances favorables en matière d'environnement et d'énergie, sans perturber le bon fonctionnement du marché intérieur. La Belgique souhaite encourager le recours à l'alimentation en électricité à quai, qui est considérée comme une solution de remplacement moins polluante que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Comme indiqué dans la demande, le taux normal belge de la taxe sur l'électricité est calculé en utilisant les tranches de consommation suivantes.

Tranche de consommation	Droit d'accise (EUR/MWh)
0 à 20 MWh	14,21
20 à 50 MWh	12,09
50 à 1 000 MWh	11,39
1 000 à 25 000 MWh	10,69
25 000 à 100 000 MWh	2,73
100 000 MWh et plus	0,50

L'avantage fiscal dépend des montants correspondant à la différence entre les taux d'accise actuels applicables à l'électricité destinée à une consommation professionnelle et le taux réduit de 0,50 EUR/MWh, applicable à l'électricité fournie à quai. Cela signifie que les bénéficiaires sont soumis au taux minimum de taxation de 0,50 EUR/MWh applicable à l'électricité dans l'Union en vertu de la directive sur la taxation de l'énergie (comme indiqué à l'article 10, paragraphe 1, et à l'annexe I, tableau C, de la directive, en ce qui concerne la consommation professionnelle). La Belgique autorise exclusivement l'octroi de l'avantage fiscal sous la forme d'un droit d'accise réduit applicable à l'électricité fournie aux installations destinées à l'alimentation électrique à quai. Les exploitants d'installations destinées à l'alimentation électrique à quai qui souhaitent que le taux réduit soit appliqué à l'électricité fournie à ces installations doivent présenter à leur fournisseur d'électricité une

<sup>4</sup> Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

<sup>5</sup> Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

<sup>6</sup> 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/CE.

<sup>7</sup> Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE.

déclaration indiquant lesquels de leurs raccordements au réseau sont destinés exclusivement à la fourniture d'électricité aux installations destinées à l'alimentation électrique à quai des navires autres que les bateaux de plaisance privés. Le fournisseur d'électricité n'appliquera alors le taux réduit de la taxe sur l'énergie qu'à l'électricité fournie à ces raccordements.

Les autorités belges ont indiqué que la mesure s'appliquera donc aux exploitants d'installations destinées à l'alimentation électrique à quai dans les ports belges. Ces exploitants devraient répercuter l'avantage financier sur les utilisateurs de l'électricité fournie à quai, c'est-à-dire les propriétaires de bateaux de navigation intérieure et de navires maritimes.

Actuellement, aucune installation pour l'alimentation électrique à quai n'est disponible pour le transport maritime. 40 installations de ce type sont attendues d'ici à 2030 et environ 70 d'ici à 2035. Les navires devraient en outre utiliser les installations disponibles 4 600 fois d'ici à 2030 et environ 7 400 fois d'ici à 2035. Pour la navigation intérieure, il existe actuellement environ 200 installations qui approvisionnent quelque 400 bateaux.

En guise d'estimation des dépenses fiscales occasionnées par la mesure, les autorités belges ont calculé l'incidence budgétaire estimée de 2027 à 2032:

2027	0,14 million d'EUR
2028	0,41 million d'EUR
2029	0,62 million d'EUR
2030	1,00 million d'EUR
2031	1,09 million d'EUR
2032	1,12 million d'EUR

Au moyen de cette réduction, la Belgique entend promouvoir l'alimentation en électricité à quai en tant que solution de remplacement durable à la production d'électricité à bord au moyen de générateurs à carburants fossiles. Encourager cette forme d'énergie de substitution est conforme aux efforts visant à promouvoir et à soutenir davantage la transition durable, comme le prévoit également le pacte pour une industrie propre.

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

La taxation de l'électricité est régie par la directive sur la taxation de l'énergie et notamment son article 10. L'article 14, paragraphe 1, point c), prévoit une exonération fiscale obligatoire pour 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 à quai.

*Dispositions de la directive sur la taxation de l'énergie*

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 belges 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 partant, à améliorer localement la qualité de l'air et à atténuer les nuisances sonores.

La Commission a déjà recommandé l'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en tant que solution de remplacement à la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai et a, de ce fait, reconnu les avantages environnementaux de cette solution<sup>8</sup>.

Les bénéficiaires sont soumis au taux minimum de taxation de l'électricité applicable dans l'Union en vertu de la directive sur la taxation de l'énergie, à savoir 0,50 EUR/MWh, au lieu du taux normal plus élevé du droit d'accise belge sur l'électricité, ce qui peut donc contribuer à la réalisation de l'objectif énoncé.

La possibilité d'instaurer un traitement fiscal favorable pour l'électricité fournie à quai 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.

La Belgique a demandé que la mesure s'applique durant une période ne dépassant pas la période maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, à savoir six ans. En principe, la mesure doit rester en vigueur pendant une période suffisamment longue pour avoir une incidence positive sur les décisions d'investissement des exploitants portuaires dans des installations d'alimentation électrique à quai et des exploitants de navires dans les équipements embarqués.

Il importe toutefois 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 une proposition de la Commission de refonte de cette directive<sup>9</sup>.

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.

---

<sup>8</sup> Recommandation 2006/339/CE de la Commission du 8 mai 2006 concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de la Communauté (JO L 125 du 12.5.2006).

<sup>9</sup> 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).

## *Règles en matière d'aides d'état*

Le taux de taxation réduit de 0,50 EUR/MWh envisagé par les autorités belges est égal au niveau minimal de taxation applicable dans l'Union à l'électricité destinée à une consommation professionnelle, tel que prévu à l'article 10 de la directive 2003/96/CE.

L'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission énonce les conditions dans lesquelles une aide sous forme de réductions de taxes en matière environnementale, telles que prévues par la directive 2003/96/CE, peut être exemptée de l'obligation de notification des aides d'État.

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, des dispositions du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission applicables en cas d'exemption par catégorie, dans les limites fixées par ce règlement. 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, dans l'hypothèse où l'aide nouvelle ne serait pas exemptée de l'obligation de notification inscrite à l'article 108, paragraphe 3, du traité.

- **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 carburants 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. La directive sur la qualité de l'air ambiant<sup>10</sup> 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 fixées dans la directive. Cette obligation leur impose de trouver, le cas échéant, des solutions à des problèmes tels que les émissions des navires à quai dans les ports et, dans les ports faisant face à ces problèmes, le recours à l'alimentation en électricité à quai pourrait, de surcroît, être encouragé dans le cadre d'une stratégie globale en faveur de la qualité de l'air. Le recours à l'alimentation en électricité à quai est également encouragé par la directive (UE) 2016/802<sup>11</sup>, qui régleme la teneur en soufre des combustibles marins.

En appliquant la mesure sollicitée, la Belgique entend encourager le recours à l'alimentation en électricité à quai en tant que solution de remplacement plus respectueuse de l'environnement que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port.

Comme le soulignent les autorités belges, le recours à l'alimentation en électricité à quai en lieu et place de générateurs embarqués peut avoir des effets bénéfiques pour l'environnement. La promotion du recours à l'alimentation en électricité à quai est une étape essentielle pour

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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.)

rendre le transport maritime et les ports belges plus écologiques. En outre, un recours accru, à l'avenir, à l'alimentation en électricité à quai aura une incidence positive sur la qualité de l'air dans les zones portuaires belges, grâce à la réduction des polluants atmosphériques, des particules et de la suie. La Belgique attend aussi de cette mesure qu'elle réduise la pollution sonore et les émissions d'azote. Elle devrait aussi entraîner une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. En effet, le bouquet électrique du réseau terrestre en Belgique présente une plus faible intensité de carbone que l'électricité produite à bord en utilisant des carburants de soute, en raison du rendement plus élevé du système énergétique et de l'utilisation de carburants différents.

Cette mesure est compatible avec la recommandation de la Commission concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de la Communauté<sup>12</sup>, qui précise que la réduction de la taxation de l'électricité fournie aux navires à quai accroît l'attrait de cette électricité.

### *Politique énergétique*

La mesure est conforme au règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs<sup>13</sup>, qui porte notamment sur la mise en place d'installations d'alimentation électrique à quai dans les ports où il existe une demande pour ce type d'installations 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 TFUE<sup>14</sup>.

Il convient aussi de rappeler, à ce stade, que la position concurrentielle défavorable de l'alimentation en électricité à quai s'explique en grande partie par le fait que l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports maritimes bénéficie actuellement d'une exonération fiscale totale: non seulement le carburant de soute brûlé pour la production d'électricité est exonéré, ce qui correspond à la situation normale prévue à l'article 14, paragraphe 1, point a), de la directive sur la taxation de l'énergie, mais l'électricité produite à bord des navires l'est aussi<sup>15</sup>. Bien que cette dernière exonération puisse être considérée comme difficile à concilier avec les objectifs environnementaux de l'Union, elle est, à l'origine, le reflet de considérations pratiques. Cela est lié au fait que la taxation de l'électricité produite à bord imposerait au propriétaire ou à l'exploitant du navire de déclarer la quantité d'électricité produite et 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 traversées représenterait une charge administrative excessive pour les propriétaires de navires. Des considérations analogues s'appliquent à la navigation intérieure et au traitement fiscal facultatif prévu à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive. Compte tenu de l'exonération du mode fossile de production d'électricité à bord des navires, il n'est pas justifiable de pénaliser la solution de remplacement moins polluante que constitue

<sup>12</sup> Recommandation 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.

<sup>13</sup> Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE.

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> Article 14, paragraphe 1, point c), de la directive 2003/96/CE.

l'électricité fournie à quai et il convient d'autoriser la Belgique à appliquer un taux réduit de taxation.

### ***Politique des transports***

La mesure est conforme aux objectifs du règlement de l'UE sur les carburants maritimes<sup>16</sup>. Ce règlement dispose qu'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. Dans le cas de l'application plus étendue du taux réduit, à savoir à la navigation intérieure et aux bateaux d'une jauge brute inférieure, la mesure demeurerait justifiée. Comme l'ont souligné les autorités belges, l'autorisation sera essentielle pour permettre à la Belgique d'atteindre les objectifs précités de l'UE en matière de disponibilité et d'utilisation de l'électricité fournie à quai.

### ***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 l'alimentation en électricité à quai, distorsion qui découle de l'exonération applicable aux carburants de soute.

Les autorités belges font observer qu'à ce stade, la possibilité que la réduction fiscale proposée favorise les fournisseurs d'électricité et, indirectement, les propriétaires de navires utilisés pour la navigation commerciale ne peut être exclue. Cependant, l'accès à l'alimentation en électricité à quai sera disponible pour les navires concernés indépendamment de leur pavillon, sans que cela conduise à un traitement fiscal plus avantageux des opérateurs économiques nationaux par rapport à leurs concurrents des autres États membres de l'UE.

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 à quai bénéficiant d'un taux réduit de taxation devrait être négligeable. Dans une situation où, comme indiqué ci-dessus, il est peu probable que le recours à l'alimentation en électricité à quai 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 à quai ne devrait pas non plus fausser sensiblement la concurrence entre les ports en incitant les navires à modifier leur itinéraire en fonction de la disponibilité de cette solution.

Les autorités belges font valoir que d'autres facteurs (comme le type de navire et de cargaison, les raccordements disponibles avec l'arrière-pays ou d'autres facteurs économiques) jouent un rôle dans la sélection des ports, de sorte que la simple disponibilité de l'électricité fournie à quai ne semble pas déterminante.

La période pour laquelle il est proposé d'accorder l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation rend improbable, sauf changement majeur de la situation et du cadre actuels, une

---

<sup>16</sup> 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/CE.

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 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 la Belgique, 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 recourir à une expertise externe.

- **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.

Toutefois, comme mentionné plus haut, il ressort des informations communiquées par la Belgique que la mesure aura une incidence limitée sur les recettes fiscales et que le taux de taxation de l'électricité fournie à quai restera supérieur au niveau minimum de taxation fixé dans la directive sur la taxation de l'énergie. La Belgique s'attend à ce que la mesure ait une incidence positive sur la réalisation de ses objectifs environnementaux. En outre, un recours accru, à l'avenir, à l'alimentation en électricité à quai aura une incidence positive sur la qualité de l'air dans les zones portuaires belges, comme l'exige la directive sur la qualité de l'air ambiant<sup>17</sup>. La Belgique attend aussi de cette mesure qu'elle réduise les émissions de CO<sub>2</sub>, la pollution sonore et les émissions d'azote, conformément à la directive «Habitats»<sup>18</sup> et à la directive-cadre sur l'eau<sup>19</sup>.

Plus précisément, selon les autorités belges, les dépenses fiscales liées à la mesure sont estimées comme suit pendant la durée de l'application de la mesure:

2027	0,14 million d'EUR
2028	0,41 million d'EUR
2029	0,62 million d'EUR
2030	1,00 million d'EUR
2031	1,09 million d'EUR
2032	1,12 million d'EUR

- **Réglementation affûtée et simplification**

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

- **Droits fondamentaux**

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

---

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

<sup>19</sup> Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

#### 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 de six ans. Le taux de taxation applicable sera égal au niveau minimal 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<sup>er</sup> dispose que la Belgique 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 belges (ci-après dénommée l'«électricité fournie à quai»). Le taux de taxation ne doit pas être inférieur à 0,50 EUR/MWh, qui est le niveau minimum de taxation de l'électricité destinée à une consommation professionnelle fixé par la directive. Il ne sera pas possible de fournir de l'électricité à un taux réduit aux bateaux de plaisance privés, tels que définis à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive sur la taxation de l'énergie.

L'article 2 dispose que l'autorisation demandée est accordée avec effet au premier jour du mois suivant celui au cours duquel la décision d'exécution du Conseil autorisant la Belgique à introduire un taux réduit pour l'électricité fournie à quai est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*, pour une période de six ans, comme l'a demandé la Belgique, cette période ne dépassant pas la période maximale autorisée par la directive.

Proposition de

## DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité<sup>1</sup>, et notamment son article 19, paragraphe 1, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par lettre du 8 janvier 2026, la Belgique a sollicité l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port (ci-après dénommée l'«électricité fournie à quai») au titre de l'article 19 de la directive 2003/96/CE.
- (2) Par le taux réduit de taxation qu'elle a l'intention d'appliquer, la Belgique vise à promouvoir le recours à l'alimentation en électricité à quai. Le recours à l'alimentation en électricité à quai est considéré comme une manière moins préjudiciable à l'environnement de satisfaire les besoins en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports que l'utilisation de carburants de soute par lesdits navires.
- (3) Dans la mesure où le recours à l'alimentation en électricité à quai permet d'éviter les émissions de polluants atmosphériques provenant de l'utilisation de carburants de soute par des navires se trouvant à quai dans un port, elle améliore localement la qualité de l'air dans les zones portuaires. Compte tenu de l'intensité de carbone de la production d'électricité en Belgique, le recours à l'alimentation en électricité à quai plutôt qu'à l'électricité produite au moyen de carburants de soute devrait en outre réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, les autres polluants atmosphériques et les nuisances sonores. L'application d'un taux réduit de taxation à l'électricité fournie à quai devrait dès lors contribuer à la réalisation des objectifs de la politique de l'Union en matière d'environnement, de santé et de climat.
- (4) L'octroi à la Belgique d'une autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie à quai ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour accroître l'utilisation de cette électricité, étant donné que la production d'électricité 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 la technologie concernée, qui est relativement bas, il est peu probable que l'application de ce taux réduit de taxation conduise à de graves distorsions de la concurrence pendant sa durée d'application, et

---

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

elle n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.

- (5) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, chaque autorisation accordée au titre de l'article 19, paragraphe 1, de ladite directive 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 demandée pour une période de six ans. Ladite autorisation devrait cependant prendre fin à la date de l'application des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux accordés à l'électricité fournie à quai qui seraient adoptées par le Conseil en vertu de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité, dans l'hypothèse où de telles dispositions deviendraient applicables durant la période d'autorisation.
- (6) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union relatives aux aides d'État,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La Belgique est autorisée à appliquer un taux de taxation réduit à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, se trouvant à quai dans un port (ci-après dénommée l'«électricité fournie à quai»), à condition que les niveaux minimaux de taxation prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

*Article 2*

La présente décision est applicable pendant six ans à compter du premier jour du mois suivant sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

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, adopte des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux accordés à l'électricité fournie à quai, qui deviennent applicables durant la période visée au premier alinéa du présent article, la présente décision cesse d'être applicable lorsque lesdites dispositions générales le deviennent.

*Article 3*

Le Royaume de Belgique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président/la présidente*