COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité au sein de l'Union est régie par la directive 2003/96/CE du Conseil (ci-après dénommée la «directive sur la taxation de l'énergie» ou la «directive»).

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

L'objectif de la présente proposition est d'autoriser le Danemark à 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 par le réseau électrique terrestre»). Cette exonération vise à encourager, par une mesure économique, l'utilisation du réseau électrique terrestre afin de réduire la pollution atmosphérique dans les villes portuaires et d'améliorer localement la qualité de l'air au bénéfice de la santé des habitants.

La mesure à appliquer par le Danemark a également pour objectif de réduire l'incidence du transport maritime sur l'environnement.

La demande et son contexte général

Par lettre du 2 juillet 2014, les autorités danoises ont informé la Commission de leur intention d'appliquer une réduction fiscale à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés, se trouvant à quai dans un port. À la demande de la Commission, le Danemark a transmis des informations complémentaires le 13 novembre 2014 et le 23 février 2015. Avec la mesure sollicitée, le Danemark entend encourager l'utilisation du réseau électrique terrestre, qui est considéré comme une solution de remplacement moins polluante que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port.

Les autorités danoises ont l'intention d'appliquer à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre un taux réduit de taxation de 4 DKK (soit environ 0,54 EUR) ([1]) par MWh. Ce taux est supérieur au taux minimal de taxation de l'électricité utilisée à des fins commerciales prévu par la directive 2003/96/CE. Le taux de taxation qui s'applique actuellement au niveau national à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est de 878 DKK ([2]) (soit environ 117,95 EUR) par MWh, ce qui correspond au taux national de taxation de l'électricité utilisée à des fins non commerciales.

Par ailleurs, en application de l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive sur la taxation de l'énergie, les États membres sont tenus d'exonérer les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible par les navires, autres que les bateaux de plaisance privés, pour la navigation dans les eaux de l'Union. Cette exonération couvre également les produits énergétiques utilisés pour produire de l'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Les États membres peuvent aussi exonérer les produits énergétiques utilisés par les navires, autres que les bateaux de plaisance privés, pour la navigation sur les voies navigables intérieures conformément à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive, exonération qui couvre également la production d'électricité à bord. Cette dernière disposition ne présente

([1]) Tous les calculs sont effectués sur la base du taux de change du 1er octobre 2014, à savoir 1 EUR = 7,4437 DKK. Voir JO C 344 du 2.10.2014.

([2]) Le niveau de taxation de l'électricité est celui applicable en janvier 2015 (voir http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_fr.htm).

toutefois aucun intérêt pour la demande du Danemark étant donné que celui-ci ne possède pas actuellement de voies navigables intérieures.

Par conséquent, dans la plupart des cas, le système de taxation fondé sur la directive sur la taxation de l'énergie n'a aucune incidence sur les coûts de production de l'électricité à bord d'un navire à quai dans un port même si cette production peut avoir des effets négatifs sur la santé et l'environnement en détériorant la qualité de l'air et en augmentant les niveaux de bruit dans les ports.

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 dont la jauge brute est égale ou supérieure à 400 tonnes. Les autorités danoises font valoir que, même avec ces limitations du champ d'application de la mesure, la majorité absolue des navires utilisés pour le transport international et les grands navires utilisés pour le transport national sont concernés par la réduction fiscale. Ces navires sont considérés comme responsables de la majeure partie des émissions dues au fonctionnement des moteurs auxiliaires à bord pendant l'amarrage dans les ports.

Les autorités 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). Cette hypothèse repose sur l'estimation de la consommation d'électricité des navires de croisière et de charge dans les ports danois en 2008, qui s'élevait à environ à 33 000 MWh (dont 17 000 étaient utilisés par les navires de croisière). Les calculs se fondent sur l'hypothèse que cette consommation n'a pas évolué dans l'intervalle et que tous les navires n'utiliseront pas l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre à l'avenir. Les autorités danoises signalent que cette estimation est sujette à caution car il s'agit d'un nouveau régime au Danemark et l'on ne dispose pas d'élément de comparaison avec des régimes similaires. Les ports danois ne mettent actuellement pas à disposition des installations électriques à quai. Les navires resteront également libres de choisir d'acheter ou non de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Les autorités danoises reconnaissent que la mesure constitue une aide d'État en faveur des propriétaires de navires utilisés pour la navigation commerciale, qui peut être considérée comme une aide bénéficiant d'une exemption par catégorie au titre de l'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission ([3]).

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

Le Danemark estime que cette mesure est conforme à la recommandation 2006/339/CE de la Commission concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de l'Union ([4]) et à la communication de la Commission intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018» ([5]). À cet égard, il convient de noter que, depuis juin 2011, les États membres ont l'obligation inconditionnelle de satisfaire aux normes en matière de qualité de

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

([4]) 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).

([5]) 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].

l'air pour les polluants concernés comme les particules ([6]). 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 du réseau électrique terrestre sera encouragée en tant qu'élément d'une stratégie globale en faveur de la qualité de l'air.

Avec cet allégement fiscal, le Danemark souhaite encourager les exploitants de navires à utiliser le réseau électrique terrestre afin de réduire les émissions atmosphériques et le bruit aérien provenant des navires à quai, ainsi que les émissions de CO_2. L'application d'un taux réduit de taxation renforcerait la compétitivité du réseau électrique terrestre par rapport à l'utilisation de combustibles de soute à bord, qui fait l'objet d'une exonération totale.

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité, et notamment son article 14, paragraphe 1, point c).

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

Raisons de politique spécifiques

L'article 19, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive est libellé comme suit:

> *«Outre les dispositions des articles précédents, en particulier les articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires pour des raisons de politique spécifiques.»*

Par la réduction fiscale 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. Comme l'a souligné le Danemark, la Commission a, en effet, déjà recommandé l'utilisation du réseau électrique terrestre en tant que solution de remplacement pour la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai et a de ce fait reconnu les avantages environnementaux de cette solution ([7]). Dans l'état actuel des choses, l'électricité fournie aux navires à quai se verrait appliquer une taxe de 878 DKK (soit environ 117,95 EUR) par MWh. L'exonération demandée créerait ainsi une incitation supplémentaire à l'utilisation de cette technologie égale à 874 DKK ou environ 117,41 EUR par MWh et contribuerait dès lors à la réalisation de l'objectif énoncé.

En ce qui concerne la nature de l'objectif visé, la Commission souligne que la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre constitue en fait un objectif commun qui devrait être poursuivi par l'ensemble de l'Union. Cet objectif est énoncé clairement dans la communication de la Commission sur une politique maritime intégrée ([8]) et le document de travail des services de la Commission qui l'accompagne ([9]). Dans sa proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie ([10]), la Commission a suggéré d'exonérer de taxation pendant une période de huit ans l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre aux navires lorsqu'ils sont à quai dans les ports.

([6]) Voir la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008).
([7]) Voir la note 4 ci-dessus.
([8]) COM(2007) 575 final du 10 octobre 2007.
([9]) SEC(2007) 1283 final du 10 octobre 2007.
([10]) COM(2011) 169 final du 13 avril 2011.

Le Conseil n'a cependant pas adopté la proposition de la Commission et cette dernière l'a retirée en 2015 ([11]). Actuellement, la seule possibilité d'instaurer un traitement fiscal favorable pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est prévue à l'article 19. La finalité de cette disposition est de répondre à des situations particulières dans les États membres qui ne sont pas prises en compte dans la directive elle-même. Une dérogation au titre de l'article 19 en faveur de l'objectif que constitue la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre ne peut donc être octroyée qu'à titre de mesure transitoire, jusqu'à ce que cet objectif ait été pris en compte par le Conseil dans le cadre d'une révision de la directive 2003/96/CE.

Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La mesure sollicitée concerne principalement la politique environnementale de l'Union. Dans la mesure où elle contribuera à réduire l'utilisation de combustibles de soute à bord des navires se trouvant dans les ports, elle contribuera effectivement à la réalisation de l'objectif consistant à améliorer localement la qualité de l'air. Elle devrait aussi entraîner une réduction des émissions de CO_2, dans la mesure où le mix électrique provenant du réseau terrestre présente une intensité de carbone moindre que l'électricité produite à bord au moyen de combustibles de soute, en raison du rendement plus élevé du système et de l'utilisation de combustibles différents. Dans ce contexte, il y a lieu de noter que le mix électrique moyen dans la partie concernée du marché présente une intensité de carbone nettement inférieure à la moyenne de l'Union. Même si l'intensité de carbone des fournitures d'électricité supplémentaire est généralement supérieure à celle du mix électrique moyen et dépend fortement du moment de la demande d'électricité supplémentaire, les réductions de CO_2 résultant de la mesure devraient rester assez importantes ([12]).

La mesure est conforme à la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ([13]), 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.

Il convient de rappeler à ce stade que la position concurrentielle défavorable de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'explique en grande partie par le fait que l'autre solution, à savoir l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports maritimes, bénéficie actuellement d'une exonération fiscale nette intégrale. En effet, non seulement le combustible de soute brûlé pour la production d'électricité est exonéré, conformément aux dispositions normales prévues à l'article 14, paragraphe 1, point a), de la directive 2003/96/CE, mais il en va aussi de même pour l'électricité produite à bord des navires [voir l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive 2003/96/CE]. Bien que cette dernière exonération puisse être considérée comme difficile à concilier avec les objectifs environnementaux de l'Union, elle est le reflet de considérations pratiques. En effet, la taxation de l'électricité produite à bord imposerait au propriétaire (souvent établi dans un pays

([11]) JO C 80 du 7.3.2015, p. 17.

([12]) La part combinée des énergies renouvelables pour le mix électrique de Nord Pool était de 69,8 % en 2012 (http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf). Cependant, l'énergie nucléaire et l'énergie hydraulique, qui représente la quasi-totalité de la production d'énergies renouvelables dans le Nord Pool en général, sont principalement utilisées comme charge de base, tandis que la charge de pointe présente, en moyenne, une intensité de carbone plus élevée. Il convient également de noter qu'en 2012, le Danemark dépendait de l'énergie thermique classique pour environ 42 % de l'électricité produite, mais que la part de l'énergie éolienne dans l'approvisionnement énergétique est en hausse.

([13]) 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).

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.

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, qui découle de l'exonération applicable aux combustibles de soute.

En ce qui concerne la concurrence entre les exploitants de navires, il y a lieu tout d'abord de signaler qu'actuellement très peu de navires utilisent l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre à des fins commerciales. Par conséquent, de graves distorsions de la concurrence ne pourraient survenir qu'entre les navires qui ont opté pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre et bénéficient donc de la mesure sollicitée et les autres navires qui continuent d'avoir recours à la production à bord. Bien que des projections précises des coûts soient très difficiles à établir, car dépendant fortement de l'évolution du prix du pétrole, les dernières évaluations dont on dispose indiquent que, dans l'ensemble, même une exonération totale ne réduirait pas, dans la plupart des cas, les coûts opérationnels liés au réseau électrique terrestre à un niveau inférieur à celui des coûts de production à bord ([14]) et, en tout état de cause, elle ne représenterait pas un avantage concurrentiel important pour les exploitants de navires qui utilisent le réseau électrique terrestre par rapport à ceux qui ont recours à la production à bord. En l'occurrence, une grave distorsion telle que celle précitée est d'autant plus improbable que le Danemark respectera le niveau minimal de taxation prévu par la directive 2003/96/CE pour l'électricité utilisée à des fins commerciales. Le Danemark entend en outre limiter l'avantage fiscal aux navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 400 tonnes ainsi qu'aux livraisons d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre d'au moins 380 volts. La mesure sera donc destinée aux navires produisant d'importantes quantités d'électricité à bord et limitera le nombre total de bénéficiaires. Les valeurs de seuil ont été fixées à un niveau relativement bas. À l'inverse, on peut raisonnablement supposer que les navires susceptibles d'être exclus du bénéfice de l'avantage fiscal par les valeurs de seuil seront des navires nationaux et non des navires d'autres pays de l'Union et qu'en tout état de cause, ces valeurs ne donneront donc pas lieu à un traitement fiscal plus avantageux des acteurs économiques nationaux par rapport à leurs concurrents des autres États membres de l'Union.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, les autorités danoises ont déclaré qu'elles considèrent comme négligeable le risque d'incidence sur les échanges entre les États membres qui pourrait survenir si les navires modifiaient leur itinéraire en raison de la possibilité de consommer de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre bénéficiant d'un taux réduit de taxation. Dans une situation où, comme cela est indiqué ci-dessus, il est peu probable que l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre devienne, du

([14]) Voir Commission européenne, direction générale de l'environnement, contrat de services portant sur l'attribution et la réduction des émissions des navires ainsi que les instruments basés sur le marché en ce qui concerne l'utilisation du réseau électrique terrestre (tâche 2a), août 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. L'analyse des coûts a été réalisée pour les trois ports suivants: Göteborg (Suède), Juneau et Long Beach (États-Unis).

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 d'autoriser l'application d'un taux réduit de taxation est analogue à la période de huit ans prévue dans la proposition de la Commission en ce qui concerne l'exonération fiscale de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Il est peu probable que l'analyse effectuée dans les deux paragraphes précédents change avant la date d'expiration de la mesure.

Période d'application de la mesure et évolution du cadre de l'Union régissant la taxation de l'énergie

En principe, la période d'application de la dérogation devrait être suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs portuaires d'effectuer les investissements nécessaires. Il convient de noter que l'ampleur de la mesure fiscale considérée est limitée par rapport à la proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie de la Commission, qui envisage une exonération obligatoire pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre pendant une période de huit ans après sa date d'entrée en application. Il importe toutefois que la dérogation ne remette pas en cause l'évolution ultérieure du cadre juridique existant et qu'elle tienne compte de l'éventuelle adoption par le Conseil d'un acte juridique fondé sur la proposition de la Commission visant à modifier la directive sur la taxation de l'énergie. Dans ces circonstances, il apparaît approprié d'octroyer l'autorisation sollicitée pour la période maximale de six ans autorisée par la directive, sous réserve de l'entrée en application de dispositions générales dans ce domaine avant la date d'expiration prévue. Cette période d'application de la mesure apportera une certaine sécurité juridique aux exploitants des navires et des ports, qui doivent planifier leurs investissements dans des installations électriques à quai ou de l'équipement à bord.

Règles en matière d'aides d'État

Sur la base du taux de change du 1er octobre 2014 publié au *Journal officiel de l'Union européenne* ([15]), le taux réduit de taxation de 4 DKK par MWh envisagé par les autorités danoises est supérieur au niveau minimal de taxation de l'Union applicable à l'électricité utilisée à des fins commerciales, fixé à l'article 10 de 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 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 à ce stade de déterminer si toutes les conditions énoncées dans ce 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, et en particulier, pour les aides bénéficiant d'une exemption, du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Consultation des parties intéressées

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

([15]) Voir la note 1 ci-dessus.

Obtention et utilisation d'expertise

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

Analyse d'impact

La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation à un seul État membre, à sa propre demande.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

Principe de subsidiarité

.

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

Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. L'allégement fiscal ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis (voir les considérations concernant les aspects liés au marché intérieur et à la concurrence loyale ci-dessus).

Choix des instruments

Instrument(s) proposé(s): décision d'exécution du Conseil.

L'article 19 de la directive 2003/96/CE ne prévoit que ce type de mesure.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

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

2015/0106 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

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

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 lettre du 2 juillet 2014, le Danemark 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 («électricité fournie par le réseau électrique terrestre») au titre de l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2003/96/CE. À la demande de la Commission, le Danemark a transmis des informations complémentaires le 13 novembre 2014 et le 23 février 2015.

(2) Avec l'allégement fiscal qu'il a l'intention d'appliquer, le Danemark 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.

(3) 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 de la région concernée, à savoir le marché nordique de l'électricité, qui inclut le Danemark, la Finlande, la Suède et la Norvège, 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 CO_2. 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.

(4) Le Danemark a explicitement demandé que la réduction fiscale ne soit pas appliquée à l'électricité directement fournie aux bateaux de plaisance privés se trouvant à quai dans un port.

(5) L'octroi au Danemark de l'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

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

nécessaire pour accroître l'utilisation dudit réseau, 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 de l'indisponibilité de cette technologie actuellement au Danemark, il est peu probable que la mesure conduise à de graves distorsions de la concurrence pendant sa durée d'application, et elle n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.

(6) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, toute autorisation octroyée au titre de cette disposition doit être strictement limitée dans le temps. Afin que la période d'autorisation soit suffisamment longue pour ne pas décourager les exploitants d'effectuer les investissements nécessaires, il est approprié d'octroyer l'autorisation sollicitée pour une période de six ans, sous réserve de l'entrée en application, avant l'expiration prévue de la période d'autorisation, de dispositions générales dans ce domaine susceptibles d'être adoptées au titre de l'article 113 du TFUE .

(7) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union en matière d'aides d'État,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le Danemark est autorisé à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports autres que les bateaux de plaisance privés, à condition que les niveaux minimaux de taxation prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision est applicable à partir du vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elle cesse de s'appliquer après six ans.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 du traité, arrête des règles générales relatives aux avantages fiscaux applicables à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la présente décision expire le jour où ces règles générales deviennent applicables.

Article 3

Le Royaume de Danemark est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président