COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.9.2020
COM(2020) 497 final

2020/0254 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

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

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

En vertu de la décision d'exécution 2014/725/UE du Conseil[2] du 14 octobre 2014 (qui avait été précédée par la décision d'exécution 2011/384/UE du Conseil du 20 juin 2011[3]), la Suède a déjà été autorisée à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires, autres que les bateaux de plaisance privés[4], se trouvant à quai dans un port (ci-après dénommée «électricité fournie par le réseau électrique terrestre»).

La présente proposition vise, à la demande la Suède, à prolonger cette autorisation, la dérogation actuelle ayant expiré le 25 juin 2020.

Par lettre du 15 août 2019, les autorités suédoises ont informé la Commission de leur intention de prolonger la mesure actuelle jusqu'au 31 décembre 2023. Des informations complémentaires ont été fournies par lettre du 1er avril 2020.

Les autorités suédoises ont l'intention de continuer à appliquer à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre un taux réduit de taxation de 5 couronnes suédoises (SEK) (environ 0,484 EUR)([5]) par MWh. À la date du dépôt de la demande, ce taux était conforme au taux minimal de taxation de l'électricité utilisée à des fins professionnelles prévu par la directive 2003/96/CE. L'article 13 de la directive prévoit une tolérance de 5 % pour les États membres qui n'ont pas adopté l'euro.

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

---

1 JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

2 JO L 301 du 21.10.2014, p. 27.

3 JO L 170 du 30.6.2011, p. 36.

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

5 Tous les calculs sont effectués sur la base du taux de change du 1er octobre 2018, à savoir 1 EUR = 10,3300 SEK. Voir JO C 353/1 du 2.10.2018.

La période de validité de la dérogation demandée par la Suède s'étend du 26 juin 2020 au 31 décembre 2023, soit dans la prolongation de la dérogation actuelle et dans les limites de la période maximale autorisée par l'article 19 de la directive sur la taxation de l'énergie.

La réduction de la taxe vise à encourager les navires qui recourent généralement, pour produire leur électricité, à un moteur auxiliaire à combustion à utiliser plutôt de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Les dispositions de la mesure ont pour effet de réduire les émissions des navires à quai, de sorte que les retombées de substances acidifiantes, qui constituent un problème particulièrement dans le sud-ouest de la Suède, diminuent également. Lesdites dispositions sont également considérées comme contribuant fortement à améliorer la situation locale sur le plan environnemental, entre autres par la réduction du niveau de bruit.

La réduction consiste à baisser la taxe énergétique applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre du niveau normal de 34,7 SEK par MWh à 5 SEK par MWh.

Par ailleurs, conformément à l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive sur la taxation de l'énergie, les États membres doivent exonérer les produits énergétiques utilisés pour produire de l'électricité — et l'électricité produite — à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Ils peuvent aussi exonérer, en vertu de l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive, l'électricité produite à bord des navires pour la navigation sur les voies navigables intérieures. La Suède a confirmé la transposition de cette dernière exonération, qui est facultative.

La Suède appliquera 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. Cette limite est jugée appropriée par les autorités suédoises pour garantir que la réduction proposée sera applicable à la majorité absolue des navires utilisés pour le transport international et aux grands navires utilisés pour le transport national. Ces navires sont considérés comme responsables de la majeure partie des émissions dues au fonctionnement de moteurs auxiliaires à bord pendant qu'ils se trouvent à quai dans les ports. La réduction n'est pas applicable lorsque le navire est utilisé à des fins privées, est immobilisé ou a été mis hors service à long terme.

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

Les autorités suédoises reconnaissent que la mesure constitue une aide d'État. Ladite aide relève toutefois des points 167 à 174 des lignes directrices de la Commission concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020. La mesure respecte également 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 (ci-après le «règlement général d'exemption par catégorie»).

Les autorités suédoises reconnaissent que la mesure favorise les propriétaires de navires utilisés pour la navigation commerciale. Elles considèrent toutefois qu'elle est neutre sur le plan de la concurrence parce qu'elle est applicable à tous les navires (à l'exception des bateaux utilisés à des fins privées) qui se trouvent à quai dans un port suédois. En ce qui concerne l'incidence sur les échanges entre les États membres, la Suède suppose qu'elle sera négligeable étant donné que le choix des ports dépend de la destination de la cargaison et non

de la diminution des coûts d'amarrage consécutive à la réduction de la taxation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

La dépense budgétaire annuelle est estimée à 6 millions de SEK.

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

Les autorités suédoises considèrent que la réduction de la taxe appliquée à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne procure pas un avantage concurrentiel important aux exploitants de navires qui utilisent ladite électricité par rapport à ceux qui ont recours à la production à bord. Si l'on ne tient compte que du coût de l'électricité elle-même et de la taxe, le coût de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre à taux de taxe réduit est quelque peu inférieur au prix de l'électricité produite à bord. Toutefois, le coût total de l'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est également grevé par des frais supplémentaires sous la forme de charges de réseau, d'investissements pour la connexion à bord et, directement ou indirectement, de coûts d'investissement dans les installations portuaires d'alimentation électrique. Comme, cependant, les investissements dans les installations d'alimentation dans les ports et à bord des navires sont très coûteux, les autorités suédoises considèrent qu'un taux de taxe réduit est une condition préalable pour que les ports et les propriétaires de navires réalisent lesdits investissements.

La mesure a pour objectif de réduire l'incidence du transport maritime sur l'environnement. Elle permettra de réduire les émissions atmosphériques et le bruit aérien provenant des navires à quai. Elle contribuera, à un certain point, à atteindre, dans les villes portuaires, les valeurs limites pour le dioxyde d'azote fixées dans la directive sur la qualité de l'air (2008/50/CE). L'incidence sera également positive sur d'autres paramètres de la qualité de l'air autour des ports.

La Suède a demandé que l'autorisation lui soit accordée jusqu'au 31 décembre 2023, à compter du 26 juin 2020, sans interruption par rapport à la dérogation actuelle et dans les limites de la période maximale fixée à l'article 19, paragraphe 2, de la directive.

- **Cohérence par rapport aux dispositions existantes dans le domaine d'action**

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

La mesure constitue une aide d'État et relève du champ d'application de la législation de l'UE dans ce domaine, et notamment du règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission[6].

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:

[6] Règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

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 solution[7].

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.

La Suède a demandé que la mesure s'applique pour une période d'environ 3 ans et demi, soit moins que la période maximale autorisée par l'article 19, paragraphe 2, à savoir 6 ans. En principe, la période d'application de la dérogation devrait être suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs portuaires et les fournisseurs d'électricité de poursuivre ou d'engager les investissements nécessaires dans des infrastructures électriques terrestres. La période demandée donnera aussi la sécurité juridique voulue aux exploitants de navires, qui doivent planifier leurs investissements dans des équipements embarqués.

Il importe toutefois que la dérogation ne remette pas en cause l'évolution ultérieure du cadre juridique existant et qu'elle tienne compte de la révision prévue de la directive sur la taxation de l'énergie comme de l'adoption possible, par le Conseil, d'un acte juridique fondé sur une proposition de la Commission portant modification de la directive sur la taxation de l'énergie. Ladite révision fait suite à l'évaluation de la directive sur la taxation de l'énergie[8] et aux conclusions du Conseil sur le cadre de l'UE en matière de taxation de l'énergie du 29 novembre 2019[9]. Dans ses conclusions, le Conseil a invité la Commission à analyser et à évaluer les options envisageables dans l'optique de publier en temps utile une proposition de révision de la directive sur la taxation de l'énergie, et il a demandé à la Commission de prêter une attention particulière au champ d'application de la directive, aux taux minima et aux réductions et exonérations fiscales spécifiques.

Dans ces conditions, s'il apparaît utile d'octroyer l'autorisation sollicitée pour la période demandée, la dérogation devrait toutefois être accordée sous réserve de l'entrée en application de dispositions générales en la matière avant la fin de 2023.

Règles en matière d'aides d'État

[7] 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).

[8] SWD(2019) 329 final.

[9] Conclusions du Conseil du 29 novembre 2019, 14608/19, FISC 458.

Le taux de taxe réduit de 5 SEK (environ 0,484 EUR)([10]) par MWh envisagé par les autorités suédoises était, à la date de dépôt de la demande, conforme au taux minimum de taxation de la consommation professionnelle d'électricité prévu dans la directive 2003/96/CE.

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

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

Environnement et politique en matière de changement climatique

La mesure sollicitée concerne principalement la politique environnementale de l'Union. 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 ambiant[11] 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 du réseau électrique terrestre soit encouragée en tant qu'élément d'une stratégie globale en faveur de la qualité de l'air. Le recours à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est également encouragé par la directive (UE) 2016/802[12], qui réglemente la teneur en soufre des combustibles marins.

D'après les autorités suédoises, l'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'est traduite par des réductions des émissions d'anhydride sulfureux, d'oxydes nitriques, de particules et d'oxydes de carbone. Lesdites autorités ne disposent pas, à l'heure actuelle, d'estimations plus récentes des réductions d'émissions attribuées à la mesure. La mesure n'a pas 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 revêt une importance dans les efforts déployés par la Suède 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

[10] Tous les calculs sont effectués sur la base du taux de change du 1er octobre 2018, à savoir 1 EUR = 10,3300 SEK. Voir JO C 353/1 du 2.10.2018.

[11] 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).

[12] 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).

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. Elle est également reconnue comme objectif d'intérêt commun pour l'octroi d'une aide d'État au titre de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE[14].

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

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'Union[15] et à la communication de la Commission relative aux objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE[16].

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 suédoises n'ont pas constaté de changements considérables dans le choix du port par les propriétaires de navires en fonction de la disponibilité d'installations de connexion au réseau électrique terrestre. Ce sont aujourd'hui principalement les transbordeurs et les navires de ligne maritime régulière qui utilisent de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Le choix du port par le propriétaire du navire ne dépend pas de la fourniture ou non

---

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).

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

15 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).

16 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].

d’électricité issue du réseau terrestre. Selon des parties intéressées, les navires de croisière accostent souvent dans des ports où ils peuvent s’alimenter en électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

De plus, l’accès à l’électricité fournie par le réseau électrique terrestre 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 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'allégement fiscal, la réduction de la taxation applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne devrait pas non plus fausser sensiblement la concurrence entre les ports en incitant les navires à modifier leur itinéraire en fonction de la disponibilité de cette solution.

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

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

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

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

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

Cependant, conformément à l’article 19 de la directive 2003/96/CE, le Conseil s'est vu accorder la compétence exclusive, en vertu du droit dérivé, d'autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent donc pas se substituer au Conseil. Par conséquent, le principe de subsidiarité ne s'applique pas à la présente décision d'exécution. En tout état de cause, le présent acte n'étant pas un projet d'acte législatif, il n'y a pas lieu de le transmettre aux parlements nationaux conformément au protocole nº 2 annexé aux traités afin que ceux-ci vérifient le respect du principe de subsidiarité.

• Proportionnalité

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

• Choix de l’instrument

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

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

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

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

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition fait suite à une demande présentée par la Suède et elle ne concerne que cet État membre.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

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

- **Analyse d'impact**

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

Il ressort des informations communiquées par la Suède que la mesure aura une incidence limitée sur les recettes fiscales. Plus précisément, selon une estimation des dépenses fiscales occasionnées par la mesure, les autorités suédoises prévoient une perte de recettes annuelles de 6 millions de SEK au cours des prochaines années.

La Suède 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. L'utilisation d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'est traduite par des réductions des émissions d'anhydride sulfureux, d'oxydes nitriques, de particules et d'oxydes de carbone. La mesure n'a pas encore atteint son plein potentiel car des équipements coûteux doivent encore être installés sur les quais et à bord des navires.

- **Réglementation affûtée et simplification**

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

- **Droits fondamentaux**

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

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

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

5. AUTRES ÉLÉMENTS

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

Un plan de mise en œuvre n'est pas nécessaire. La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation de réduction fiscale à un seul État membre, à sa propre demande. Elle est prévue pour une période limitée au 31 décembre 2023. Le taux de taxe applicable devra être conforme au niveau minimum de taxation fixé par la directive sur la taxation de l'énergie. La

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

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

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

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

L'article 1er dispose que la Suède est autorisée à appliquer un taux réduit de taxe sur l'électricité à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports suédois (électricité fournie par le réseau électrique terrestre), autres que les bateaux de plaisance privés. Le taux de la taxe doit être conforme au niveau minimum de taxation pour l'électricité à usage professionnel fixé par la directive. Il ne sera pas possible de fournir l'électricité à un taux réduit pour la navigation de plaisance privée telle que définie à l'article 14, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de la directive 2003/96/CE.

L'article 2 dispose que l'autorisation demandée est accordée, dans le prolongement de la décision d'exécution 2014/725/UE du Conseil en vigueur, avec effet du 26 juin 2020 au 31 décembre 2023, dans les limites de la période maximale de 6 ans autorisée par la directive, conformément à la demande de la Suède.

2020/0254 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité[1], et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) Par la décision d'exécution 2014/725/UE du Conseil[2], la Suède a été autorisée à appliquer, jusqu'au 25 juin 2020, un taux réduit de taxation à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port (ci-après dénommée «électricité fournie par le réseau électrique terrestre») conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE.

(2) Par lettre du 15 août 2019, la Suède 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 suédoises ont fourni des informations complémentaires par lettre du 1er avril 2020.

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

(4) Dans la mesure où l'utilisation du réseau électrique terrestre permet d'éviter les émissions de polluants atmosphériques liées à l'utilisation de combustibles de soute, elle contribue à améliorer localement la qualité de l'air dans les villes portuaires et à réduire le niveau 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.

(5) L'octroi à la Suède 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

[1] JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.
[2] JO L 301 du 21.10.2014, p. 27.

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 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 de réaliser les investissements nécessaires, il est approprié d'octroyer l'autorisation sollicitée jusqu'au 31 décembre 2023. 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 vigueur avant le 31 décembre 2023.

(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 la Suède puisse appliquer sans interruption un taux de taxation réduit à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Il y a dès lors lieu d'accorder l'autorisation sollicitée avec effet à partir du 26 juin 2020, afin d'éviter toute discontinuité par rapport aux dispositions applicables avant cette date au titre de la décision d'exécution 2014/725/UE.

(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

La Suède 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 («électricité fournie par le réseau électrique terrestre»), à condition que les niveaux minima de taxation prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision est applicable du 26 juin 2020 au 31 décembre 2023.

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 applicables à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la présente décision cesse d'être applicable le jour où lesdites règles générales le deviennent.

Article 3

Le Royaume de Suède est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président