

COM(2018) 535 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2017-2018

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 25 juillet 2018

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 25 juillet 2018

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision d'exécution du Conseil autorisant l'Espagne à appliquer un taux réduit de droit d'accise à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

E 13329

Bruxelles, le 19 juillet 2018
(OR. en)

11307/18

**Dossier interinstitutionnel:
2018/0287 (NLE)**

**FISC 316
ENER 282
ECOFIN 752**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	16 juillet 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 535 final
Objet:	Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant l'Espagne à appliquer un taux réduit de droit d'accise à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 535 final.

p.j.: COM(2018) 535 final



Bruxelles, le 16.7.2018
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

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

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'électricité¹ (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 concernant le niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

L'objectif de la présente proposition est d'autoriser l'Espagne à appliquer un taux d'accise réduit à l'électricité qui est directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port (ci-après dénommée «électricité fournie par le réseau électrique terrestre»). Cette réduction vise à encourager, par une mesure économique, le déploiement et 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 qui sera appliquée par l'Espagne a également pour objectif de réduire l'incidence du transport maritime sur l'environnement.

Par lettre du 12 avril 2018, les autorités espagnoles ont informé la Commission de leur intention d'appliquer un taux réduit de taxe sur l'électricité de 0,50 EUR/MWh à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, à compter du 1^{er} juillet 2018, pour une période de 6 ans. Ce taux est égal au taux minimal de taxation de l'électricité utilisée à des fins professionnelles prévu par la directive 2003/96/CE.

Par la mesure demandée, l'Espagne souhaite 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. Actuellement, l'Espagne applique un droit d'accise ad valorem à l'électricité de 5,11269632 % sur le prix final, comprenant tous les impôts et taxes à l'exception des droits d'accises et de la taxe sur la valeur ajoutée. La législation espagnole exige également que les niveaux minima prévus à l'article 10, paragraphe 1, et le tableau C de l'annexe I de la directive soient respectés, c'est-à-dire qu'un droit d'accise spécifique de 0,50 EUR par MWh pour un usage professionnel et de 1 EUR par MWh pour un usage non professionnel d'électricité soit prélevé dans les cas où le droit d'accise ad valorem entraîne une diminution de la charge fiscale.

À l'heure actuelle, l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est taxée au taux général de 5,11269632 % prélevé sur le prix de l'électricité. Les autorités espagnoles estiment le prix de l'électricité, en excluant les droits d'accises et la taxe sur la valeur ajoutée, à environ 170 EUR/MWh et le taux de taxation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, exprimé en EUR par MWh, à environ 8,69 EUR. L'analyse du marché de l'électricité dans l'UE faite par la Commission montre qu'en moyenne, les prix de l'électricité pour le secteur

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

industriel en Espagne sont plus bas². Dans tous les cas, le droit d'accise réel dû par MWh pour l'électricité que fournit actuellement le réseau électrique terrestre est supérieur 0,50 EUR.

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 l'électricité produite à bord des navires se trouvant à quai dans un port et peuvent faire de même dans le cas de l'électricité produite à bord des navires pour la navigation sur les voies navigables intérieures conformément à l'article 15, paragraphe 1, point f).

Les autorités espagnoles ont indiqué que la réduction de la taxation s'appliquerait à tous les navires autres que les bateaux de plaisance privés³, ce qui signifie que l'ensemble des navires concernés par la navigation commerciale, indépendamment de leur taille ou de leur pavillon, bénéficieront de la réduction en question.

Les autorités espagnoles ont informé la Commission qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas d'infrastructures pour l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre dans les ports espagnols et que les dépenses fiscales résultant de la mesure sont difficiles à estimer. Elles ont également précisé qu'il ne sera pas obligatoire pour les navires d'utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Leurs calculs montrent que la réduction de la taxation devrait se traduire par des dépenses fiscales annuelles maximales de l'ordre de 150 000 EUR. Ce résultat se fonde sur une estimation du nombre total de navires commerciaux susceptibles de recevoir de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, qui est de 2 700, sur la consommation d'électricité par les navires dans les ports espagnols qui est d'environ 20 000 MWh par an et sur un prix de l'électricité de 170 EUR par MWh comprenant toutes taxes et redevances hormis les droits d'accises et la taxe sur la valeur ajoutée.

L'Espagne a demandé que l'autorisation soit accordée pour une période de 6 ans, c'est-à-dire la période maximale fixée à l'article 19, paragraphe 2, de la directive, à compter du 1^{er} juillet 2018.

Avec cet allègement fiscal, l'Espagne souhaite encourager les exploitants de navires à utiliser le réseau électrique terrestre afin de réduire les émissions atmosphériques et le bruit aérien provenant de la combustion des carburants des navires à quai, ainsi que les émissions de CO₂. 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.

- **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 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, y compris 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.

² Voir COM(2016) 769 final du 13 novembre 2016.

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

La mesure constitue une aide d'État et relève du champ d'application de la législation de l'UE dans ce domaine, en particulier du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission⁴.

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

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

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

Par la réduction de taxation considérée, les autorités espagnoles visent à promouvoir un mode d'approvisionnement en électricité des navires se trouvant à quai dans les ports qui soit moins préjudiciable à l'environnement et à améliorer ainsi localement la qualité de l'air. La Commission a déjà recommandé l'utilisation 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 solution⁵. Dans l'état actuel des choses, l'électricité fournie aux navires à quai se verrait appliquer une taxe d'environ 8,69 EUR par MWh. La réduction fiscale demandée donnerait ainsi lieu à une incitation supplémentaire à l'utilisation de cette technologie, plus ou moins égale à 8 EUR/MWh, et contribuerait dès lors à la réalisation de l'objectif énoncé.

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.

L'Espagne a demandé que la mesure s'applique pour 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 d'effectuer les investissements nécessaires dans les infrastructures d'électricité terrestre. Un délai de six ans offrira la sécurité juridique maximale possible également aux exploitants de navires qui doivent planifier leurs investissements en équipements à bord.

Règles en matière d'aides d'État

Le taux réduit de taxation de 0,50 EUR par MWh envisagé par les autorités espagnoles est égal au niveau minimum de taxation de l'UE applicable à l'électricité destinée à un usage professionnel, conformément 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

⁴ 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).

⁵ Recommandation 2006/339/CE de la Commission du 8 mai 2006 concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de la Communauté (JO L 125 du 12.5.2006).

d'État, et en particulier, pour les aides bénéficiant d'une exemption, relevant du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission.

- **Cohérence par rapport aux 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 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. En son article 13, la directive 2008/50/CE sur la qualité de l'air⁶ impose aux États membres de veiller à ce que les niveaux de plusieurs polluants atmosphériques ne dépassent pas les valeurs limites 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 sera encouragée en tant qu'élément d'une stratégie globale en faveur de la qualité de l'air.

Elle devrait aussi entraîner une réduction des émissions de CO₂, 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 est à noter que, selon les autorités espagnoles, les sources d'énergie fournie par le réseau électrique étant partiellement renouvelables (38 % en 2015 et en hausse, avec une estimation d'environ 90 à 100 % pour 2050), elles s'attendent à ce que l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre entraîne une réduction des émissions de gaz à effet de serre en Espagne. 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 CO₂ résultant de la mesure pourraient être assez importantes.

Politique énergétique

La mesure est conforme à la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs⁷, 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 un objectif d'intérêt commun pour l'octroi d'une aide d'État au titre de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE⁸.

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 correspondant à la situation normale prévue 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

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ C(2014) 2231 final du 9 avril 2014.

environnementaux de l'Union, elle est le reflet de considérations pratiques. En effet, la taxation de l'électricité produite à bord imposerait au propriétaire (souvent établi dans un pays tiers) ou à l'exploitant du navire de déclarer la quantité d'électricité consommée. Cette déclaration devrait en outre préciser la part de l'électricité consommée dans les eaux territoriales de l'État membre où la taxe est due. L'obligation d'établir une déclaration de ce type pour chaque État membre dont les eaux territoriales sont concernées représenterait une charge administrative considérable pour les propriétaires de navires. Dans ces circonstances, il peut être justifié de ne pas pénaliser la solution de remplacement moins polluante que constitue l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, en autorisant l'Espagne à appliquer un taux réduit de taxation.

Politique des transports

L'Espagne 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'Union⁹ et à la communication de la Commission intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018»¹⁰.

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 bord¹¹ 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 l'Espagne respectera le niveau minimal de taxation prévu par la directive 2003/96/CE pour l'électricité utilisée à des fins professionnelles. 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

⁹ 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).

¹⁰ 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].

¹¹ 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).

avantageux des acteurs économiques nationaux par rapport à leurs concurrents des autres États membres de l'UE.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, il est possible que le risque d'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 soit négligeable. 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 moins à court terme, plus économique que la production à bord malgré l'allègement fiscal, la réduction de la taxation applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne devrait pas non plus fausser sensiblement la concurrence entre les ports en incitant les navires à modifier leur itinéraire en fonction de la disponibilité de cette solution.

La période pour laquelle il est proposé d'autoriser l'application d'un taux réduit de taxation est analogue à la période de 8 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.

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 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

Instrument proposé: décision d'exécution du Conseil.

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

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

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

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

- **Consultation des parties intéressées**

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

- **Obtention et utilisation d'expertise**

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

- **Analyse d'impact**

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

Il ressort des informations communiquées par l'Espagne que la mesure aura une incidence limitée sur les recettes fiscales et que le taux d'accise sur l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre restera supérieur au niveau minimum de taxation fixé dans la directive 2003/96/CE. L'Espagne espère que la mesure aura une incidence positive sur la réalisation de ses objectifs environnementaux et notamment l'amélioration de la qualité locale de l'air dans les villes portuaires.

- **Réglementation affûtée et simplification**

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

- **Droits fondamentaux**

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

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La mesure n'entraîne pas de charge financière 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 de six ans. Le taux de la taxe applicable sera égal 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 six ans.

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

L'article 1^{er} dispose que l'Espagne sera autorisée à appliquer un taux d'accise réduit à l'électricité qui est directement fournie aux navires se trouvant à quai dans les ports espagnols. Le taux de taxation ne doit pas être inférieur à 0,50 EUR/MWh, qui est le 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 prévoit que l'autorisation demandée est accordée avec effet à compter de la date de sa notification pour la période maximale de six ans autorisée par la directive, demandée par l'Espagne.

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

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

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'électricité¹, et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par lettre du 12 avril 2018, l'Espagne a sollicité l'autorisation d'appliquer un taux réduit de droit d'accise 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.
- (2) Avec la réduction du droit d'accise qu'elle entend appliquer, l'Espagne vise à promouvoir l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau 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 en Espagne, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre au lieu de celle produite au moyen de combustibles de soute à bord devrait en outre permettre de réduire les émissions de CO₂. 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) L'octroi à l'Espagne de l'autorisation d'appliquer un taux réduit de droit d'accise à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour accroître l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, 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 en Espagne, il est peu probable que la mesure conduise à de graves distorsions de la concurrence pendant sa durée

¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

d'application, et 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, 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 exploitants de ports d'effectuer les investissements nécessaires, il convient d'accorder l'autorisation demandée pour une période de six ans, sous réserve de dispositions générales dans ce domaine qui peuvent être adoptées au titre de l'article 113 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et qui sont applicables avant l'expiration prévue de 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

L'Espagne est autorisée à appliquer un taux d'accise réduit 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 minima de taxation visés à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 2

La présente décision prend effet le jour de sa notification. Elle expire six ans après cette date.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 du TFUE, prévoit 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 entrent en vigueur.

Article 3

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*