



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le xxx
COM(20..) yyy final

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 («électricité fournie par le réseau électrique terrestre»), conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

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 Conseil¹ (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 la Suède à appliquer 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»). Cette exonération vise à donner une incitation économique à l'utilisation du réseau électrique terrestre afin de réduire la pollution atmosphérique dans les villes portuaires.

2 LA DEMANDE ET SON CONTEXTE GENERAL

Par lettre du 4 mars 2010, les autorités suédoises ont informé la Commission de leur intention d'appliquer un taux réduit de taxation de 0,5 öre/kWh à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Le 4 octobre 2010, la Suède a communiqué des informations supplémentaires.

La Suède a sollicité l'octroi de la réduction pour une période de six ans, ce qui correspond à la période maximale visée à l'article 19, paragraphe 2, de la directive.

Avec la mesure sollicitée, la Suède entend encourager l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre qui est considérée comme une solution de remplacement moins polluante que la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai dans un port. Actuellement, l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre doit être taxée au taux général de taxation de l'électricité, à savoir 28 öre/kWh (18,5 öre/kWh dans le nord de la Suède). Par ailleurs, les États membres doivent exonérer l'électricité produite à bord des navires pour la navigation dans les eaux communautaires conformément à l'article 14, paragraphe 1, point c), de la directive sur la taxation de l'énergie et peuvent appliquer des exonérations dans le cas de l'électricité produite à bord des navires pour la navigation sur les voies navigables intérieures en vertu de l'article 15, paragraphe 1, point f).

La Suède souhaiterait appliquer un taux réduit de taxation de 0,5 öre/kWh à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, car elle estime qu'en appliquant ce taux, le taux minimum de taxation de l'électricité prévu par la directive 2003/96/CE est respecté. Le taux réduit de taxation de l'électricité doit s'appliquer 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

¹ Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51)

jugée appropriée pour garantir que la réduction proposée sera appliquée 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 l'amarrage dans les ports.

Avec cet allègement fiscal, la Suède souhaite encourager les exploitants des navires à utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre afin de réduire les émissions dans l'atmosphère et le bruit aérien provenant des navires à quai, ainsi que les émissions de CO₂. L'application d'un taux réduit de taxation améliorerait la position concurrentielle de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre par rapport à la consommation de combustibles de soute à bord, qui fait l'objet d'une exonération totale. Les autorités suédoises soulignent que des installations permettant d'utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre sont actuellement en place dans cinq ports suédois (Stockholm, Göteborg, Piteå, Helsingborg, Luleå) et que plusieurs autres ports suédois entament les préparatifs en vue de l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Néanmoins, le nombre de navires ayant recours à cette solution est actuellement limité. Les autorités suédoises signalent que, dans l'hypothèse où 20 % de la quantité de carburant pour navires vendue serait remplacée par de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, les émissions annuelles de dioxyde de soufre, d'oxydes d'azote, de particules et de dioxyde de carbone seraient réduites respectivement de 76 tonnes, 830 tonnes, 8,4 tonnes et 42 000 tonnes.

La Suède estime que cette mesure est conforme à la recommandation 2006/339/CE de la Commission² concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de la Communauté et à la communication de la Commission intitulée «Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018» [COM(2009) 8]³.

Arguments des autorités suédoises concernant l'incidence de la mesure sur le marché intérieur

Les autorités suédoises reconnaissent que la mesure constitue une aide d'État et favorise les propriétaires des navires utilisés pour la navigation commerciale. Elles font également valoir que la mesure n'a aucun effet sur la concurrence entre les propriétaires ou exploitants de navires étant donné qu'elle s'applique à tous les navires à quai dans les ports suédois, quel que soit leur pavillon. 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 des coûts réduits d'amarrage consécutifs à la réduction de la taxation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre.

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

² Recommandation de la Commission du 8 mai 2006 concernant la promotion de l'utilisation du réseau électrique terrestre par les navires à quai dans les ports de la Communauté (JO L 125 du 12.5.2006).

³ 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].

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), et son article 15, paragraphe 1, point f).

3. ÉVALUATION DE LA MESURE CONFORMEMENT A 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 de taxation considérée, les autorités suédoises 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 la Suède, la Commission a, en fait, déjà recommandé l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre en tant que solution de remplacement à la production d'électricité à bord des navires se trouvant à quai et a en effet reconnu les avantages environnementaux de cette solution⁴. Il convient de noter que l'électricité fournie aux navires à quai est actuellement soumise à une taxe de 28 öre/kWh en Suède (18,5 öre au nord de la Suède). L'exonération demandée donnerait ainsi lieu à une incitation supplémentaire à l'utilisation de cette technologie égale à 27,5 öre/kWh ou 29,83 EUR/MWh⁵ (18 öre/kWh ou 19,53 EUR/MWh dans le nord de la Suède) et contribuerait dès lors à la réalisation de l'objectif énoncé.

La Commission constate également qu'en Suède, plusieurs ports disposent déjà de l'infrastructure terrestre nécessaire. Dans ces circonstances, la réduction des coûts opérationnels sous la forme d'un prix final moins élevé pour l'électricité consommée peut encourager efficacement une utilisation plus généralisée des installations existantes. L'objectif de la mesure étant également d'augmenter le nombre de ports qui permettent d'utiliser l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la Commission estime qu'il sera sans doute nécessaire de prendre des mesures supplémentaires favorisant la construction d'infrastructure à terre pour atteindre l'objectif de l'exonération considérée. Dans l'ensemble, compte tenu de l'état actuel du réseau électrique terrestre en Suède, la Commission convient que l'application d'un taux de taxation sensiblement réduit pourrait inciter tant les autorités portuaires que les propriétaires de navires à investir davantage dans cette technologie, surtout si elle est suivie de mesures d'accompagnement encourageant l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre (sous la forme d'incitations financières ou, à terme, d'une obligation d'utilisation). Dans ce contexte, il y a lieu de noter non seulement que l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre est déjà utilisée dans plusieurs ports, mais aussi que les parties concernées ont manifesté un intérêt considérable dans le cadre de la

⁴ Cf. note 2 ci-dessus.

⁵ Sur la base du taux de change du 1^{er} octobre 2010, à savoir 9,2183 SEK = 1 EUR (JO C 286 du 2.10.2010).

consultation publique réalisée par les autorités suédoises sur les modalités de l'allégement fiscal proposé.

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. Cela apparaît clairement dans la communication COM(2007) 575 de la Commission sur une politique maritime intégrée et le document de travail des services de la Commission qui l'accompagne⁶, qui indiquent que cet objectif sera pris en considération dans le cadre d'une révision de la directive 2003/96/CE. Cependant, l'article 19 a pour objet de répondre aux situations particulières de chaque État membre 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, avant la prise en compte de cet objectif 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'UE. Dans la mesure où elle contribuera à réduire la consommation de combustibles de soute à bord des navires se trouvant dans les ports, elle permettra effectivement de réaliser l'objectif consistant à améliorer localement 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 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'UE. 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 demeureront assez importantes⁷.

À ce stade, il convient de rappeler que la position concurrentielle défavorable de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre s'explique en grande partie par le fait que la solution de remplacement, à savoir l'électricité produite à bord des navires se trouvant dans des ports maritimes, bénéficie actuellement d'une exonération totale de la taxe nette. 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 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

⁶ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions - Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne du 10.10.2007 [COM(2007) 575 final] et document de travail des services de la Commission – document d'accompagnement de la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions - Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne du 10.10.2007 [SEC(2007) 1278].

⁷ La part combinée des énergies renouvelables et du nucléaire dans le mix électrique de NordPool s'élevait à 86,6 % en 2008, voir http://www.nordpoolspot.com/reports/Production_split/. Cependant, les énergies nucléaire et hydraulique, qui représentent à elles deux la quasi-totalité de la production d'énergies renouvelables sur le marché nordique, sont principalement utilisées comme charge de base, tandis que la charge de pointe présente, en moyenne, une intensité de carbone plus élevée.

l'UE, elle est le reflet de considérations pratiques. En fait, 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 la Suède à appliquer un taux réduit de taxation.

En ce qui concerne l'électricité consommée par les navires se trouvant à quai dans les ports situés le long des voies navigables intérieures, et contrairement à la situation qui prévaut dans les ports maritimes, l'exonération de l'électricité produite à bord est facultative pour les États membres [article 15, paragraphe 1, point f)]. En conséquence, il n'existe aucun obstacle juridique à ce que les États membres appliquent un traitement identique à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre et à la production à bord dans les ports situés le long des voies navigables intérieures. Cependant, la possibilité de ne pas taxer l'électricité produite à bord prévue à l'article 15, paragraphe 1, point f), de la directive s'explique à nouveau par les considérations pratiques de la part du législateur et est, dans le même temps, étroitement liée aux avantages fiscaux facultatifs octroyés pour la navigation sur les voies navigables intérieures. La majorité des États membres, dont la Suède, ont décidé de ne pas taxer les combustibles utilisés à cette fin. Ils estiment également qu'il est peu pratique de taxer les combustibles d'alimentation au lieu de l'électricité (voir l'article 21, paragraphe 5, troisième alinéa, de la directive 2003/96/CE) car cela supposerait, au minimum, l'application d'un traitement distinct au combustible utilisé pour la production d'électricité. En fait, pour se prononcer sur la possibilité d'étendre l'exonération applicable à la navigation maritime aux combustibles utilisés pour la navigation sur les voies navigables intérieures, les États membres prendront en considération plusieurs éléments, notamment les objectifs généraux de la politique nationale des transports tels que les considérations environnementales, ce qui pourrait les amener à ne pas taxer les combustibles utilisés à cette fin.

À ce stade, il est dès lors considéré comme justifié d'étendre la possibilité d'exonérer l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre aux ports situés sur les voies navigables intérieures.

Marché intérieur et concurrence loyale

Du point de vue du marché intérieur et de la concurrence loyale, la mesure sollicitée réduirait la distorsion 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 rappeler qu'actuellement très peu de navires utilisent l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre sur une base commerciale. 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 les prévisions précises des coûts dépendent fortement de l'évolution du prix du pétrole et soient par conséquent très difficiles à établir, les éléments 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 bord⁸ et, en tout état de cause, elle ne représenterait pas un avantage concurrentiel important pour les exploitants de navires qui utilisent l'électricité fournie par 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 la Suède respectera le niveau minimal de taxation prévu par la directive 2003/96/CE. En outre, la Suède entend limiter l'avantage fiscal aux navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 400 et aux livraisons d'électricité fournie par le réseau électrique terrestre d'au moins 380 volts afin de destiner la mesure aux navires produisant d'importantes quantités d'électricité à bord tout en limitant le nombre total de bénéficiaires. Comme l'ont expliqué les autorités suédoises, les deux valeurs de seuil ont été fixées à un niveau relativement bas en réponse aux inquiétudes des associations nationales, qui craignaient que les navires nationaux soient pénalisés par rapport aux navires non suédois. 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 ceux d'autres pays de l'UE 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'UE.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, les autorités suédoises ont déclaré qu'elles considèrent comme négligeable le risque d'incidence sur les échanges entre les États membres qui pourrait survenir si les navires modifient 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 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.

Enfin, il y a lieu d'ajouter que la période pour laquelle il est proposé d'autoriser l'application d'un taux réduit de taxation est suffisamment brève pour rendre improbable une modification de l'analyse effectuée dans les deux paragraphes précédents avant la date d'expiration de la mesure.

Période d'application de la mesure et évolution du cadre de l'UE 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. Cet objectif doit néanmoins être concilié avec la nécessité de ne pas remettre en cause l'évolution future du cadre juridique existant. À cet égard, il convient de rappeler que la Commission examine actuellement la possibilité de réviser la directive 2003/96/CE afin de l'harmoniser davantage avec les objectifs des politiques en matière d'énergie et d'environnement, et notamment les objectifs relatifs à la lutte contre le changement climatique définis pour l'après 2013. Une proposition en ce sens permettrait également remédier au problème du

⁸ Cf. 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 est réalisée pour les trois ports suivants: Göteborg (Suède), Juneau et Long Beach (États-Unis).

traitement fiscal applicable à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre. Dans ces circonstances, il apparaît approprié d'octroyer l'autorisation sollicitée pour une période de trois ans, sous réserve de l'entrée en vigueur de dispositions générales dans ce domaine avant la date d'expiration prévue.

4. REGLES EN MATIERE D'AIDES D'ÉTAT

Sur la base du taux de change du 1^{er} octobre 2010 publié au *Journal officiel de l'Union européenne*⁹, le taux de taxation de 0,5 öre/kWh envisagé par les autorités suédoises respecte le niveau minimal de taxation visé à l'article 10 de la directive 2003/96/CE. En conséquence, la mesure relève du règlement général d'exemption par catégorie [règlement (CE) n° 800/2008]¹⁰ et est donc exemptée de l'obligation de notification préalable.

5. RESULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTERESSEES ET DE L'ANALYSE D'IMPACT

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.

6. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La proposition vise à autoriser la Suède à déroger aux dispositions générales de la directive 2003/96/CE du Conseil et à appliquer un taux réduit de 0,5 öre/kWh à l'électricité directement fournie aux navires se trouvant à quai dans un port.

Base juridique

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

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.

⁹ Le taux de change applicable pour l'évaluation du respect des taux minima, voir l'article 13, paragraphe 1, de la directive 2003/96/CE; voir également la note de bas de page 5 ci-dessus.

¹⁰ Règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie), JO L 214 du 9.8.2008, p. 3.

Cependant, l'exercice par les États membres de leurs compétences dans ce domaine est strictement encadré et limité par le droit de l'UE en vigueur. Conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, seul le Conseil est habilité à autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent pas se substituer au Conseil.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. L'allègement fiscal ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis (cf. 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.

7. INCIDENCE BUDGETAIRE

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

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 («électricité fournie par le réseau électrique terrestre») 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'électricité¹¹, et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Par lettre du 4 mars 2010, la Suède 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») conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE.
- (2) Avec l'allégement fiscal qu'elle entend appliquer, la Suède vise à promouvoir une utilisation plus généralisée de l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, 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 à bord des 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 liées à la combustion de combustibles de soute à bord des navires 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 incluant la Suède, le Danemark, la Finlande et la Norvège, l'utilisation de l'électricité fournie par le réseau terrestre au lieu de celle produite par la combustion de combustibles de soute à bord devrait en outre permettre d'éviter les émissions de CO₂. La mesure devrait dès lors contribuer à la réalisation des objectifs de l'UE en matière d'environnement, de santé et de climat.
- (4) 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 à la réalisation des objectifs précités, étant donné que la production à bord demeurera, dans la plupart des cas, la solution de remplacement la plus compétitive. Pour le même motif et en

¹¹ JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

raison du taux actuel de pénétration du marché de cette technologie, qui est relativement bas, il est peu probable que la mesure conduise à de graves distorsions de la concurrence pendant sa durée de vie 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 octroyée au titre de cet article doit être strictement limitée dans le temps. Étant donné qu'il est nécessaire, d'une part, que la période soit suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs portuaires d'effectuer les investissements nécessaires, mais aussi, d'autre part, que l'évolution future du cadre juridique existant ne soit pas remise en cause, il convient d'octroyer l'autorisation demandée pour une période de trois ans, sous réserve de l'entrée en vigueur de dispositions générales dans ce domaine avant la date d'expiration prévue,

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 se trouvant à quai dans les ports, autres que les bateaux de plaisance privés, 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 à partir du vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle cesse de s'appliquer après trois ans.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 du TFUE, arrête des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux applicables à l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, la présente décision cesse de s'appliquer le jour de l'entrée en vigueur de ces dispositions générales.

Article 3

Le Royaume de Suède est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles,

Par le Conseil
Le président