COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 29.4.2021
COM(2021) 211 final

2021/0110 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza a Dinamarca a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida aos navios atracados nos portos em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A tributação dos produtos energéticos e da eletricidade na União rege-se pela Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade[1] (a «Diretiva Tributação da Energia» ou «Diretiva»).

Nos termos do artigo 19.º, n.º 1, da Diretiva, para além do disposto, nomeadamente, nos artigos 5.º, 15.º e 17.º, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções nos níveis de tributação por motivos relacionados com políticas específicas.

Por força da Decisão de Execução (UE) 2015/993 do Conselho[2], de 19 de junho de 2015, a Dinamarca foi autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida aos navios, com exceção das embarcações de recreio privada[3], atracados em portos («eletricidade da rede de terra»).

O objetivo da presente proposta é prorrogar a autorização solicitada pela Dinamarca, dado que a derrogação atual expira em 18 de junho de 2021.

Por ofício de 5 de maio de 2020, as autoridades dinamarquesas informaram a Comissão da sua intenção de prorrogar a medida em vigor até 17 de junho de 2027. Por ofício de 16 de fevereiro de 2021, foram fornecidas informações adicionais.

A intenção das autoridades dinamarquesas é de continuar a aplicar uma taxa reduzida de 0,4 øre por KWh (cerca de 0,535 EUR por MWh[4]) de imposto sobre o consumo à eletricidade da rede de terra. No momento da apresentação do pedido, a taxa de imposto proposta estava em conformidade com a taxa de tributação mínima da eletricidade para utilização profissional, tal como prevista na Diretiva 2003/96/CE. O artigo 13.º da diretiva estabelece um limite de tolerância de 5 % para os Estados-Membros que não tenham adotado o euro.

Recorde-se que o artigo 13.º da Diretiva Tributação da Energia impõe aos Estados-Membros que verifiquem uma vez por ano se as taxas de imposto expressas em moedas nacionais estão em conformidade com as taxas mínimas da Diretiva. Este exercício é efetuado com base nas taxas de câmbio vigentes no primeiro dia útil de outubro e publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*. Os Estados-Membros só podem manter os níveis de tributação em vigor à data da adaptação anual se a conversão do nível de tributação expresso em euros resultar num aumento inferior a 5 % ou a 5 EUR, consoante o que for mais baixo, no nível de tributação expresso em moeda nacional.

---

1 JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

2 JO 159 de 25.06.2015, p. 68.

3 O conceito de «embarcação de recreio privada» é definido no artigo 14.º, n.º 1, alínea c), segundo parágrafo, da Diretiva 2003/96/CE.

4 Todos os cálculos são baseados na taxa de câmbio em vigor em 1 de outubro de 2019, ou seja, 7,4662 DKK para 1 EUR. Ver JO C 329/03 de 1.11.2019.

O período de validade solicitado para a derrogação é de 18 de junho de 2021 a 17 de junho de 2027, o que corresponde à continuidade da atual derrogação pelo período máximo permitido pelo artigo 19.º da Diretiva Tributação da Energia.

O objetivo da redução do imposto é promover a utilização de eletricidade da rede de terra. A utilização deste tipo de eletricidade é considerada uma forma ambientalmente menos nociva de satisfazer as necessidades de eletricidade dos navios atracados em portos, relativamente à queima de combustíveis por esses navios. A medida permitirá reduzir as emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos navios atracados.

A redução implica que a tributação da energia incidente sobre a eletricidade da rede de terra seja reduzida, passando do nível de 89,2 øre por KWh aplicável (taxa 2020) para 0,4 øre por KWh.

Por outro lado, nos termos do artigo 14.º, n.º 1, alínea c), da Diretiva Tributação da Energia, os Estados-Membros devem isentar os produtos energéticos utilizados para produzir eletricidade a bordo de navios atracados nos portos, bem como a eletricidade que aí é produzida. Podem igualmente isentar a eletricidade produzida a bordo de embarcações para a navegação em águas interiores, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1, alínea f), da Diretiva. A Dinamarca confirmou a transposição desta última isenção facultativa.

A Dinamarca tenciona aplicar a taxa reduzida de imposto a todos os fornecimentos de eletricidade da rede de terra de, pelo menos, 380 V às embarcações utilizadas para a navegação comercial. O limite é considerado adequado pelas autoridades dinamarquesas, por forma a garantir que a maioria absoluta das embarcações utilizadas no tráfego internacional e os grandes navios utilizados no tráfego nacional serão abrangidos pela redução proposta. Estas embarcações são consideradas responsáveis pela maior parte das emissões provocadas pelo funcionamento dos motores auxiliares a bordo, enquanto estão atracadas nos portos. A redução não se aplica quando as embarcações são utilizadas para fins privados, quando estão desarmadas ou quando estiverem fora de serviço a longo prazo.

No entanto, as embarcações não são obrigadas a utilizar eletricidade da rede de terra.

As autoridades dinamarquesas consideram que a medida é neutra em termos de concorrência, uma vez que está disponível para todas as embarcações (exceto embarcações para utilização privada) atracadas nos portos dinamarqueses.

As autoridades dinamarquesas consideram que a redução fiscal aplicada à eletricidade da rede de terra não cria uma vantagem concorrencial significativa para os operadores de embarcações que utilizem eletricidade da rede de terra, por oposição aos que utilizam a eletricidade produzida a bordo. Na maioria dos casos, nem uma isenção total reduziria os custos operacionais da eletricidade da rede de terra para um nível inferior ao dos custos da eletricidade produzida a bordo.

As autoridades dinamarquesas informaram a Comissão de que esperam que a redução do imposto resulte em despesas fiscais anuais de cerca de 15 milhões de DKK (2 milhões de EUR). A previsão baseia-se no consumo estimado de eletricidade por navios de cruzeiro nos portos dinamarqueses em 2008 de cerca de 16,9 milhões de KWh, o que corresponde a uma despesa orçamental anual de 15 milhões de DKK. As autoridades dinamarquesas indicam que as declarações relativas à utilização de eletricidade da rede terrestre estão sujeitas a um elevado grau de incerteza.

A medida é concedida sob a forma de uma redução fiscal que reduz a carga fiscal sobre a eletricidade em causa.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A tributação da eletricidade é regida pela Diretiva 2003/96/CE, nomeadamente o artigo 10.º. O artigo 14.º, n.º 1, alínea c), estabelece uma isenção fiscal obrigatória que abrange tanto os produtos energéticos para a navegação como a eletricidade produzida a bordo de embarcações. Os artigos 5.º, 15.º e 17.º preveem a possibilidade de os Estados-Membros aplicarem taxas diferenciadas, incluindo isenções e reduções, em relação a certas utilizações de eletricidade. No entanto, essas disposições enquanto tais não preveem uma redução da tributação da eletricidade da rede de terra.

A medida constitui um auxílio estatal e é abrangida pelo âmbito de aplicação da legislação da UE sobre esta matéria, em especial do Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão[5].

Disposições previstas pela Diretiva Tributação da Energia

Apreciação da medida em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE

O artigo 19.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da Diretiva consagra o seguinte:

Para além do disposto nos artigos anteriores, nomeadamente nos artigos 5.º, 15.º e 17.º, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções por motivos relacionados com políticas específicas.

Através da redução fiscal em causa, as autoridades dinamarquesas visam o objetivo de promover uma forma ambientalmente menos nociva de os navios satisfazerem as suas necessidades em termos de abastecimento de eletricidade enquanto se encontram atracados nos portos e, deste modo, melhorar a qualidade do ar a nível local. A Comissão já recomendou a utilização de eletricidade da rede de terra como uma alternativa para a produção de eletricidade a bordo das embarcações atracadas, reconhecendo assim as suas vantagens ambientais[6].

A possibilidade de instaurar um tratamento fiscal favorável à eletricidade da rede de terra pode ser prevista nos termos do disposto no artigo 19.º da Diretiva, uma vez que esta disposição tem como objetivo autorizar os Estados-Membros a introduzir outras isenções ou reduções por motivos relacionados com políticas específicas.

A Dinamarca solicitou que a medida se aplicasse durante o período máximo permitido pelo artigo 19.º, n.º 2, ou seja, seis anos. Em princípio, o período de aplicação da derrogação deve ser suficientemente longo para que os operadores portuários e os fornecedores de eletricidade não sejam desincentivados a prosseguir ou iniciar a realização dos investimentos necessários em equipamentos para fornecimento de eletricidade da rede de terra. Este período assegurará também a certeza jurídica pretendida pelos operadores de navios, que têm de planear os seus investimentos em equipamento de bordo.

---

5 Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, de 17 de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

6 Recomendação 2006/339/CE da Comissão, de 8 de maio de 2006, relativa à promoção da utilização de eletricidade da rede de terra pelos navios atracados nos portos da Comunidade (JO L 125 de 12.5.2006).

No entanto, a derrogação não deve pôr em causa a futura evolução do quadro jurídico vigente e deve ter em conta a próxima revisão da Diretiva Tributação da Energia, bem como a eventual adoção pelo Conselho de um ato jurídico baseado numa proposta da Comissão de alteração desta mesma diretiva. Esta revisão surge na sequência da avaliação da Diretiva Tributação da Energia[7] e das conclusões do Conselho sobre o quadro da UE em matéria de tributação da energia a partir de 28 de novembro de 2019[8]. Nas suas conclusões, o Conselho convidou a Comissão a analisar e avaliar as opções possíveis com vista a publicar, em momento oportuno, uma proposta de revisão da Diretiva Tributação da Energia. Também apelou à Comissão para que prestasse especial atenção ao âmbito de aplicação da Diretiva, às taxas mínimas e às reduções e isenções fiscais específicas.

Nestas circunstâncias, embora pareça adequado conceder a autorização para o período solicitado, a validade da derrogação deve ser sujeita à entrada em vigor de disposições gerais nesta matéria, numa data anterior a junho de 2027.

Regras relativas aos auxílios estatais

A taxa reduzida de imposto de 0,4 øre por KWh (cerca de 0,535 EUR por MWh[9]) prevista pelas autoridades dinamarquesas estava, no momento da apresentação do pedido, em conformidade com a taxa de tributação mínima da eletricidade para utilização profissional, tal como prevista na Diretiva 2003/96/CE.

A medida parece, por conseguinte, inserir-se no âmbito de aplicação do artigo 44.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, que estabelece as condições em que os auxílios sob a forma de reduções dos impostos ambientais nos termos da Diretiva 2003/96/CE podem ser isentos da obrigação de notificação de auxílio estatal. No entanto, não é possível, nesta fase, determinar se todas as condições estabelecidas nesse regulamento se encontram preenchidas e se a proposta de decisão de execução do Conselho não prejudica a obrigação que incumbe aos Estados-Membros de assegurarem a conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais, nomeadamente no caso de auxílios objeto de uma isenção, abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão.

- **Coerência com outras políticas da União**

Política em matéria de ambiente e alterações climáticas

A medida solicitada diz principalmente respeito à política da UE em matéria de ambiente e alterações climáticas. Visto que contribuirá para a redução da queima de combustível de bancas a bordo dos navios atracados nos portos, a medida irá concorrer para o objetivo de melhorar a qualidade do ar a nível local e reduzir o ruído. O artigo 13.º da Diretiva 2008/50/CE relativa à qualidade do ar ambiente[10] determina que os Estados-Membros garantam que os níveis de vários poluentes atmosféricos sejam mantidos abaixo dos valores-limite e dos valores-alvo e que as outras normas de qualidade do ar estabelecidos na Diretiva sejam respeitadas. Estas obrigações exigem que os Estados-Membros procurem, quando for o caso, soluções para problemas como as emissões dos navios atracados nos portos, não sendo de excluir que, nos portos em que estes problemas existam, seja incentivada a utilização de

[7] Documento de trabalho dos serviços da Comissão SWD(2019) 329 final.

[8] Conclusões do Conselho de 28 de novembro de 2019, 14608/19, FISC 458.

[9] Todos os cálculos são baseados na taxa de câmbio em vigor em 1 de outubro de 2019, ou seja, 7,4662 DKK para 1 EUR. Ver JO C 329/03 de 1.11.2019.

[10] Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa (JO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

eletricidade da rede de terra, enquanto parte da estratégia global de qualidade do ar. A utilização de eletricidade da rede de terra é igualmente incentivada ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/802[11] que regulamenta o teor de enxofre dos combustíveis navais. Tal contribuiria igualmente para cumprir os requisitos em matéria de deposição de azoto nos termos da Diretiva 92/43/CEE relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens. A este respeito, as autoridades dinamarquesas esperam que as emissões locais de poluentes atmosféricos (NOx, SOx, PM10, PM2,5) provenientes da produção de eletricidade a bordo em navios de cruzeiro possam ser reduzidas significativamente, e até 90 %, dado que alguns sistemas alimentação elétrica auxiliares e de emergência não podem ser desligados.

Política energética

A medida está em conformidade com a Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos[12], que dá resposta à questão da instalação de equipamentos de fornecimento de eletricidade da rede de terra nos portos em que existe uma procura de tais equipamentos e em que os custos não são desproporcionados em relação aos benefícios, nomeadamente os benefícios ambientais. Foi também reconhecida como sendo um objetivo de interesse comum para a concessão de auxílio estatal nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE[13].

Convém recordar, neste ponto, que uma razão importante para a situação concorrencial desfavorável da eletricidade da rede de terra é o facto de a alternativa, ou seja, a eletricidade produzida a bordo dos navios enquanto se encontram nos portos marítimos, beneficiar atualmente de uma isenção fiscal líquida total: tanto está isento de tributação o combustível de bancas queimado para produção de eletricidade, o que corresponde à situação normal nos termos do artigo 14.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2003/96/CE, como também está isenta a própria eletricidade produzida a bordo dos navios (ver artigo 14.º, n.º 1, alínea c), da Diretiva 2003/96/CE). Embora esta última isenção possa, enquanto tal, ser difícil de conciliar com os objetivos ambientais da União, reflete considerações de ordem prática. De facto, a tributação da eletricidade produzida a bordo exigiria uma declaração do proprietário do navio – muitas vezes estabelecido num país terceiro –, ou do operador, sobre a quantidade de eletricidade consumida. Essa declaração teria, ainda, de determinar a parte da eletricidade consumida nas águas territoriais do Estado-Membro em que o imposto é devido, o que criaria encargos administrativos excessivos para os proprietários dos navios ao efetuarem este tipo de declarações em relação a todos os Estados-Membros em cujas águas territoriais entrassem. Nestas circunstâncias, pode justificar-se não penalizar a alternativa menos poluente de eletricidade da rede de terra, autorizando a Dinamarca a aplicar uma taxa reduzida de tributação.

Política dos transportes

A medida está em consonância com a Recomendação 2006/339/CE da Comissão relativa à promoção da utilização de eletricidade da rede de terra pelos navios atracados nos portos da

[11] Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos (JO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

[12] Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

[13] C(2014) 2231 final de 9 de abril de 2014.

União[14] e com a Comunicação da Comissão intitulada Objetivos estratégicos e recomendações para a política da UE de transporte marítimo[15].

Mercado interno e concorrência leal

Do ponto de vista do mercado interno e da concorrência leal, a medida apenas reduz as atuais distorções fiscais entre duas fontes concorrentes de energia elétrica para embarcações atracadas, ou seja, a produção a bordo e a utilização de eletricidade da rede de terra, causadas pela isenção fiscal de que beneficia o combustível de bancas.

As autoridades dinamarquesas não observaram alterações consideráveis na escolha dos portos dos proprietários de navios que possam estar ligadas à disponibilidade de equipamentos de fornecimento de eletricidade a partir da rede de terra. Atualmente, são principalmente os *ferries* e os navios de pesca que utilizam a eletricidade da rede de terra. Além disso, as autoridades dinamarquesas mencionam que os navios de carga utilizam, em certa medida, eletricidade da rede de terra, mas em especial quando se encontram no porto por um período de tempo mais longo. As autoridades dinamarquesas referem que ainda não existem equipamentos nos portos dinamarqueses para navios de grande porte, como navios de cruzeiro ou porta-contentores, que utilizam eletricidade da rede de terra.

Dado que reduzirá os custos dos navios, o regime afetará o comércio entre os Estados-Membros. No entanto, considera-se que o impacto é mínimo, uma vez que a vontade dos passageiros e o destino das cargas determinarão se os navios fazem escala em portos dinamarqueses.

Além disso, as autoridades dinamarquesas consideram o regime neutro em termos de concorrência, uma vez que o acesso à eletricidade da rede de terra estará aberto a todos os navios que satisfaçam as condições acima referidas e façam escala em portos dinamarqueses, independentemente do seu pavilhão, sem conduzir a um tratamento fiscal mais vantajoso dos operadores económicos nacionais em relação aos seus concorrentes de outros Estados-Membros da UE.

A restrição à aplicação da taxa reduzida de imposto aos fornecimentos de eletricidade da rede de terra de, pelo menos, 380 V aos navios pode ser considerada uma distorção do mercado. No entanto, na prática, não há fornecimento de eletricidade da rede de terra inferior a 380 V a navios comerciais, sendo a eletricidade desta tensão apenas fornecida a pequenas embarcações de recreio.

No que se refere à concorrência entre os portos, pode esperar-se que qualquer impacto potencial sobre o comércio entre os Estados-Membros, que possa resultar da possibilidade de os navios alterarem as suas rotas para poderem consumir eletricidade da rede de terra a uma taxa reduzida de imposto, será negligenciável. Numa situação em que, conforme referido *supra*, é improvável que a utilização de eletricidade da rede de terra se torne mais económica do que a produção a bordo, pelo menos a curto prazo, apesar da redução fiscal, esta redução da tributação da eletricidade da rede de terra é também pouco suscetível de distorcer

[14] Recomendação 2006/339/CE da Comissão, de 8 de maio de 2006, relativa à promoção da utilização de eletricidade da rede de terra pelos navios atracados nos portos da Comunidade (JO L 125 de 12.5.2006).

[15] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Objetivos estratégicos e recomendações para a política da UE de transporte marítimo no horizonte de 2018 [COM(2009) 8 final de 21 de janeiro de 2009].

significativamente a concorrência entre os portos, induzindo os navios a alterar a sua rota em função da disponibilidade de tal opção.

O período durante o qual se propõe prorrogar a autorização para aplicar uma taxa reduzida de imposto, a menos que haja alterações significativas no quadro e na situação atuais, torna improvável que a análise efetuada nos parágrafos anteriores se venha a alterar antes da data do termo da medida.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

Artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE do Conselho.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

O domínio da tributação indireta abrangido pelo artigo 113.º do TFUE não se insere na competência exclusiva da União Europeia, na aceção do artigo 3.º do mesmo Tratado.

No entanto, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE, o Conselho tem competência exclusiva, enquanto instrumento de direito derivado, para autorizar um Estado-Membro a adotar derrogações ou reduções suplementares, na aceção da referida disposição. Os Estados-Membros não podem, assim, substituir-se ao Conselho. Por conseguinte, o princípio da subsidiariedade não é aplicável à presente decisão de execução. Em qualquer caso, dado não se tratar de um projeto de ato legislativo, o presente ato não deve ser transmitido aos parlamentos nacionais, em conformidade com o Protocolo n.º 2 anexo aos Tratados, para análise da conformidade com o princípio da subsidiariedade.

• Proporcionalidade

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. A redução fiscal não excede o que é necessário para alcançar o objetivo em questão.

• Escolha do instrumento

O instrumento proposto é uma decisão de execução do Conselho. O artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE só prevê este tipo de medida.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

• Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente

A medida não exige a avaliação da legislação em vigor.

• Consultas das partes interessadas

A presente proposta tem por base um pedido apresentado pela Dinamarca e refere-se apenas a este Estado-Membro.

• Recolha e utilização de conhecimentos especializados

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

- **Avaliação de impacto**

A presente proposta diz respeito a uma autorização para um Estado-Membro específico, a pedido deste, e não exige uma avaliação de impacto.

As informações fornecidas pela Dinamarca sugerem que a medida terá um impacto limitado nas receitas fiscais. Mais pormenorizadamente, uma estimativa das despesas fiscais decorrentes da medida prevê, segundo as autoridades dinamarquesas, uma perda anual de 15 milhões de DKK para os próximos anos.

Por razões históricas, um grande número de portos comerciais da Dinamarca forneceu eletricidade da rede de terra aos navios. As autoridades dinamarquesas observaram que, nos últimos anos, vários portos instalaram e tencionam instalar equipamentos para navios de maiores dimensões, como os *ferries* que navegam em rotas internacionais e nacionais regulares. É também o caso dos navios de cruzeiro no tráfego internacional. Além disso, alguns portos dinamarqueses criaram centrais elétricas móveis terrestres para navios de carga. Os *ferries* e os navios de cruzeiro necessitam de novas infraestruturas para fornecer energia suficiente.

A Dinamarca espera que a medida tenha um impacto positivo significativo na realização dos seus objetivos ambientais e, em especial, na melhoria da qualidade do ar, em conformidade com o disposto na Diretiva 2008/50/CE relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa. A utilização de eletricidade da rede de terra levou a uma redução das emissões de dióxido de enxofre, óxidos de azoto, partículas e óxidos de carbono. Não foi alcançado todo o potencial da medida, uma vez que ainda é necessário instalar equipamento oneroso tanto nos cais como a bordo dos navios.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A medida não prevê uma simplificação. É o resultado de um pedido apresentado pela Dinamarca e refere-se apenas a este Estado-Membro.

- **Direitos fundamentais**

A medida não tem qualquer impacto sobre os direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A medida não impõe quaisquer encargos financeiros ou administrativos para a União. Deste modo, a proposta não tem incidência no orçamento da União Europeia.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Não é necessário um plano de execução. A presente proposta diz respeito a uma autorização de redução de imposto para um Estado-Membro específico, a pedido deste. É prevista para um período limitado até 17 de junho de 2027. A taxa de imposto aplicável terá de ser conforme com o nível mínimo de tributação estabelecido pela Diretiva Tributação da Energia. A medida pode ser avaliada em caso de pedido de renovação depois do termo do período de validade.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

A proposta não exige documentos explicativos sobre a transposição.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O artigo 1.º estabelece que a Dinamarca será autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida aos navios, com exceção das embarcações de recreio privadas, atracados em portos dinamarqueses («eletricidade da rede de terra»). A taxa de imposto deve ser conforme com o nível mínimo de tributação da eletricidade aplicável à eletricidade para utilização profissional, segundo o disposto na Diretiva. Não será possível fornecer eletricidade a uma taxa reduzida às embarcações de recreio privadas, conforme definido no artigo 14.º, n.º 1, alínea c), segundo parágrafo, da Diretiva 2003/96/CE.

O artigo 2.º determina que a autorização solicitada é concedida com efeitos a partir de 18 de junho de 2021, em continuidade com a Decisão de Execução 2015/993/UE do Conselho, atualmente em vigor, até 17 de junho de 2027, pelo período máximo permitido pela Diretiva de seis anos, conforme solicitado pela Dinamarca.

2021/0110 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza a Dinamarca a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida aos navios atracados nos portos em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade[1], nomeadamente o artigo 19.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) Através da Decisão de Execução (UE) 2015/993 do Conselho[2], a Dinamarca foi autorizada a aplicar, até 18 de junho de 2021, uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo da eletricidade diretamente fornecida aos navios atracados nos portos, com exceção das embarcações de recreio privadas, («eletricidade da rede de terra»), em conformidade com o disposto no artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE.

(2) Por ofício de 5 de maio de 2020, a Dinamarca solicitou autorização para continuar a aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade à eletricidade da rede de terra, em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE. As autoridades dinamarquesas forneceram informações adicionais por ofício de 16 de fevereiro de 2020.

(3) Com a taxa reduzida de imposto que tenciona aplicar, a Dinamarca tem por objetivo continuar a promover a utilização de eletricidade da rede de terra. A utilização deste tipo de eletricidade é considerada uma forma ambientalmente menos nociva de satisfazer as necessidades de eletricidade dos navios atracados em portos do que a queima de combustível de bancas por essas embarcações.

(4) Na medida em que evita as emissões de poluentes atmosféricos decorrentes da queima de combustível de bancas, a utilização de eletricidade da rede de terra contribui para uma melhoria da qualidade do ar local nas cidades portuárias e para a redução do ruído. Por conseguinte, espera-se que uma taxa reduzida de tributação da eletricidade da rede de terra contribua para os objetivos estratégicos da União em matéria de ambiente, saúde e clima.

(5) O facto de permitir que a Dinamarca continue a aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade da rede de terra não excede o necessário para

[1] JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

[2] Decisão de Execução (UE) 2015/993 do Conselho, de 19 de junho de 2015, que autoriza a Dinamarca a aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo da eletricidade diretamente fornecida aos navios atracados nos portos, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE (JO L 159 de 25.6.2015, p. 68).

aumentar a utilização desse tipo de eletricidade, uma vez que a produção a bordo de eletricidade continuará a ser a alternativa mais competitiva na maioria dos casos. Pela mesma razão, e devido ao atual nível relativamente baixo de penetração no mercado da tecnologia, a taxa reduzida de imposto não parece suscetível de provocar distorções significativas na concorrência durante o seu período de validade e, por conseguinte, não afetará negativamente o bom funcionamento do mercado interno.

(6) Cada autorização concedida ao abrigo do artigo 19.º, n.º 2, da Diretiva 2003/96/CE deve ser estritamente limitada no tempo. A fim de assegurar que o período de autorização é suficientemente longo para não desincentivar os operadores económicos pertinentes de efetuarem os investimentos necessários, é adequado conceder a autorização até 17 de junho de 2027. No entanto, a autorização deve deixar de ser aplicável a partir da data de aplicação de quaisquer disposições gerais em matéria de benefícios fiscais para a eletricidade da rede de terra adotadas pelo Conselho nos termos do artigo 113.º ou de qualquer outra disposição pertinente do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, caso essas disposições se tornem aplicáveis antes de 17 de junho de 2027.

(7) A fim de proporcionar segurança jurídica aos operadores de portos e de navios e para evitar um potencial aumento dos encargos administrativos para os distribuidores e redistribuidores de eletricidade, a autorização solicitada deve garantir a continuidade das disposições anteriores ao abrigo da Decisão de Execução (UE) 2015/993.

(8) A presente decisão não prejudica a aplicação das regras da União em matéria de auxílios estatais,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Dinamarca é autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida aos navios, com exceção das embarcações de recreio privadas, atracados em portos («eletricidade da rede de terra»), desde que sejam cumpridos os níveis mínimos de tributação a que se refere o artigo 10.º da Diretiva 2003/96/CE.

Artigo 2.º

A presente decisão é aplicável de 18 de junho de 2021 até 17 de junho de 2027.

Contudo, se o Conselho, deliberando com base no disposto no artigo 113.º ou em qualquer outra disposição pertinente do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, previr regras gerais em matéria de benefícios fiscais para a eletricidade da rede de terra, a presente decisão deixa de ser aplicável no dia em que essas regras gerais se tornem aplicáveis.

Artigo 3.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Dinamarca.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente