

Bruxelas, 3 de setembro de 2020
(OR. en)

10417/20

Dossiê interinstitucional:
2020/0207 (NLE)

FISC 174
ECOFIN 768
ENER 269
TRANS 359

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Jordi AYET PUIGARNAU, diretor
data de receção:	28 de agosto de 2020
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretário-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2020) 435 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO que autoriza a Alemanha a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações atracadas nos portos em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2020) 435 final.

Anexo: COM(2020) 435 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

**que autoriza a Alemanha a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade
diretamente fornecida às embarcações atracadas 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 eletricidade¹ (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 2014/722/UE do Conselho, de 14 de outubro de 2014² (precedida da Decisão de Execução 2011/445/UE do Conselho, de 12 de julho de 2011³), a Alemanha já foi autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade à eletricidade diretamente fornecida às embarcações, com exceção da navegação de recreio privada⁴, atracadas em portos («eletricidade da rede de terra»).

O objetivo da presente proposta é prorrogar a autorização solicitada pela Alemanha, dado que a derrogação atual expira em 16 de julho de 2020.

Por ofício de 29 de janeiro de 2020, as autoridades alemãs informaram a Comissão da sua intenção de prorrogar a medida em vigor até 31 de dezembro de 2025. Por ofício de 30 de abril de 2020, foram fornecidas informações adicionais.

A Alemanha pretende renovar a autorização para aplicar uma taxa reduzida de imposto de 0,50 EUR por MWh, igual à taxa de tributação mínima da eletricidade para utilização profissional, conforme previsto na Diretiva, ao fornecimento de eletricidade da rede de terra a embarcações⁵ que operem exclusivamente para fins comerciais no mar e em águas interiores da União (incluindo a pesca)⁶.

O período de validade solicitado é de 17 de julho de 2020 a 31 de dezembro de 2025, o que corresponde à continuidade da atual derrogação pelo prazo máximo permitido pelo artigo 19.º da Diretiva Tributação da Energia.

Esta redução visa continuar a proporcionar um incentivo económico à disponibilização e à utilização de eletricidade da rede de terra, a fim de reduzir a poluição atmosférica das cidades portuárias, melhorar a qualidade do ar a nível local e reduzir o ruído para benefício da saúde dos habitantes.

¹ JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

² JO L 300 de 18.10.2014, p. 55.

³ JO L 191 de 22.7.2011, p. 22.

⁴ 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.

⁵ Identificadas no pedido como todos os navios a motor, embarcações e estruturas flutuantes abrangidos pelo capítulo 89 da Nomenclatura Combinada.

⁶ Tal como especificado na legislação nacional, a medida não se aplica à eletricidade da rede de terra fornecida às embarcações marítimas quando estas estejam atracadas num estaleiro naval.

O objetivo da medida a aplicar pela Alemanha é também reduzir o impacto ambiental do transporte marítimo ou fluvial.

Com a medida solicitada, a Alemanha pretende manter um incentivo à utilização de eletricidade da rede de terra, que é considerada uma alternativa menos poluente do que a produção de eletricidade a bordo de embarcações atracadas num porto. Tal como indicado no pedido, na Alemanha, a taxa normal do imposto sobre o consumo de eletricidade é de 20,50 EUR por MWh. A redução fiscal ascende atualmente a 20,00 EUR por MWh. Isto significa que os beneficiários são tributados à taxa mínima de imposto da UE aplicável ao consumo da eletricidade nos termos da Diretiva Tributação da Energia de 0,50 EUR por MWh (conforme especificado no artigo 10.º, n.º 1, e no quadro C do anexo I da Diretiva, para utilização profissional). A Alemanha permite que o benefício fiscal seja concedido sob a forma de uma taxa reduzida de imposto cobrada no momento do fornecimento (é necessária uma autorização) ou do reembolso do imposto.

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. Podem igualmente fazê-lo no caso da eletricidade produzida a bordo de navios para a navegação em águas interiores, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1, alínea f), da Diretiva. A Alemanha confirmou a transposição desta última isenção facultativa.

As autoridades alemãs indicaram que a redução do imposto se aplica a todos os navios, com exceção das embarcações de recreio privadas, o que significa que todos os navios na navegação comercial, independentemente da dimensão ou do pavilhão, podem beneficiar da redução de imposto. No entanto, as embarcações não são obrigadas a utilizar eletricidade da rede de terra.

Tal como indicado no pedido, desde a entrada em vigor do regime em 2011, o número de beneficiários aumentou substancialmente; no setor da navegação em águas interiores, quase todas as embarcações podem adquirir eletricidade da rede de terra; existem atualmente muito poucas instalações no setor marítimo que não se destinem a ferries entre ilhas. Além disso, de acordo com os dados disponíveis, em águas interiores, existem 454 equipamentos operacionais, 385 equipamentos planeados e 115 novos equipamentos potenciais. Nos portos marítimos, existem 240 equipamentos operacionais (dos quais 237 para os serviços de ferries entre ilhas), 30 equipamentos previstos (principalmente para navios de cruzeiro e porta-contentores) e 32 equipamentos como representando um potencial adicional.

Como estimativa das despesas fiscais da medida, as autoridades alemãs calcularam a perda de receitas fiscais com base na quantidade de eletricidade consumida em relação ao benefício e no montante da vantagem. O desagravamento fiscal ascende atualmente a 20,00 EUR por MWh (a taxa normal do imposto, como mencionado anteriormente, é de 20,50 EUR por MWh). Em 2019, 79 302 MWh de eletricidade foram retirados da eletricidade da rede de terra nos portos. Tendo em conta o desagravamento fiscal, tal resulta numa perda de receitas fiscais para 2019 no montante de 1,586 milhões de EUR. Partindo do princípio de que haverá um aumento da utilização de eletricidade da rede de terra no futuro devido às medidas de apoio, estima-se, nos próximos anos, uma perda de 2 milhões de EUR por ano.

A Alemanha solicitou que a autorização fosse concedida até 31 de dezembro de 2025, com início a partir de 17 de julho de 2020, sem interrupção em relação à atual derrogação e pelo prazo máximo indicado no artigo 19.º, n.º 2, da Diretiva.

Com a redução do imposto, a Alemanha pretende incentivar os operadores de embarcações a utilizarem eletricidade da rede de terra, com vista a reduzir as emissões atmosféricas e sonoras decorrentes da queima de combustíveis pelos navios atracados, bem como as emissões de CO₂. A aplicação de uma taxa reduzida de imposto reforçaria a competitividade da eletricidade da rede de terra relativamente à queima de combustível de bancas a bordo, que está isenta de tributação.

- **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 obrigatória para a eletricidade produzida a bordo de embarcações. Os artigos 5.º, 15.º e 17.º preveem a possibilidade de os Estados-Membros aplicarem diferenciações de taxas, 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.

De acordo com as autoridades alemãs, a medida constitui um auxílio estatal e é abrangida pelo âmbito de aplicação da legislação da UE nesta matéria; em especial, o regime foi considerado adequado e notificado nos termos do artigo 25.º do Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão⁷, atualmente substituído pelo Regulamento 651/2014/UE da Comissão⁸, como melhor especificado *infra*.

Disposições previstas pela Diretiva Tributação da Energia

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 alemãs prosseguem o objetivo de continuar a promover uma forma ambientalmente menos nociva de os navios satisfazerem as suas necessidades em termos de fornecimento de eletricidade, enquanto se encontram atracados em portos, e, deste modo, melhorar a qualidade do ar a nível local e reduzir o ruído. A Comissão já recomendou a utilização de eletricidade da rede de terra como uma alternativa para a produção de eletricidade a bordo dos navios atracados, reconhecendo assim as suas vantagens ambientais⁹. Atualmente, a taxa normal do imposto sobre o consumo de eletricidade é de 20,50 EUR por MWh; a redução fiscal ascende atualmente a 20,00 EUR por MWh. Os beneficiários são, então, tributados à taxa mínima de imposto da UE aplicável ao consumo da eletricidade nos termos da Diretiva Tributação da Energia de 0,50 EUR por MWh, o que pode, por conseguinte, continuar a contribuir para o objetivo político declarado.

⁷ Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão, de 6 de agosto de 2008, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado comum, em aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado (Regulamento geral de isenção por categoria) (JO L 214 de 9.8.2008, p. 3).

⁸ 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).

⁹ 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).

A possibilidade de instaurar um tratamento fiscal favorável à eletricidade da rede de terra pode ser considerada de acordo com o 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 Alemanha solicitou que a medida se aplicasse durante quase 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 máxima certeza jurídica possível aos operadores de navios, que têm de planear os seus investimentos em equipamento de bordo.

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 Energia¹⁰ e das conclusões do Conselho sobre o quadro da UE em matéria de tributação da energia a partir de 28 de novembro de 2019¹¹. Nas suas conclusões, o Conselho instou 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. Além disso, solicitou à Comissão 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 ao final de 2025.

Além disso, as autoridades alemãs salientaram que são necessárias medidas adicionais (como a redução de outros componentes da eletricidade, o preço diário dos serviços, os investimentos em equipamentos de eletricidade da rede de terra e medidas regulamentares) para melhorar as condições de enquadramento da utilização de eletricidade da rede de terra nos portos.

Regras relativas aos auxílios estatais

A taxa reduzida de imposto de 0,50 EUR por MWh prevista pelas autoridades alemãs é igual ao nível mínimo de tributação da UE aplicável à eletricidade para utilização profissional, de acordo com o disposto no artigo 10.º da Diretiva 2003/96/CE. As autoridades alemãs argumentam que o regime foi considerado adequado nos termos do artigo 25.º do Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão¹² (versão antiga do Regulamento geral de isenção por categoria ou RGIC). Tal como indicado no pedido, o regime em vigor foi notificado à Comissão em 11 de novembro de 2014, ao abrigo do referido artigo 25.º RGIC (versão antiga). Essa disposição é atualmente substituída pelo artigo 44.º do Regulamento

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ Conclusões do Conselho de 28 de novembro de 2019, 14608/19, FISC 458.

¹² Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão, de 6 de agosto de 2008, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado comum, em aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado (Regulamento geral de isenção por categoria) (JO L 214 de 9.8.2008, p. 3).

(UE) n.º 651/2014 da Comissão¹³, 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. A presente proposta não prejudica qualquer apreciação da medida pela Comissão no âmbito das regras em matéria de auxílios estatais. Além disso, a proposta para uma 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, incluindo o Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão.

- **Coerência com as 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, de facto, para o objetivo de melhorar a qualidade do ar a nível local e reduzir o ruído. A Diretiva 2008/50/CE relativa à qualidade do ar ambiente¹⁴ determina que os Estados-Membros garantam que os níveis de vários poluentes atmosféricos sejam mantidos abaixo dos valores-limite, dos valores-alvo e de outras normas de qualidade do ar estabelecidos na Diretiva. Esta obrigação implica 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 existem, a utilização de eletricidade da rede de terra seja mais incentivada, 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) 2016/802¹⁵ que regulamenta o teor de enxofre dos combustíveis navais.

A medida também é suscetível de resultar numa redução das emissões de CO₂, uma vez que o cabaz da eletricidade fornecida a partir da rede terrestre, devido à maior eficácia do sistema e à diferença dos combustíveis utilizados, tem menor intensidade de carbono do que a eletricidade produzida pela queima de combustível de bancas a bordo. A este respeito, as autoridades alemãs sublinharam que, embora a poupança efetiva de emissões de CO₂ dependa da qualidade da eletricidade utilizada, no cabaz da eletricidade alemão, a poupança estimada seria de cerca de 30 %, prevendo-se que esta proporção aumente no futuro. Além disso, as autoridades alemãs esperam que as emissões locais de poluentes atmosféricos (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) provenientes da produção de eletricidade a bordo possam ser totalmente reduzidas através da utilização de eletricidade da rede de terra e que as emissões de ruído também possam ser significativamente reduzidas.

Segundo as autoridades alemãs, para a produção de eletricidade por kWh, os motores dos navios produzem aproximadamente as seguintes emissões, que podem, por conseguinte, ser reduzidas com cada kWh de eletricidade da rede de terra:

¹³ 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).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

Tipo de embarcação	g CO2/kWh	g NOx/kWh	g SOx/kWh	g PM/kWh
Navio porta-contentores	640	12,0	0,39	0,19
Navio-tanque petroleiro/químico/gaseiro	704	12,5	0,43	0,18
Navio graneleiro sólido	699	13,0	0,43	0,18
Navio polivalente convencional	692	14,1	0,42	0,18
Navio de cruzeiro	679	12,0	0,41	0,18
Outras embarcações de mar	737	—	0,45	0,18
Embarcação de navegação interior	721	8,1	0,04	0,15
Veículo portuário	726	—	0,04	0,15

Política energética

A medida está em conformidade com a Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos¹⁶, 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 TFUE¹⁷.

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 das embarcações 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 mesma Diretiva). 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. Isso criaria encargos administrativos excessivos para os proprietários dos navios ao terem de efetuar este tipo de declarações em relação a todos os Estados-Membros em cujas águas territoriais entrassem. São aplicáveis considerações análogas à navegação em águas interiores e ao tratamento fiscal facultativo, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1, alínea f), da Diretiva (aplicado pela Alemanha). Nestas circunstâncias, pode justificar-se não penalizar a alternativa menos

¹⁶ 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).

¹⁷ C (2014) 2231 final, de 9 de abril de 2014 (Auxílio estatal SA.37322 (2013/N) - Alemanha – Fonte de energia alternativa para navios de cruzeiro no Porto da Cidade de Hamburgo (Altona – HafenCity).

poluente de eletricidade da rede de terra autorizando a Alemanha 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 União¹⁸ e com a Comunicação da Comissão intitulada *Objetivos estratégicos e recomendações para a política da UE de transporte marítimo*¹⁹.

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 do combustível de bancas.

No que diz respeito à concorrência entre os operadores das embarcações, há que referir, antes de mais, que existem atualmente muito poucas embarcações que utilizam eletricidade da rede de terra numa base comercial. Assim, só poderiam ocorrer distorções significativas na concorrência entre as embarcações que beneficiam da medida solicitada, ao mudarem para a utilização de eletricidade da rede de terra, e outras que continuam a utilizar a produção a bordo. Embora as projeções de custos exatos dependam essencialmente da evolução dos preços do petróleo e sejam, portanto, muito difíceis, as últimas avaliações disponíveis indicam (em conformidade com os dados fornecidos pela Alemanha) que, em geral, mesmo uma isenção fiscal total não reduziria, na maioria dos casos, os custos operacionais da eletricidade da rede de terra abaixo dos custos da produção a bordo²⁰ e que, por conseguinte, não representaria, de modo algum, uma vantagem concorrencial significativa para os operadores das embarcações que utilizam eletricidade da rede de terra, por oposição aos que utilizam a produção a bordo. No caso em apreço, seria ainda menos de prever uma distorção significativa do tipo referido, uma vez que a Alemanha respeitará o nível mínimo de tributação estabelecido na Diretiva 2003/96/CE aplicável à eletricidade para utilização profissional.

Além disso, como já foi referido, a Alemanha permite que o benefício fiscal seja concedido sob a forma de uma taxa reduzida de imposto cobrada no momento do fornecimento (é necessária uma autorização) ou de um reembolso do imposto. Em caso de aplicação da redução no momento do fornecimento, o fornecedor de eletricidade pode não transferir o benefício fiscal ou transferir apenas uma parte deste para o consumidor final, ou seja, o operador do navio. Ainda de acordo com as autoridades alemãs, o benefício fiscal é, regra geral, transferido. Mas, mesmo nos casos em que a redução fiscal é inteiramente transferida para os operadores de navios que beneficiam de eletricidade da rede de terra tributada ao nível

¹⁸ 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).

¹⁹ 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.

²⁰ Cf. Comissão Europeia, Direção-Geral do Ambiente, *Service Contract Ship Emissions* (contrato de prestação de serviços, emissões dos navios): *Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity*, agosto de 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. A análise de custos é efetuada em relação aos três portos de Gotemburgo (Suécia), Juneau e Long Beach (EUA).

mínimo previsto na Diretiva 2003/96/CE, estes não obtêm efetivamente uma vantagem económica em relação aos operadores que produzem a sua própria eletricidade a bordo, uma vez que esta eletricidade está isenta de tributação. Segundo as autoridades alemãs, a substituição de eletricidade produzida a bordo por eletricidade da rede de terra tributada ao nível mínimo aplicável não suscitaria uma vantagem económica.

Além disso, o acesso à eletricidade da rede de terra estará disponível para os navios em causa, independentemente do seu pavilhão, sem conduzir a um tratamento fiscal mais vantajoso dos operadores económicos nacionais relativamente aos seus concorrentes de outros Estados-Membros da UE.

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 as embarcações 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 significativamente a concorrência entre os portos, induzindo embarcações a alterar a sua rota em função da disponibilidade de tal opção. As autoridades alemãs alegam que outros fatores (tais como o destino dos bens ou dos passageiros ou outros fatores económicos) desempenham um papel na seleção dos portos, pelo que a mera disponibilidade de eletricidade da rede de terra não parece ser decisiva.

As autoridades alemãs sublinham ainda que a utilização de eletricidade da rede de terra é limitada também devido à falta de normas técnicas acordadas a nível internacional para a ligação dos navios à rede elétrica e, em alguns casos, à falta de capacidade de fornecimento de eletricidade da rede de terra.

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 Alemanha 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.

No entanto, tal como mencionado anteriormente, as informações fornecidas pela Alemanha indicam que a medida terá um impacto limitado sobre as receitas fiscais e que a taxa de imposto sobre o consumo de eletricidade da rede de terra continuará a ser superior ao nível mínimo de tributação estabelecido na Diretiva 2003/96/CE. A Alemanha espera que a medida tenha um impacto positivo na realização dos seus objetivos ambientais e, em especial, na melhoria da qualidade do ar local e na redução do ruído nas cidades portuárias.

Mais pormenorizadamente, uma estimativa das despesas fiscais decorrentes da medida prevê, segundo as autoridades alemãs, uma perda anual de dois milhões de EUR para os próximos anos.

Ao mesmo tempo, os benefícios ambientais podem ser significativos. As autoridades alemãs sublinharam que, embora a poupança efetiva de emissões de CO₂ dependa da qualidade da eletricidade utilizada, no cabaz da eletricidade alemão, a poupança estimada seria de cerca de 30 %, prevendo-se que esta proporção aumente no futuro. Além disso, as autoridades alemãs esperam que as emissões locais de poluentes atmosféricos (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) provenientes da produção de eletricidade a bordo possam ser totalmente reduzidas através da utilização de eletricidade da rede de terra; e que as emissões de ruído também possam ser significativamente reduzidas.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A medida não prevê uma simplificação. É o resultado de um pedido apresentado pela Alemanha 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 31 de dezembro de 2025. A taxa de imposto aplicável será igual ao 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 prazo 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 Alemanha será autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade à eletricidade diretamente fornecida às embarcações, com exceção da navegação de recreio privada, atracadas em portos («eletricidade da rede de terra»). A taxa de imposto não deve ser inferior a 0,50 EUR por MWh, ou seja, 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 definidas 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 17 de julho de 2020, em continuidade com a Decisão de Execução 2014/722/UE do Conselho, atualmente em vigor, até 31 de dezembro de 2025, pelo período máximo permitido pela Diretiva de seis anos, conforme solicitado pela Alemanha.

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza a Alemanha a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações atracadas 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 eletricidade¹, nomeadamente o artigo 19.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) Através da Decisão de Execução 2014/722/UE do Conselho², a Alemanha foi autorizada a aplicar, até 16 de julho de 2020, uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações atracadas nos portos («eletricidade da rede de terra»), de acordo como disposto no artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE.
- (2) Por ofício de 29 de janeiro de 2020, a Alemanha 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.
- (3) Com a taxa reduzida de imposto que tenciona aplicar, a Alemanha 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 das embarcações atracadas 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. Nas condições específicas da estrutura de produção de eletricidade na Alemanha, prevê-se nomeadamente que a utilização de eletricidade de rede de terra, em vez de eletricidade produzida pela queima de combustível de bancas, reduza as emissões de CO₂, outros poluentes atmosféricos e o ruído. Assim, espera-se que a medida contribua para os objetivos da política da União em matéria de ambiente, saúde e clima.
- (5) O facto de permitir que a Alemanha aplique uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade da rede de terra não excede o necessário para 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

¹ JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

² Decisão de Execução 2014/722/UE do Conselho, de 14 de outubro de 2014, que autoriza a Alemanha a aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade à eletricidade diretamente fornecida às embarcações atracadas nos portos («eletricidade da rede de terra»), nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE (JO L 300 de 18.10.2014, p. 55).

razão, e devido ao atual nível relativamente baixo de penetração no mercado da tecnologia, a medida não parece suscetível de provocar distorções significativas na concorrência durante o seu prazo de vigência e, por conseguinte, não afetará negativamente o bom funcionamento do mercado interno.

- (6) Nos termos do artigo 19.º, n.º 2, da Diretiva 2003/96/CE, cada autorização concedida ao abrigo dessa disposição 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 31 de dezembro de 2025. 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 31 de dezembro de 2025.
- (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 que possam resultar das alterações da taxa de imposto cobrado sobre o consumo de eletricidade da rede de terra, deve garantir-se que a Alemanha possa aplicar a taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade da rede de terra sem interrupção. A autorização solicitada deve, portanto, ser concedida com efeitos a partir de 17 de julho de 2020, sem descontinuidade relativamente ao anterior regime ao abrigo da Decisão de Execução 2014/722/UE.
- (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 Alemanha fica autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações, com exceção da navegação de recreio privada, atracadas em portos («eletricidade da rede de terra»), desde que sejam respeitados 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 17 de julho de 2020 a 31 de dezembro de 2025.

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

A destinatária da presente decisão é a República Federal da Alemanha.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*