

Bruxelas, 17 de setembro de 2020
(OR. en)

10894/20

**Dossiê interinstitucional:
2020/0255 (NLE)**

**FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	14 de setembro de 2020
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2020) 498 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO que autoriza a França 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) 498 final.

Anexo: COM(2020) 498 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

**que autoriza a França 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.

A França solicitou autorização para aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo final de eletricidade à eletricidade diretamente fornecida a embarcações de navegação marítima e fluvial (incluindo embarcações de pesca), com exceção da navegação de recreio privada², atracadas em portos («eletricidade da rede de terra»)³. A presente proposta tem por objetivo conceder essa autorização por meio de uma derrogação válida, como solicitado, até 31 de dezembro de 2025.

Por ofício de 7 de agosto de 2019, as autoridades francesas informaram a Comissão da sua intenção de aplicar a medida. Foram fornecidos informações e esclarecimentos adicionais em 4 de março de 2020 e em 30 de abril de 2020.

A França pretende uma 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 embarcações que operem exclusivamente para fins comerciais no mar e em águas interiores da União (incluindo a pesca).

O período de validade solicitado é de 1 de janeiro de 2020 a 31 de dezembro de 2025, o que corresponde ao período máximo permitido pelo artigo 19.º da Diretiva Tributação da Energia.

Esta redução visa proporcionar um incentivo económico à criação 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.

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

Com a medida solicitada, a França pretende incentivar a utilização de eletricidade da rede de terra, considerada uma alternativa menos poluente do que a produção de eletricidade a bordo dos navios atracados nos portos. Tal como indicado no pedido, em França, a taxa normal do imposto sobre o consumo de eletricidade é de 22,50 EUR por MWh. A redução fiscal

¹ JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

² 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.

³ Além disso, tal como especificado pelas autoridades francesas, a taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade deve igualmente aplicar-se à eletricidade fornecida por grupos de produção de energia (estruturas móveis) que utilizem GNL (gás natural liquefeito).

solicitada ascende a 22,00 EUR por MWh. Isto significa que, em consequência, os beneficiários seriam tributados à taxa mínima de imposto da UE aplicável ao consumo da eletricidade para utilização profissional 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).

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 fazê-lo no caso dos produtos energéticos utilizados para produzir eletricidade e 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 França confirmou a transposição desta última isenção facultativa⁴.

As autoridades francesas 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. Em certos casos, pode existir uma obrigação imposta às embarcações para utilizarem eletricidade da rede de terra.

Tal como indicado no pedido, o número estimado de beneficiários é de cerca de 7 000 (incluindo empresas de transporte marítimo e fluvial, bem como o setor das pescas). Este é um número máximo potencial de beneficiários a longo prazo associado a um aumento estimado da criação de sistemas de ligação à eletricidade da rede de terra. O número de terminais de eletricidade da rede de terra atualmente implantados é limitado (cerca de 230) principalmente no domínio da navegação interior pública e destina-se ao transporte de mercadorias e de passageiros. Não existem atualmente terminais para embarcações de pesca⁵.

Como estimativa das despesas fiscais da medida, as autoridades francesas calcularam a perda de receitas fiscais com base na quantidade de eletricidade consumida, no montante do benefício fiscal solicitado e no número de terminais. O consumo de eletricidade destes terminais é de cerca de 12 000 MWh por ano e o desagravamento fiscal ascenderia a EUR 22,00 EUR por MWh (a taxa do imposto normal, conforme mencionado antes, é de EUR 22,50 EUR por MWh): daqui resulta uma perda de receitas fiscais de cerca de 270 000 EUR. Tendo em conta o número crescente de terminais (que passará dos atuais 230 para cerca de 256 num futuro próximo), estima-se uma perda real de cerca de 300 000 EUR para o próximo período.

A França solicitou que a autorização fosse concedida até 31 de dezembro de 2025, com início a partir de 1 de janeiro de 2020, pelo período máximo indicado no artigo 19.º, n.º 2, da Diretiva.

Com a redução do imposto, a França pretende criar um incentivo para que os operadores interessados desenvolvam e utilizem eletricidade da rede de terra, com vista a reduzir as emissões atmosféricas e sonoras decorrentes da queima de combustíveis pelas embarcações atracadas, bem como as emissões de CO₂. A aplicação de uma taxa reduzida de imposto

⁴ Além disso, as autoridades francesas sublinharam que já se aplica uma taxa reduzida do imposto francês sobre o consumo final de eletricidade ao transporte de passageiros e de mercadorias por comboio, metropolitano, elétrico, teleférico, autocarro híbrido recarregável ou elétrico e trólei.

⁵ As autoridades francesas forneceram uma lista de portos interessados na utilização ou futura instalação de terminais de eletricidade da rede de terra: são vários e incluem tanto os portos marítimos como os portos interiores.

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 Tributação da Energia, 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 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.

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 Comissão⁶.

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 francesas prosseguem o objetivo de 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 das embarcações atracadas, reconhecendo assim as suas vantagens ambientais⁷. Atualmente, a taxa normal do imposto francês sobre o consumo de eletricidade é de 22,50 EUR por MWh; a redução fiscal solicitada ascende a 22,00 EUR por MWh. Em consequência, os beneficiários seriam 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, contribuir para os objetivos políticos declarados.

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 França solicitou que a medida deva ser aplicável pelo período máximo permitido pelo artigo 19.º, n.º 2, da Diretiva (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 iniciar ou a prosseguir a realização dos investimentos necessários em equipamentos para fornecimento de eletricidade da rede de

⁶ 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).

⁷ 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).

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 Energia⁸ e das conclusões do Conselho sobre o quadro da UE em matéria de tributação da energia a partir de 28 de novembro de 2019⁹. 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.

As autoridades francesas salientaram que são necessárias medidas adicionais (como medidas regulamentares para reduzir os custos de ligação ou permitir, em certos casos, a introdução de uma obrigação de utilizar eletricidade da rede de terra, bem como outros instrumentos jurídicos que incentivem uma participação mais forte e mais estreita dos setores público e privado), embora já estejam em vigor certas medidas regulamentares. O objetivo destas medidas é, nomeadamente, melhorar as condições de enquadramento para a 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 francesas 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. 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 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 ambiente¹⁰ determina que os Estados-Membros garantam que os

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Conclusões do Conselho de 28 de novembro de 2019, 14608/19, FISC 458.

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).

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 exige 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 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) 2016/802¹¹ que regulamenta o teor de enxofre dos combustíveis navais.

De acordo com as autoridades francesas, a medida também é suscetível de conduzir a uma redução global da poluição, estimada com base no consumo real de eletricidade da rede de terra em 2019.

No transporte marítimo, este consumo era de cerca de 10 400 MWh; o consumo equivalente de fuelóleo pesado de acordo com os dados disponíveis teria gerado:

- 4 472 kg_{SOx} de emissões de SOx,
- 135 200 kg_{NOx} de emissões de NOx,
- 5 919 kg_{PM2,5} de partículas.

Em termos de emissões de gases com efeito de estufa, um consumo equivalente de fuelóleo pesado teria produzido 3 369 600 kg de CO₂.

Para o transporte de navegação interior, uma vez que o consumo de eletricidade da rede de terra era de 1 800 MWh, o consumo equivalente de gásóleo não rodoviário teria resultado em emissões poluentes da ordem de:

- 155,56 kg de SOx,
- 1 101,6 kg de NOx,
- 584,56 kg de partículas finas (incluindo 553,71 kg de PM_{2,5}).

No que diz respeito aos gases com efeito de estufa, o consumo equivalente de gásóleo teria gerado 553 780 kg de CO₂.

Por outro lado, no que respeita à eletricidade fornecida a partir da rede terrestre e ao impacto estimado das fontes de energia renováveis, a França sublinhou que, no cabaz energético francês, a percentagem correspondente às energias renováveis tinha aumentado cerca de 4 pontos nos últimos dez anos, passando de 6,6 % em 2007 para 10,7 % em 2017. As energias renováveis são, assim, a quarta fonte de energia primária em 2017, a seguir à energia nuclear (40,0 %), aos produtos petrolíferos (28,9 %) e ao gás (15,7 %). Para além desta tendência, o consumo primário de energias renováveis varia de ano para ano, em função de diferentes fatores¹².

Política energética

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 Além disso, no que se refere à utilização de GNL acima referida para produzir e fornecer eletricidade da rede de terra, a redução das emissões de CO₂ é estimada em 22 % (em comparação com a utilização de combustível para navegação).

A medida está em conformidade com a Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos¹³, 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 TFUE¹⁴.

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 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. Isso 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. São aplicáveis considerações análogas à navegação em águas interiores e ao tratamento fiscal facultativo, previsto no artigo 15.º, n.º 1, alínea f), da Diretiva (aplicado efetivamente pela França). Nestas circunstâncias, pode justificar-se não penalizar a alternativa menos poluente de eletricidade da rede de terra, autorizando a França 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 União¹⁵ e com a Comunicação da Comissão intitulada Objetivos estratégicos e recomendações para a política da UE de transporte marítimo¹⁶.

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 poucas embarcações que utilizam eletricidade da rede de terra numa base comercial. Assim, só poderiam ocorrer distorções significativas na

¹³ 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).

¹⁴ C(2014) 2231 final de 9 de abril de 2014.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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.

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 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 bordo¹⁷ e que, por conseguinte, não representaria, de modo algum, uma vantagem concorrencial significativa para os operadores dos navios 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 França respeitará o nível mínimo de tributação estabelecido na Diretiva 2003/96/CE aplicável à eletricidade para utilização profissional.

Além disso, como já foi referido, os operadores de navios que beneficiam de eletricidade da rede de terra tributada ao nível mínimo previsto na Diretiva 2003/96/CE não obtêm, em princípio, 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 francesas, a substituição de eletricidade produzida a bordo por eletricidade da rede de terra tributada ao nível mínimo aplicável não suscitaria uma vantagem económica global significativa¹⁸.

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 francesas alegam que outros fatores (como o destino da carga) desempenham um papel na seleção dos portos, pelo que a mera disponibilidade de eletricidade da rede de terra não parece ser decisiva.

O período durante o qual se propõe 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.

¹⁷ 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)

¹⁸ Em termos de comparação dos custos, segundo as autoridades francesas, o preço de aquisição da eletricidade fornecida através de terminais de eletricidade da rede de terra é de cerca de 0,10 EUR por kWh; para o transporte de navegação interior, a tarifa nacional aplicada pela VNF (*Voies navigables de France*) e por outros portos para a utilização dos terminais é de 0,20 EUR por kWh (incluindo o preço de aquisição da eletricidade). Por outro lado, o custo mínimo de um kWh para o gasóleo é de cerca de 0,2192 EUR (navegação interior) e para o fuelóleo pesado é de cerca de 0,0953 EUR (marítimo).

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 França 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 França indicam que a medida terá um impacto limitado sobre as receitas fiscais (tal como mencionado anteriormente, estima-se uma perda real de cerca de 300 000 EUR para o próximo período) 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 França espera que a medida tenha um impacto positivo na realização dos seus objetivos ambientais e, em especial, na redução de emissões (a estimativa é indicada *supra*), na melhoria da qualidade do ar local e na redução do ruído nas cidades portuárias.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A medida não prevê uma simplificação. É o resultado de um pedido apresentado pela França 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 França será autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações, com exceção da navegação de recreio privada, atracadas em portos franceses («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 estabelece que a autorização solicitada é concedida com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020, até 31 de dezembro de 2025, tal como solicitado pela França, pelo período máximo de seis anos permitido pela Diretiva.

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza a França 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) Por ofício de 7 de agosto de 2019, a França solicitou autorização para aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida a embarcações de navegação marítima e fluvial atracadas nos portos («eletricidade da rede de terra»), nos termos do artigo 19.º, n.º 1, da Diretiva 2003/96/CE. As autoridades francesas forneceram informações e esclarecimentos adicionais em 4 de março de 2020 e 30 de abril de 2020.
- (2) Com a taxa reduzida de imposto que tenciona aplicar, a França tem por objetivo continuar a promover a criação e 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.
- (3) Na medida em que evita as emissões de poluentes atmosféricos decorrentes da queima de combustível de bancas pelas embarcações atracadas, 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 França, 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.
- (4) O facto de permitir que a França 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 razão, e devido ao atual nível relativamente baixo de penetração no mercado da tecnologia, a medida não parece suscetível de provocar distorções significativas na

¹ JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

concorrência durante o seu prazo de vigência e, por conseguinte, não afetará negativamente o bom funcionamento do mercado interno.

- (5) 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 de 1 de janeiro de 2020 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.
- (6) A fim de permitir que os operadores de portos e de navios, bem como os distribuidores e os redistribuidores de eletricidade continuem a promover a eletricidade da rede de terra, deve garantir-se que a França possa aplicar a redução de imposto solicitada, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020.
- (7) A presente decisão não prejudica a aplicação das regras da União em matéria de auxílios estatais,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A França 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 1 de janeiro de 2020 até 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 Francesa.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*