COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 22.1.2024
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza a Suécia a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações atracadas nos portos

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] («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 2020/1674/UE do Conselho, de 29 de outubro de 2020[2] (precedida da Decisão de Execução 2014/725/UE do Conselho, de 14 de outubro de 2014[3], e da Decisão de Execução 2011/384/UE do Conselho, de 20 de junho de 2011[4]), a Suécia já foi autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações, com exceção das embarcações de recreio privadas[5], atracadas em portos («eletricidade da rede de terra»).

O objetivo da presente proposta é prorrogar a autorização solicitada pela Suécia, dado que a derrogação atual expira em 31 de dezembro de 2023.

Por ofício de 5 de abril de 2023, as autoridades suecas informaram a Comissão da sua intenção de prorrogar a medida em vigor até 31 de dezembro de 2027. As autoridades suecas forneceram informações adicionais por ofício de 19 de outubro de 2023.

A intenção das autoridades suecas é de aplicar uma taxa reduzida de 6 SEK (cerca de 0,552 EUR) ([6]) por MWh de imposto sobre o consumo de eletricidade à eletricidade da rede de terra. No momento da apresentação do pedido, esta taxa de imposto estava em conformidade com a taxa de tributação mínima da eletricidade para a utilização profissional, tal como prevista na Diretiva 2003/96/CE (ou seja, 0,5 EUR por MWh).

O artigo 13.º da Diretiva estabelece um limite de tolerância para os Estados-Membros que não tenham adotado o euro. Estes Estados-Membros são obrigados a verificar, 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 publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* no primeiro dia útil de outubro. 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 L 378 de 12.11.2020, p. 3.
3 JO L 301 de 21.10.2014, p. 27.
4 JO L 170 de 30.6.2011, p. 36.
5 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.
6 Todos os cálculos são baseados na taxa de câmbio em vigor em 3 de outubro de 2022, ou seja, 10,8743 SEK para 1 EUR. Ver JO C 381/4 de 4.10.2022.

O período de validade solicitado para a derrogação é de 1 de janeiro de 2024 a 31 de dezembro 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 medida fiscal é incentivar as embarcações que habitualmente utilizam um motor auxiliar de petróleo para o seu fornecimento de eletricidade a utilizar a eletricidade da rede de terra. Estas disposições permitem diminuir as emissões provenientes de embarcações atracadas, reduzindo, assim, a deposição de substâncias acidificantes, que constitui um problema sobretudo no sudoeste da Suécia. Considera-se igualmente que as disposições conduzem a melhorias ambientais locais significativas, nomeadamente sob a forma de uma redução dos níveis de ruído.

A medida fiscal implica que a tributação da energia incidente sobre a eletricidade da rede de terra seja reduzida, passando do nível de 39,2 SEK por MWh aplicável para 6 SEK por MWh.

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 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 Suécia confirmou a transposição desta última isenção facultativa.

A Suécia aplicará a taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade a todos os fornecimentos de eletricidade da rede de terra de, pelo menos, 380 V às embarcações utilizadas para a navegação comercial de, pelo menos, 400 toneladas de arqueação bruta. O limite é considerado adequado pelas autoridades suecas, por forma a garantir que a maioria absoluta das embarcações utilizadas no tráfego internacional e as grandes embarcações utilizadas no tráfego nacional serão abrangidas 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 despesas orçamentais anuais são estimadas em 12 milhões de SEK.

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

As autoridades suecas consideram que a redução fiscal aplicada à eletricidade da rede de terra não cria uma vantagem concorrencial significativa para os operadores de embarcações que utilizam eletricidade da rede de terra, por oposição aos que utilizam a eletricidade produzida a bordo. Se apenas forem tomados em consideração o custo da eletricidade propriamente dito e o imposto, o custo da eletricidade da rede de terra com uma taxa de imposto mais baixa é ligeiramente inferior ao preço da eletricidade produzida a bordo. No entanto, o custo total da utilização de eletricidade da rede de terra também é afetado por custos adicionais sob a forma de encargos da rede, de custos de investimento na ligação a bordo e, direta ou indiretamente, de custos de investimento nos equipamentos de fornecimento de eletricidade da rede de terra nos portos. No entanto, uma vez que os investimentos nos equipamentos de fornecimento de eletricidade da rede de terra nos portos são bastante dispendiosos, as autoridades suecas consideram que uma taxa de imposto mais baixa constitui uma condição prévia para os portos e armadores que efetuam esses investimentos. De acordo com as autoridades suecas, as

derrogações atuais e as anteriores tiveram um impacto direto tanto no número de portos como no número de equipamentos de fornecimento de eletricidade da rede de terra, afetando de forma positiva a rentabilidade da transição dos combustíveis fósseis para a eletricidade.

A medida visa reduzir o impacto ambiental do transporte marítimo. Permitirá reduzir as emissões atmosféricas e sonoras provenientes das embarcações atracadas. A medida contribuirá, de certo modo, para a observância, nas cidades portuárias, dos valores-limite de dióxido de azoto estabelecidos na Diretiva relativa à qualidade do ar (2008/50/CE). O impacto será igualmente positivo em relação a outros parâmetros da qualidade do ar nas imediações dos portos.

A Suécia solicitou que a autorização fosse concedida até 31 de dezembro de 2027, com início a partir de 1 de janeiro de 2024, sem interrupção em relação à atual derrogação em vigor e pelo período máximo indicado no artigo 19.º, n.º 2, da Diretiva.

- **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.

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.

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[7].

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 Suécia solicitou que a medida fosse aplicável durante cerca de quatro anos, o que corresponde a um período inferior ao 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 não desincentivar os operadores portuários e os fornecedores de eletricidade de prosseguirem ou iniciarem a realização dos investimentos necessários em equipamentos de fornecimento de eletricidade da rede de terra. Este período assegurará também a certeza

[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).

jurídica pretendida pelos operadores de navios, que têm de planear os seus investimentos em equipamento de bordo.

No entanto, a derrogação não deve comprometer a futura evolução do quadro jurídico vigente e deve ter em conta a revisão em curso da Diretiva Tributação da Energia, bem como a eventual adoção pelo Conselho de um ato jurídico baseado na proposta de reformulação desta mesma diretiva apresentada pela Comissão[8].

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 2027.

Regras relativas aos auxílios estatais

A taxa reduzida de imposto de 6 SEK (cerca de 0,552 EUR) ([9]) por MWh pretendida pelas autoridades suecas estava, no momento da apresentação do pedido, em conformidade com a taxa de tributação mínima da eletricidade para a utilização profissional, tal como prevista na Diretiva 2003/96/CE.

As autoridades suecas reconhecem que a medida constitui um auxílio estatal e alegam que a medida preenche as condições materiais previstas no Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, de 17 de junho de 2014, com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2023/1315 da Comissão, de 23 de junho de 2023, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado («Regulamento Geral de Isenção por Categoria», «RGIC»).

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.

- **Coerência com outras políticas da União**

Política em matéria de ambiente e alterações climáticas

A medida solicitada diz sobretudo respeito à política ambiental da UE. Visto que contribuirá para a redução da queima de combustível de bancas a bordo das embarcações atracadas nos portos, a medida irá concorrer, de facto, para o objetivo de melhorar a qualidade do ar a nível local, reduzir o ruído e lutar contra as alterações climáticas. A Diretiva 2008/50/CE relativa à qualidade do ar ambiente[10] prevê que os Estados-Membros asseguram que os níveis de vários poluentes atmosféricos não excedam os valores-limite, os valores-alvo e as outras normas de qualidade do ar estabelecidas 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

8 COM/2021/563 final: Proposta de DIRETIVA DO CONSELHO que reestrutura o quadro da União de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade (reformulação).

9 Todos os cálculos são baseados na taxa de câmbio em vigor em 3 de outubro de 2022, ou seja, 10,8743 SEK para 1 EUR. Ver JO C 381/4 de 4.10.2022.

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).

abrigo da Diretiva (UE) 2016/802[11] que regulamenta o teor de enxofre dos combustíveis navais.

De acordo com as autoridades suecas, 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. As autoridades suecas não dispõem atualmente de estimativas mais recentes sobre as reduções de emissões atribuídas à medida. 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. A utilização de eletricidade da rede de terra é importante para que a Suécia cumpra as normas de qualidade do ar previstas pela Diretiva 2008/50/CE, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa.

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.

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 de embarcações [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 elevados 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.

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).

União[13] e com a Comunicação da Comissão intitulada «Objetivos estratégicos e recomendações para a política da UE de transporte marítimo»[14].

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.

As autoridades suecas não observaram alterações consideráveis na escolha dos portos pelos proprietários de embarcações que possam estar ligadas à disponibilidade de equipamentos de fornecimento de eletricidade da rede de terra. Atualmente, são principalmente os *ferries* e os navios com rotas fixas que utilizam a eletricidade da rede de terra. A escolha do porto pelos proprietários dos navios não se baseia na questão de saber se a eletricidade da rede de terra é ou não fornecida. De acordo com as partes interessadas, os navios de cruzeiro atracam frequentemente em portos em que a eletricidade da rede de terra está disponível.

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 as embarcações 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.

---

[13] 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).

[14] 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].

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 Suécia e refere-se apenas a este Estado-Membro. Por conseguinte, não foi realizada qualquer consulta das partes interessadas.

- **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 Suécia 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 suecas, uma perda anual de 12 milhões de SEK para os próximos anos.

A Suécia espera que a medida tenha um impacto positivo 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 Suécia 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.

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 fiscal para um Estado-Membro específico, a pedido deste. É prevista para um período limitado até 31 de dezembro 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 Suécia será autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade à eletricidade diretamente fornecida às embarcações, com exceção das embarcações de recreio privadas, atracadas em portos suecos («eletricidade da rede de terra»). A taxa de imposto deve ser conforme com o nível de tributação mínimo da eletricidade para a 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 1 de janeiro de 2024, em continuidade com a Decisão de Execução 2014/725/UE do Conselho, atualmente em vigor, até 31 de dezembro de 2027, pelo período máximo permitido pela Diretiva de seis anos, conforme solicitado pela Suécia.

2024/0008 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza a Suécia a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações atracadas nos portos

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) 2020/1674 do Conselho[2], a Suécia foi autorizada a aplicar, até 31 de dezembro de 2023, uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações atracadas 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 abril de 2023, a Suécia solicitou autorização para continuar a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade da rede de terra até 31 de dezembro de 2027, em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE. As autoridades suecas forneceram informações adicionais por ofício de 19 de outubro de 2023.

(3) Ao aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade da rede de terra, a Suécia 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.

(4) Na medida em que ajuda a evitar 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. 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 Suécia 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 (UE) 2020/1674 do Conselho, de 29 de outubro de 2020, que autoriza a Suécia 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 (JO L 378 de 12.11.2020, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

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 afetaria 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 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 2027. No entanto, a autorização deve deixar de se aplicar 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 durante o período de autorização.

(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, deve garantir-se que a Suécia possa continuar a aplicar a taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade da rede de terra. A autorização solicitada deverá, portanto, ser concedida com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2024, sem descontinuidade relativamente ao anterior regime ao abrigo da Decisão de Execução (UE) 2020/1674.

(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 Suécia é autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto à eletricidade diretamente fornecida às embarcações, com exceção das embarcações de recreio privadas («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 2024 a 31 de dezembro 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 que se tornem aplicáveis durante o período de autorização estabelecido no primeiro parágrafo do presente artigo, a presente decisão deixa de ser aplicável no dia em que essas regras gerais se tornarem aplicáveis.

Artigo 3.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Suécia.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente