COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

A tributação dos produtos energéticos e da eletricidade na União rege-se pela Diretiva 2003/96/CE do Conselho (adiante designada por «Diretiva Tributação da Energia» ou, simplesmente, «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.

O objetivo da presente proposta é autorizar a Dinamarca a aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo da eletricidade diretamente fornecida aos navios atracados nos portos (a seguir designada por «eletricidade da rede de terra»). Esta isenção tem por objetivo oferecer um incentivo económico à utilização de eletricidade da rede de terra, com vista a reduzir a poluição atmosférica das cidades portuárias e melhorar a qualidade do ar a nível local para benefício da saúde dos habitantes.

A medida a aplicar pela Dinamarca visa também reduzir o impacto ambiental do transporte marítimo.

O pedido e o seu contexto geral

Por carta de 2 de julho de 2014, as autoridades dinamarquesas informaram a Comissão da sua intenção de aplicar uma redução ao imposto sobre o consumo da eletricidade diretamente fornecida aos navios atracados nos portos, com exceção das embarcações de recreio privadas. A pedido da Comissão, a Dinamarca forneceu informações adicionais em 13 de novembro de 2014 e em 23 de fevereiro de 2015. Com a medida solicitada, a Dinamarca 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.

A intenção das autoridades dinamarquesas é de aplicar uma taxa reduzida de 4 DKK (cerca de 0,54 EUR) ([1]) por MWh de imposto sobre o consumo da eletricidade da rede de terra. Esta taxa é superior à taxa de tributação mínima da eletricidade para utilização profissional, tal como prevista na Diretiva 2003/96/CE. A taxa nacional de tributação atualmente aplicável à eletricidade da rede de terra é de 878 DKK ([2]) (cerca de 117,95 EUR) por MWh, que é a taxa nacional de tributação da eletricidade para utilização não profissional.

Por outro lado, o artigo 14.º, n.º 1, alínea c), da Diretiva Tributação da Energia obriga os Estados-Membros a isentar os produtos energéticos utilizados como combustível para efeitos de navegação nas águas da UE, com exceção da navegação de recreio privada. Esta isenção abrange igualmente os produtos energéticos utilizados para produzir eletricidade a bordo de navios atracados em portos. Os Estados-Membros podem igualmente isentar os produtos energéticos utilizados pelos navios, com exceção das embarcações de recreio privadas, para navegação em águas interiores, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 1, alínea f), da referida diretiva, isenção esta que abrange também a produção de eletricidade a bordo. No entanto esta última disposição não tem qualquer pertinência para o pedido da Dinamarca, uma vez que este país não dispõe, atualmente, de vias navegáveis interiores.

([1]) Todos os cálculos são baseados na taxa de câmbio em vigor em 1 de outubro de 2014, ou seja, 7,4437 DKK para 1 EUR. Ver JO C 344 de 2.10.2014.

([2]) O nível de tributação da eletricidade é o aplicável em janeiro de 2015 (ver http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

Assim, na maioria dos casos, o sistema de tributação com base na Diretiva Tributação da Energia não afeta os custos de produção de eletricidade a bordo dos navios atracados nos portos, ainda que essa produção possa ter efeitos negativos para a saúde e para o ambiente devido à deterioração da qualidade do ar e ao aumento dos níveis de ruído nos portos.

A Dinamarca pretende aplicar a taxa reduzida de tributação da eletricidade a todos os fornecimentos de eletricidade da rede de terra de, pelo menos, 380 volts aos navios utilizados para navegação comercial de, pelo menos, 400 GT. As autoridades dinamarquesas alegam que, mesmo com estas restrições ao âmbito de aplicação da medida, a grande maioria dos navios utilizados no tráfego internacional e dos grandes navios utilizados no tráfego nacional serão abrangidas pela redução do imposto. Estes navios são considerados responsáveis pela maior parte das emissões provocadas pelo funcionamento dos motores auxiliares a bordo, enquanto estão atracados nos portos.

As autoridades dinamarquesas informaram a Comissão de que esperam que a redução do imposto resulte em despesas fiscais anuais de cerca de 15 milhões de DKK (2 milhões de EUR). Esta previsão baseia-se num consumo estimado de eletricidade por navios de cruzeiro e de carga nos portos dinamarqueses em 2008, que ascendeu a cerca de 33 000 MWh (dos quais 17 000 utilizados em navios de cruzeiro). Os cálculos partem do princípio de que o consumo não se alterou entretanto e de que nem todos os navios irão utilizar eletricidade da rede de terra no futuro. As autoridades dinamarquesas indicam que a estimativa deve ser considerada com precaução, uma vez que se trata de um novo regime na Dinamarca e que não existe qualquer base de comparação com sistemas semelhantes. Atualmente, os portos da Dinamarca não dispõem de equipamentos de fornecimento de eletricidade da rede de terra. Além disso, os navios poderão optar por comprar ou não eletricidade da rede de terra.

As autoridades dinamarquesas reconhecem que a medida constitui um auxílio estatal a favor dos proprietários de navios utilizados para navegação comercial, que pode ser qualificada como auxílio objeto de uma isenção por categoria nos termos do artigo 44.º do Regulamento 651/2014/UE ([3]).

A Dinamarca solicitou que lhe fosse concedida uma autorização por um período de seis anos, o que corresponde ao período máximo previsto no artigo 19.º, n.º 2, da diretiva.

A Dinamarca considera que esta 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 Comunidade ([4]) e com a Comunicação da Comissão intitulada «Objetivos estratégicos e recomendações para a política da UE de transporte marítimo no horizonte de 2018 ([5])». A este respeito, é de sublinhar que, a partir de junho de 2011, os Estados-Membros têm a obrigação incondicional de respeitar as normas de qualidade do ar aplicáveis aos poluentes relevantes, nomeadamente às partículas em suspensão ([6]). Esta obrigação exige-lhes que procurem, quando for o caso, soluções para problemas como as emissões dos navios atracados nos portos, não sendo de excluir que, nos portos afetados por estes problemas, seja incentivada a utilização de eletricidade da rede de terra, enquanto parte da estratégia global de qualidade do ar.

([3]) Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1-78).

([4]) 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).

([5]) 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.

([6]) Ver 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).

Com a redução do imposto, a Dinamarca pretende incentivar os operadores de navios a utilizarem eletricidade da rede de terra, com vista a reduzir as emissões atmosféricas e sonoras dos navios atracados, bem como as emissões de CO_2. A aplicação de uma taxa de imposto reduzida reforçaria a competitividade da eletricidade da rede de terra relativamente à queima de combustíveis de bancas a bordo, que está totalmente isenta de tributação.

Disposições em vigor no domínio da proposta

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, nomeadamente o artigo 14.º, n.º 1, alínea c).

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

Considerações políticas específicas

O artigo 19.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da diretiva dispõe 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.»*

Por meio da redução fiscal em causa, as autoridades dinamarquesas prosseguem o objetivo de promover uma forma ambientalmente menos nociva de os navios satisfazerem as suas necessidades em termos de abastecimento de eletricidade enquanto se encontram atracados nos portos e, deste modo, melhorar a qualidade do ar a nível local. Como a Dinamarca referiu, a Comissão já recomendou, de facto, a utilização de eletricidade da rede de terra como alternativa para a produção de eletricidade a bordo dos navios atracados, reconhecendo assim as suas vantagens ambientais ([7]). Atualmente, a eletricidade fornecida aos navios atracados seria tributada à taxa de 878 DKK (cerca de 117,95 EUR) por MWh. A isenção solicitada implicaria, pois, um incentivo adicional para a utilização dessa tecnologia equivalente a 874 DKK ou a cerca de 117,41 EUR por MWh, e, por conseguinte, contribuiria para o objetivo político referido.

No que se refere à natureza do objetivo político, a Comissão recorda que a promoção da utilização de eletricidade da rede de terra é, de facto, um objetivo político comum, que deve ser prosseguido por toda a União. Tal é claramente indicado na Comunicação da Comissão sobre uma política marítima integrada ([8]) e no documento de trabalho dos serviços da Comissão ([9]) que a acompanha. A Comissão, na sua proposta de revisão da Diretiva Tributação da Energia ([10]), propôs isentar da tributação sobre a energia, por um período de oito anos, a eletricidade da rede de terra fornecida aos navios quando se encontram atracados em portos.

No entanto, a proposta da Comissão não foi adotada pelo Conselho e foi retirada pela Comissão em 2015 ([11]). Atualmente, só o artigo 19.º permite aplicar um tratamento fiscal favorável à eletricidade da rede de terra. A finalidade desta disposição é reagir a circunstâncias específicas nos vários Estados-Membros, que não estejam previstas na própria diretiva. Por conseguinte, uma derrogação com base no artigo 19.º que prossiga o objetivo político de promover a utilização de eletricidade da rede de terra apenas pode ser concedida

([7]) Ver nota 4 *supra*.
([8]) COM(2007) 575 final de 10 outubro 2007.
([9]) SEC(2007) 1283 final de 10 de outubro de 2007.
([10]) COM(2011) 169 final de 13 de abril de 2011.
([11]) JO C 80 de 7.3.2015, p. 17–23.

como medida transitória, antes de este objetivo ter sido abordado no contexto de uma revisão da Diretiva 2003/96/CE.

Coerência com outras políticas e com os objetivos da União

A medida solicitada diz sobretudo respeito à política ambiental da UE. Visto que contribuirá para a redução da queima de combustível 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. A medida também é suscetível de resultar numa redução das emissões de CO_2, na medida em que o cabaz da eletricidade fornecida a partir da rede terrestre tem menor intensidade de carbono do que a eletricidade produzida pela queima de combustíveis a bordo, devido à maior eficácia do sistema e à diferença dos combustíveis utilizados. Neste contexto, é de assinalar que o cabaz médio da eletricidade na área de mercado em causa é consideravelmente menos intensivo em carbono do que a média da UE. Embora a intensidade de carbono da eletricidade adicional fornecida seja geralmente mais elevada do que a do cabaz médio da eletricidade e seja altamente dependente da hora do dia em que ocorre a procura adicional, as reduções das emissões de CO_2 resultantes da aplicação da medida continuarão a ser relativamente significativas ([12]).

A medida está em conformidade com Diretiva 2014/94/UE relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos ([13]), que dá resposta à questão da instalação de estruturas de abastecimento de eletricidade da rede de terra nos portos em que existe uma procura de tais estruturas e em que os custos não são desproporcionados em relação aos benefícios, nomeadamente os benefícios ambientais.

Convém recordar neste ponto que um motivo importante para a situação concorrencial desfavorável da eletricidade da rede de terra é o facto de a alternativa, ou seja, a eletricidade produzida a bordo dos navios atracados 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 posição 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 essa 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 quota da eletricidade consumida nas águas territoriais do Estado-Membro no qual o imposto seria devido, criando assim encargos administrativos excessivos para os proprietários dos navios, que teriam de efetuar este tipo de declarações para cada Estado-Membro em cujas águas territoriais entrassem. Nestas circunstâncias, pode justificar-se não penalizar a alternativa menos poluente de eletricidade da rede de terra, autorizando a Dinamarca a aplicar uma taxa reduzida de tributação.

([12]) A quota combinada das energias renováveis na combinação de fontes de energia elétrica da NordPool foi de 69,8 %, em 2012 (ver «http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf»). No entanto, tanto a energia nuclear como a energia hidroelétrica, que representam a maior parte da produção de energias renováveis na NordPool em geral, são sobretudo utilizadas como carga de base, enquanto o pico de carga é, em média, mais intensivo em termos de carbono. De sublinhar ainda que, em 2012, 42 % da energia produzida na Dinamarca proveio de centrais térmicas convencionais, embora a percentagem da energia eólica no cabaz energético seja cada vez maior.

([13]) Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à implementação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1-20).

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 navios atracados, ou seja, a produção a bordo e a utilização de eletricidade da rede de terra, causadas pela isenção fiscal dos combustíveis de bancas.

No que diz respeito à concorrência entre os operadores de navios, há que referir, antes de mais, que existem atualmente muito poucos navios que utilizem eletricidade da rede de terra numa base comercial. Assim, só poderiam ocorrer distorções significativas na concorrência entre os navios que beneficiam da medida solicitada, ao mudarem para a utilização de eletricidade da rede de terra, e outros 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 bordo ([14]) 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 Dinamarca respeitará o nível mínimo de tributação estabelecido na Diretiva 2003/96/CE para a eletricidade para utilização profissional. Além disso, a Dinamarca pretende limitar o benefício fiscal a navios de, pelo menos, 400 GT, bem como ao fornecimento de eletricidade da rede de terra de, pelo menos, 380 volts. Por conseguinte, a medida visará os navios com uma produção a bordo significativa, limitando simultaneamente o número total de beneficiários. Os limiares foram fixados a um nível relativamente baixo. Reciprocamente, pode, com razoabilidade, presumir-se que os navios passíveis de virem a ser excluídos do benefício fiscal, por aplicação dos limiares, serão sobretudo nacionais e não de outros países da UE, pelo que os limiares, em qualquer caso, não conduzirão a um tratamento fiscal mais favorável dos agentes económicos nacionais relativamente aos seus concorrentes de outros Estados-Membros da UE.

No que se refere à concorrência entre os portos, as autoridades dinamarquesas declararam considerar insignificante qualquer impacto potencial sobre o comércio entre os Estados-Membros que pudesse resultar da possibilidade de os navios alterarem as suas rotas para poderem consumir eletricidade da rede de terra a uma taxa de tributação reduzida. 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 –, essa redução da tributação da eletricidade da rede de terra é também pouco suscetível de distorcer significativamente a concorrência entre os portos, induzindo navios a alterar a sua rota em função da disponibilidade de tal opção.

O horizonte temporal da proposta de autorizar a aplicação de uma taxa de tributação reduzida é semelhante ao prazo de oito anos proposto pela Comissão para as isenções fiscais aplicáveis à eletricidade da rede de terra. É improvável que a análise realizada nos dois parágrafos anteriores se venha a alterar antes da data de termo da medida em causa.

([14]) Ver 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).

Período de vigência da medida e desenvolvimento do quadro da UE em matéria de tributação da energia

Em princípio, o período de vigência da derrogação deveria ser suficientemente longo para não desincentivar os operadores portuários a efetuar os investimentos necessários. Importa referir que o âmbito da medida fiscal é limitado, quando comparado com a proposta da Comissão de revisão da Diretiva Tributação da Energia, que prevê uma isenção obrigatória aplicável à eletricidade da rede de terra por um período de oito anos após a sua entrada em vigor. Ainda assim, a derrogação não deve pôr em causa a futura evolução do quadro jurídico vigente e deve ter em conta a possível adoção pelo Conselho de um ato jurídico baseado na proposta da Comissão de alteração da Diretiva Tributação da Energia. Nestas circunstâncias, justifica-se conceder a autorização solicitada pelo período máximo de seis anos permitido pela diretiva, sob reserva, todavia, da entrada em vigor de disposições gerais nesta matéria, numa data anterior à do termo assim previsto. Este período proporcionará segurança jurídica aos operadores dos navios e aos operadores portuários, que têm de planear os seus investimentos em equipamentos de fornecimento de eletricidade da rede de terra ou de produção a bordo.

Regras relativas aos auxílios estatais

Com base na taxa de câmbio em 1 de outubro de 2014, tal como publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ([15]), a taxa de tributação reduzida de 4 DKK por MWh prevista pelas autoridades dinamarquesas é superior ao nível mínimo de tributação da UE para a eletricidade para utilização profissional, nos termos do 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 n.º 651/2014/UE 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, com o Regulamento n.º 651/2014/UE da Comissão.

2. RESULTADOS DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

Consulta das partes interessadas

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

Obtenção e utilização de competências especializadas

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.

([15]) Ver nota 1 *supra*.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

Princípio da subsidiariedade

.

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.

Princípio da proporcionalidade

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. A redução fiscal não excede o que é necessário para alcançar o objetivo em questão (ver as considerações relativas ao mercado interno e à concorrência leal, referidas *supra*).

Escolha dos instrumentos

Instrumento(s) proposto(s): Decisão de execução do Conselho.

O artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE só prevê este tipo de medida.

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.

2015/0106 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza a Dinamarca a aplicar, em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE, uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo da eletricidade diretamente fornecida aos navios atracados 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) Por carta de 2 de julho de 2014, a Dinamarca solicitou a autorização para aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo da eletricidade diretamente fornecida aos navios atracados nos portos («eletricidade da rede de terra»), nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE. A pedido da Comissão, a Dinamarca forneceu informações adicionais em 13 de novembro de 2014 e em 23 de fevereiro de 2015.

(2) Com a redução de imposto que pretende aplicar, a Dinamarca visa promover a utilização de eletricidade da rede de terra. A utilização deste tipo de eletricidade é considerada uma forma ambientalmente menos nociva de satisfazer as necessidades de eletricidade dos navios atracados em portos, relativamente à queima de combustíveis por esses navios.

(3) Na medida em que a utilização de eletricidade da rede de terra evita as emissões de poluentes do ar decorrentes da queima de combustíveis pelos navios atracados, contribui para uma melhoria da qualidade do ar local nas cidades portuárias. Nas condições específicas da estrutura de produção de eletricidade na região em causa, isto é, o mercado nórdico da eletricidade, incluindo a Dinamarca, a Finlândia, a Suécia e a Noruega, prevê-se ainda que a utilização de eletricidade da rede de terra, em vez de eletricidade produzida pela queima de combustíveis a bordo, reduza as emissões de CO_2. Por conseguinte, espera-se que a medida contribua para os objetivos da política da União em matéria de ambiente, saúde e clima.

(4) A Dinamarca solicitou expressamente que a redução fiscal não fosse aplicada à eletricidade diretamente fornecida às embarcações de recreio privadas atracadas em portos.

(5) O facto de permitir que a Dinamarca aplique uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo de eletricidade da rede de terra não excede o necessário para aumentar a utilização de eletricidade da rede de terra, uma vez que a produção de eletricidade a bordo continuará a ser a alternativa mais competitiva na maioria dos casos. Pela

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

mesma razão, e uma vez que a tecnologia não se encontra atualmente disponível na Dinamarca, 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) Em conformidade com o 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 garantir que o período de autorização é suficientemente longo para não desincentivar os operadores portuários de efetuar os investimentos necessários, justifica-se conceder a autorização solicitada por um prazo de seis anos, sob reserva, todavia, da entrada em vigor de disposições gerais nesta matéria que possam ser adotadas ao abrigo do artigo 113.º do TFUE, antes da data prevista para o termo do período de autorização.

(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 Dinamarca é autorizada a aplicar uma taxa reduzida de imposto sobre o consumo da eletricidade diretamente fornecida aos navios atracados em portos, com exceção das embarcações de recreio privadas, desde que sejam cumpridos os níveis mínimos de tributação, em conformidade com o artigo 10.º da Diretiva 2003/96/CE.

Artigo 2.º

A presente decisão é aplicável a partir do vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Deixa de ser aplicável decorridos seis anos.

Contudo, se o Conselho, deliberando com base no artigo 113.º do Tratado, estabelecer regras gerais em matéria de benefícios fiscais para a eletricidade da rede de terra, a presente decisão caduca na data em que essas regras gerais se tornarem aplicáveis.

Artigo 3.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Dinamarca.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente