

Bruselas, 3 de septiembre de 2020
(OR. en)

10417/20

**Expediente interinstitucional:
2020/0207 (NLE)**

**FISC 174
ECOFIN 768
ENER 269
TRANS 359**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	secretaría general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	28 de agosto de 2020
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2020) 435 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO por la que se autoriza a Alemania, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2020) 435 final.

Adj.: COM(2020) 435 final



Bruselas, 28.8.2020
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Alemania, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La imposición de los productos energéticos y de la electricidad en la Unión está regulada por la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad¹ (en lo sucesivo, «la Directiva sobre fiscalidad de la energía» o «la Directiva»).

Conforme a lo dispuesto en el artículo 19, apartado 1, de la Directiva, además de lo dispuesto en particular en sus artículos 5, 15 y 17, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, puede autorizar a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones del nivel impositivo por motivos vinculados a políticas específicas.

En virtud de la Decisión de Ejecución 2014/722/UE del Consejo, de 14 de octubre de 2014² (precedida por la Decisión de Ejecución 2011/445/UE del Consejo, de 12 de julio de 2011³), Alemania ya ha sido autorizada a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad que se suministre directamente a los buques, que no sean embarcaciones privadas de recreo⁴, atracados en puerto («electricidad en puerto»).

El objetivo de la presente propuesta es prorrogar esa autorización conforme a lo solicitado por Alemania, ya que la actual excepción expira el 16 de julio de 2020.

Por carta de 29 de enero de 2020, las autoridades alemanas informaron a la Comisión de su propósito de prolongar la actual medida hasta el 31 de diciembre de 2025. Por carta de 30 de abril de 2020, se proporcionaron datos complementarios.

Alemania solicita una renovación de la autorización para aplicar un tipo impositivo reducido de 0,50 EUR por MWh, igual al tipo mínimo del impuesto sobre la utilización de electricidad con fines profesionales establecido en la Directiva, al suministro en puerto de electricidad a buques⁵ que operen exclusivamente con fines comerciales en aguas marítimas e interiores de la Unión (incluida la pesca)⁶.

El período de validez solicitado se extiende desde el 17 de julio de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2025, lo que supone una continuación de la excepción actual y no rebasa el período máximo permitido por el artículo 19 de la Directiva sobre fiscalidad de la energía.

Con esta reducción se trata de seguir creando un incentivo económico para la instalación y utilización de la electricidad en puerto a fin de reducir la contaminación atmosférica de las ciudades portuarias, mejorar la calidad del aire local y reducir el ruido en beneficio de la salud de los habitantes.

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

² DO L 300 de 18.10.2014, p. 55.

³ DO L 191 de 22.7.2011, p. 22.

⁴ El concepto de «embarcaciones privadas de recreo» se define en el artículo 14, apartado 1, letra c), párrafo segundo, de la Directiva 2003/96/CE.

⁵ Identificados en la solicitud como todos los barcos y demás artefactos flotantes de motor incluidos en el capítulo 89 de la nomenclatura combinada.

⁶ Según lo especificado en la legislación nacional, la medida no se aplicará a la electricidad que se suministre en puerto a los buques durante su estancia en un astillero.

El objetivo de la medida que pretende aplicar Alemania es también reducir el impacto medioambiental del transporte acuático.

Con la medida solicitada Alemania desea mantener el incentivo al uso de la electricidad en puerto, que se considera una alternativa menos contaminante que la generación de electricidad a bordo de los buques atracados en puerto. Como se indica en la solicitud, en Alemania el tipo impositivo estándar de la electricidad es de 20,50 EUR por MWh. El beneficio fiscal es actualmente de 20,00 EUR por MWh. Esto significa que a los beneficiarios se les aplica el tipo impositivo mínimo aplicable en la UE a la electricidad de conformidad con la Directiva sobre fiscalidad de la energía, de 0,50 EUR por MWh (como se especifica en el artículo 10, apartado 1, y en el cuadro C del anexo I de la Directiva, por lo que respecta a la utilización con fines profesionales). Alemania permite que la ventaja fiscal se proporcione bien mediante la aplicación de un tipo impositivo reducido en el suministro (se requiere una autorización), bien mediante la devolución del impuesto.

Por otro lado, de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva sobre fiscalidad de la energía, los Estados miembros deben eximir a los productos energéticos utilizados para producir electricidad a bordo de los buques atracados en puertos. Pueden hacerlo también en el caso de la electricidad producida a bordo de embarcaciones para la navegación por vías navegables interiores, con arreglo al artículo 15, apartado 1, letra f), de la Directiva. Alemania confirmó la transposición de esta última exención opcional.

Las autoridades alemanas han indicado que la reducción fiscal se aplica a todos los buques que no sean embarcaciones privadas de recreo, lo que significa que todos los buques que se dedican a la navegación comercial, independientemente de su tamaño o pabellón, pueden beneficiarse de la reducción fiscal. Ahora bien, no es obligatorio que las embarcaciones utilicen la electricidad en puerto.

Como se indica en la solicitud, desde la entrada en vigor del régimen en 2011, el número de beneficiarios ha aumentado sustancialmente; en el sector de la navegación interior, casi todas las embarcaciones pueden comprar electricidad en puerto; hay ya muy pocas instalaciones en el sector marítimo que no estén adaptadas para transbordadores entre islas. Además, según los datos disponibles, en aguas interiores hay 454 instalaciones operativas, 385 instalaciones planificadas y otras 115 instalaciones potenciales. En los puertos marítimos hay 240 instalaciones operativas (de las cuales 237 son para servicios de transbordadores a las islas), 30 instalaciones previstas (principalmente para buques de crucero y portacontenedores) y otras 32 instalaciones potenciales.

Como estimación de los gastos fiscales de la medida, las autoridades alemanas calcularon la pérdida de ingresos fiscales sobre la base de la cantidad de electricidad consumida al amparo del beneficio y el importe de la ventaja. La rebaja de impuestos es actualmente de 20,00 EUR por MWh (el tipo impositivo estándar, como se ha mencionado, es de 20,50 EUR por MWh). En 2019, se tomaron 79 302 MWh de electricidad en los puertos. Teniendo en cuenta la rebaja de impuestos, el resultado es una pérdida de ingresos fiscales de 1 586 millones EUR para 2019. Suponiendo que el uso de electricidad en puerto aumente en el futuro debido a las medidas de apoyo, se calcula una pérdida de 2 millones EUR anuales para los próximos años.

Alemania ha pedido que se le autorice esa reducción hasta el 31 de diciembre de 2025, sin interrupción con respecto a la excepción actual y dentro del período máximo establecido en el artículo 19, apartado 2, de la Directiva, a partir del 17 de julio de 2020.

Con esta reducción fiscal, Alemania desea ofrecer un incentivo para que los armadores utilicen la electricidad en puerto con el fin de reducir las emisiones a la atmósfera y el ruido que provoca la combustión de carburantes de los buques atracados, así como las emisiones de CO₂. La aplicación de un tipo impositivo reducido mejoraría la competitividad de la electricidad en puerto frente a la combustión a bordo de combustible para uso marítimo, que está exento de impuestos.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La imposición de la electricidad está regulada por la Directiva 2003/96/CE, en particular su artículo 10. El artículo 14, apartado 1, letra c), prevé una exención fiscal obligatoria para la electricidad que se produce a bordo de las embarcaciones. Los artículos 5, 15 y 17 prevén la posibilidad de que los Estados miembros apliquen diferenciaciones fiscales, incluidas exenciones y reducciones, a determinados usos de la electricidad. Sin embargo, como tales, estas disposiciones no prevén la imposición reducida de la electricidad en puerto.

Según las autoridades alemanas, la medida constituye ayuda estatal y entra dentro del ámbito de aplicación de la legislación de la UE sobre esta cuestión; en particular, el régimen se consideró apropiado y se notificó de conformidad con el artículo 25 del Reglamento (CE) n.º 800/2008 de la Comisión⁷, que actualmente ha sido sustituido por el Reglamento n.º 651/2014/UE de la Comisión⁸, como se especifica mejor más abajo.

Disposiciones de conformidad con la Directiva sobre fiscalidad de la energía

El artículo 19, apartado 1, párrafo primero, de la Directiva dispone lo siguiente:

Además de las disposiciones establecidas en los artículos anteriores, en particular en los artículos 5, 15 y 17, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá autorizar a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones por motivos vinculados a políticas específicas.

Con la reducción fiscal que proponen, las autoridades alemanas quieren seguir fomentando que los buques atracados en puerto cubran sus necesidades de electricidad de forma menos perjudicial para el medio ambiente y mejorar así la calidad del aire de las localidades portuarias y reducir el ruido. La Comisión ha recomendado ya el uso de la electricidad en puerto como alternativa a la producción de electricidad a bordo de los buques atracados y ha reconocido, por lo tanto, las ventajas medioambientales de ese uso⁹. Actualmente el tipo estándar de la electricidad es de 20,50 EUR por MWh; el beneficio fiscal es actualmente de 20,00 EUR por MWh. A los beneficiarios se les aplica entonces el tipo impositivo mínimo aplicable en la UE a la electricidad de conformidad con la Directiva sobre fiscalidad de la energía, de 0,50 EUR por MWh, y esto puede por consiguiente seguir contribuyendo al objetivo político enunciado.

⁷ Reglamento (CE) n.º 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento general de exención por categorías), DO L 214 de 9.8.2008, p. 3.

⁸ Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, DO L 187 de 26.6.2014, p. 1.

⁹ Recomendación 2006/339/CE de la Comisión, de 8 de mayo de 2006, sobre el fomento del uso de electricidad en puerto por los buques atracados en puertos comunitarios (DO L 125 de 12.5.2006).

La posibilidad de introducir un tratamiento fiscal favorable para la electricidad en puerto puede contemplarse en virtud del artículo 19 de la Directiva, ya que su objetivo es autorizar a los Estados miembros a introducir más exenciones o reducciones por motivos vinculados a políticas específicas.

Alemania ha solicitado que la medida se aplique durante casi el período máximo permitido por el artículo 19, apartado 2, es decir, seis años. En principio, el período de aplicación de la excepción debería ser lo bastante largo para no disuadir a los operadores portuarios y a los proveedores de electricidad de realizar o seguir realizando las inversiones necesarias en instalaciones de suministro de electricidad en puerto. Este período permitirá aportar la máxima seguridad jurídica posible también a los armadores, que han de planificar sus inversiones en equipos a bordo.

Sin embargo, la excepción no debe perjudicar la futura evolución del marco jurídico vigente y debe tener en cuenta la próxima revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía y la posible adopción por el Consejo de un acto jurídico basado en una propuesta de la Comisión para la modificación de dicha Directiva. Esta revisión es consecuente con la evaluación de la Directiva sobre fiscalidad de la energía¹⁰ y con las Conclusiones del Consejo acerca del marco sobre la imposición de los productos energéticos de la UE, de 28 de noviembre de 2019¹¹. En sus Conclusiones, el Consejo solicitó a la Comisión que analizara y evaluara las posibles opciones con vistas a publicar a su debido tiempo una propuesta de revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía; y pidió a la Comisión que tuviera especialmente en cuenta el ámbito de aplicación de la Directiva, los tipos mínimos y las exenciones o rebajas fiscales específicas.

En vista de estos condicionantes, aunque parece oportuno conceder la autorización por el período solicitado, la validez de la excepción debe estar supeditada a la entrada en vigor de disposiciones generales en la materia antes de final de 2025.

Además, las autoridades alemanas han destacado que son necesarias medidas adicionales (como el corte de otros componentes eléctricos, la fijación del precio del servicio diario, inversiones en instalaciones de electricidad en puerto y medidas normativas) para mejorar las condiciones marco de la utilización de la electricidad en los puertos.

Normas sobre ayudas públicas

El tipo impositivo reducido de 0,50 EUR por MWh previsto por las autoridades alemanas es igual al nivel mínimo de imposición de la UE aplicable a la electricidad utilizada con fines profesionales establecido en el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE. Las autoridades alemanas sostienen que el régimen se consideró adecuado de conformidad con el artículo 25 del Reglamento (CE) n.º 800/2008 de la Comisión¹² (antigua versión del Reglamento general de exención por categorías, o RGEC). Como se indicó en la solicitud, el régimen existente se notificó a la Comisión el 11 de noviembre de 2014 con arreglo al mencionado artículo 25 del RGEC (versión antigua). Esa disposición ha sido sustituida por el artículo 44 del Reglamento

¹⁰ Documento SWD(2019) 329 final.

¹¹ Conclusiones del Consejo de 28 de noviembre de 2019, 14608/19, FISC 458.

¹² Reglamento (CE) n.º 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento general de exención por categorías), DO L 214 de 9.8.2008, p. 3.

(UE) n.º 651/2014 de la Comisión¹³, que establece las condiciones en las que la ayuda en forma de reducción de los impuestos medioambientales con arreglo a la Directiva 2003/96/CE puede estar exenta de los requisitos de notificación de las ayudas estatales. La presente propuesta se entiende sin perjuicio de cualquier evaluación de la medida por la Comisión de conformidad con las normas sobre ayudas estatales. Además, la propuesta de una decisión de ejecución del Consejo no prejuzga la obligación del Estado miembro de garantizar el cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales, incluido el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Medio ambiente y cambio climático

La medida solicitada atañe principalmente a la política medioambiental y en materia de cambio climático de la UE. En tanto en cuanto ayude a reducir la combustión de combustibles para uso marítimo a bordo de los buques atracados en puertos, la medida contribuirá de manera efectiva a mejorar la calidad del aire local y a reducir el ruido. La Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente¹⁴ obliga a los Estados miembros a asegurarse de que los niveles de varios contaminantes atmosféricos no superen los valores límite, los valores objetivo y otras normas relativas a la calidad del aire establecidas en la Directiva. Esta obligación exige que los Estados miembros encuentren soluciones a problemas como las emisiones de los buques atracados en puerto, cuando proceda y sea concebible que en los puertos con estos problemas se incentive más aún el recurso a la electricidad en puerto como parte de la estrategia general de calidad del aire. El uso de la electricidad en puerto se fomenta también en la Directiva (UE) 2016/802¹⁵, que regula el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

Es probable, además, que la medida permita reducir las emisiones de CO₂ en la medida en que, debido a la mayor eficiencia del sistema y a la utilización de combustibles diferentes, la combinación energética de la red terrestre es más hipocarbónica que la electricidad producida a bordo con combustible líquido para uso marítimo. A este respecto, las autoridades alemanas subrayaron que, aunque el ahorro efectivo de emisiones de CO₂ depende de la calidad de la electricidad utilizada, en la combinación energética alemana el ahorro estimado sería de alrededor del 30 %, con perspectiva de que aumente el porcentaje en el futuro. Además, las autoridades alemanas esperan que las emisiones locales de contaminantes atmosféricos (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) procedentes de la producción de electricidad a bordo de los buques podrían reducirse por completo gracias al uso de la electricidad en puerto; las emisiones de ruido podrían reducirse también significativamente.

Según las autoridades alemanas, para la producción de electricidad por kWh los motores de los buques generan aproximadamente las emisiones siguientes, que por consiguiente podrían reducirse con cada kWh de electricidad en puerto;

¹³ Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, DO L 187 de 26.6.2014, p. 1.

¹⁴ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

¹⁵ Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (DO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

Tipo de buque	g CO₂/kWh	g NO_x/kWh	g SO_x/kWh	g PM/kWh
Buque portacontenedores	640	12,0	0,39	0,19
Gasero/petrolero/químico	704	12,5	0,43	0,18
Buque de carga seca a	699	13,0	0,43	0,18
Buque convencional polivalente	692	14,1	0,42	0,18
Crucero	679	12,0	0,41	0,18
Otro buque marítimo	737	—	0,45	0,18
Buque para navegación	721	8,1	0,04	0,15
Vehículo interior del	726	—	0,04	0,15

Política energética

La medida se ajusta a la Directiva 2014/94/UE sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos¹⁶, que aborda la cuestión de la instalación de infraestructuras de suministro de electricidad en los puertos, cuando haya demanda para ello y los costes no sean desproporcionados con respecto a los beneficios, incluidos los beneficios medioambientales. También ha sido reconocida como un objetivo de interés común para la concesión de ayuda estatal en virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE¹⁷.

Conviene recordar a este respecto que una razón de peso de la desfavorable posición competitiva que tiene la electricidad en puerto es el hecho de que la alternativa (es decir, la electricidad producida a bordo de los buques atracados en puertos marítimos) se beneficia actualmente de una exención fiscal neta completa: en efecto, están exentos de impuestos no solo el combustible líquido que se quema para producir electricidad, lo que corresponde a la situación normal prevista en el artículo 14, apartado 1, letra a), de la Directiva 2003/96/CE, sino también la propia electricidad que se produce a bordo de los buques [véase el artículo 14, apartado 1, letra c), de esa misma Directiva]. Aunque esta última exención pueda, como tal, considerarse difícilmente conciliable con los objetivos medioambientales de la Unión, viene a reflejar consideraciones de orden práctico. De hecho, la imposición de la electricidad producida a bordo exigiría que el propietario del buque (que a menudo está establecido en un tercer país) o su operador declarasen la cantidad de electricidad consumida. Tal declaración, además, tendría que precisar la proporción de electricidad consumida en las aguas territoriales del Estado miembro donde se debiese el impuesto. Esto obligaría a realizar una declaración por cada uno de los Estados miembros en cuyas aguas territoriales se consumiera electricidad, lo que representaría para los propietarios de los buques una carga administrativa extraordinariamente pesada. Análogas consideraciones son aplicables a la navegación por vías navegables interiores y al tratamiento fiscal opcional de conformidad con el artículo 15, apartado 1, letra f), de la Directiva (implementado por Alemania). En estas circunstancias, parece justificado no penalizar la alternativa menos contaminante, que es la electricidad en puerto, y autorizar a Alemania a seguir aplicando a esta un tipo de impuesto reducido.

¹⁶ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

¹⁷ C(2014) 2231 final de 9 de abril de 2014 (Ayuda estatal SA.37322) (2013/N) – Suministro de electricidad alternativo en Alemania para los buques de crucero en el Puerto de Hamburgo (Altona – HafenCity).

Política de transportes

La medida se ajusta a la Recomendación 2006/339/CE de la Comisión sobre el fomento del uso de electricidad en puerto por los buques atracados en puertos de la Unión¹⁸, así como a la Comunicación de la Comisión titulada «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE»¹⁹.

Mercado interior y competencia leal

Desde el punto de vista del mercado interior y de la competencia leal, la medida disminuye simplemente la distorsión tributaria que, por causa de la exención fiscal aplicable a los combustibles líquidos para uso marítimo, existe actualmente entre dos formas de electricidad que compiten en el caso de los buques atracados, es decir, la electricidad producida a bordo y la electricidad en puerto.

Por lo que se refiere a la competencia entre los armadores, cabe señalar en primer lugar que actualmente hay muy pocos buques que utilicen electricidad en puerto para uso comercial. Por tanto, solo podrían surgir distorsiones significativas de la competencia entre buques que se benefician de la medida solicitada cambiándose a dicha electricidad y otros que continúen utilizando la producción de electricidad a bordo. Aunque las previsiones de costes precisas dependen de manera determinante de la evolución de los precios del petróleo y son por ello muy difíciles de realizar, las últimas evaluaciones disponibles indican (según los datos proporcionados por Alemania) con carácter general que, en la mayoría de los casos, ni siquiera una exención fiscal completa reduciría los costes operativos de la electricidad en puerto hasta situarlos por debajo de los costes de la producida a bordo²⁰ ni representaría por tanto, en ningún caso, una ventaja competitiva significativa para los armadores que utilizaran esa electricidad frente a los que se decantaran por la producida a bordo. En el caso que nos ocupa, aún menos puede esperarse una distorsión importante de la competencia puesto que Alemania respetará el nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE para la electricidad utilizada con fines profesionales.

Además, como ya se ha mencionado, Alemania permite que la ventaja fiscal se proporcione, bien mediante la aplicación de un tipo impositivo reducido en el suministro (se requiere un permiso), bien mediante la devolución del impuesto. En caso de aplicarse la reducción en el suministro, el proveedor de electricidad podría no repercutir o repercutir solo en parte de la ventaja fiscal al consumidor final, es decir, el operador del buque. De nuevo según las autoridades alemanas, la ventaja fiscal normalmente se repercute. Sin embargo, incluso cuando la reducción fiscal se repercute íntegramente a los armadores de buques que se proveen de electricidad en puerto gravada al nivel mínimo previsto en la Directiva 2003/96/CE, estos no obtienen realmente una ventaja económica frente a los que producen su propia electricidad a bordo, porque esta electricidad está exenta de impuestos. Según las

¹⁸ Recomendación 2006/339/CE de la Comisión, de 8 de mayo de 2006, sobre el fomento del uso de electricidad en puerto por los buques atracados en puertos comunitarios (DO L 125 de 12.5.2006).

¹⁹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones titulada «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018» [COM(2009) 8 final de 21 de enero de 2009].

²⁰ Véase el documento de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea titulado «Service Contract Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity», August 2005, (Contratos de servicios en materia de emisiones de buques: asignación, reducción e instrumentos de mercado. Tarea 2a: electricidad en puerto), agosto de 2005, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. El análisis de costes se efectúa en tres puertos: Gotemburgo (Suecia) y Juneau y Long Beach (Estados Unidos).

autoridades alemanas, la sustitución de la generación a bordo por electricidad en puerto gravada al nivel mínimo aplicable no supondría una ventaja general en cuanto a costes.

Además, el acceso a la electricidad en puerto estará disponible para los buques en cuestión independientemente de su pabellón, sin que ello suponga un tratamiento fiscal más favorable de los operadores económicos nacionales frente a sus competidores de otros Estados miembros de la UE.

En cuanto a la competencia entre puertos, cabe esperar que la repercusión potencial en el comercio entre los Estados miembros que se produciría en caso de que los buques cambiaran sus rutas debido a la posibilidad de consumir electricidad en puerto a un tipo impositivo reducido sería insignificante. Como ya se ha indicado, al ser, al menos a corto plazo, improbable que el uso de la electricidad en puerto resulte, a pesar de ese tipo reducido, más económico que el de la producida a bordo, también resulta improbable que la reducción fiscal solicitada venga a distorsionar de forma importante la competencia entre los puertos por incitar a los buques a cambiar su itinerario en función de la disponibilidad de esa electricidad. Las autoridades alemanas alegan que hay otros factores (como el destino de las mercancías o de los pasajeros u otros factores económicos) que influyen en la elección de los puertos, de tal modo que la disponibilidad de electricidad en puerto no parece por sí sola decisiva.

Las autoridades alemanas destacan además que el uso de electricidad en puerto está limitado también por la falta de normas técnicas acordadas internacionalmente para la conexión de los buques a la red eléctrica y, en algunos casos, la falta de capacidad de suministro de electricidad en puerto.

Debido a la extensión del período durante el que se propone prolongar la autorización para aplicar el tipo impositivo reducido, a menos que haya cambios sustanciales en el marco y la situación actuales, es improbable que el análisis contenido en los párrafos anteriores vaya a modificarse antes de la fecha de expiración de la medida.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

Artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE del Consejo.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Según lo dispuesto por el TFUE en su artículo 3, el ámbito de la fiscalidad indirecta a que se refiere su artículo 113 no es en sí mismo competencia exclusiva de la Unión Europea.

No obstante, de acuerdo con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, el Consejo tiene la competencia exclusiva, en virtud del Derecho derivado, para autorizar a un Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones con arreglo a dicha disposición. Los Estados miembros no pueden por tanto sustituir al Consejo. Por consiguiente, el principio de subsidiariedad no es aplicable a la presente Decisión de ejecución. En cualquier caso, en la medida en que este acto no es un proyecto de acto legislativo, no debe transmitirse a los Parlamentos nacionales de conformidad con el Protocolo n.º 2 de los Tratados para la revisión del cumplimiento del principio de subsidiariedad.

- **Proporcionalidad**

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. La reducción impositiva no sobrepasa lo necesario para conseguir el objetivo que se ha marcado.

- **Elección del instrumento**

El instrumento propuesto es una decisión de ejecución del Consejo. El artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE solo prevé este tipo de medida.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

La medida no requiere la evaluación de la legislación vigente.

- **Consultas con las partes interesadas**

La propuesta se basa en una solicitud presentada por Alemania y concierne únicamente a ese Estado miembro.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No se ha necesitado asesoramiento especializado externo.

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta se refiere únicamente a la concesión de una autorización a un Estado miembro a petición del mismo y no requiere una evaluación de impacto.

Sin embargo, como se ha mencionado, la información facilitada por Alemania sugiere que la medida tendrá una repercusión limitada en los ingresos fiscales y que el tipo impositivo sobre la electricidad en puerto seguirá estando por encima del nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE. Alemania espera que la medida tenga una incidencia positiva en el logro de sus objetivos medioambientales, en particular la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido en las ciudades portuarias.

Más detalladamente, como estimación de los gastos fiscales de la medida, según las autoridades alemanas se prevé una pérdida de dos millones EUR anuales durante los próximos años.

Al mismo tiempo, los beneficios medioambientales pueden ser significativos. Las autoridades alemanas subrayaron que, aunque el ahorro efectivo de emisiones de CO₂ depende de la calidad de la electricidad utilizada, en la combinación energética alemana el ahorro estimado sería de alrededor del 30 %, con perspectiva de que aumente el porcentaje en el futuro. Además, las autoridades alemanas esperan que las emisiones locales de contaminantes atmosféricos (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) procedentes de la producción de electricidad a bordo de los buques podrían reducirse por completo gracias al uso de la electricidad en puerto; las emisiones de ruido podrían reducirse también significativamente.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La medida no contempla una simplificación. Es el resultado de la solicitud presentada por Alemania y concierne únicamente a ese Estado miembro.

- **Derechos fundamentales**

La medida no tiene incidencia sobre los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La medida no supone ninguna carga financiera o administrativa para la Unión. Por lo tanto, no tiene incidencia alguna en su presupuesto.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No es necesario un plan de ejecución. La presente propuesta contempla únicamente una autorización de una reducción fiscal a un Estado miembro a solicitud suya. Se concede por un período limitado hasta el 31 de diciembre de 2025. El tipo impositivo que se aplicará será igual al nivel mínimo de imposición fijado por la Directiva sobre fiscalidad de la energía. La medida puede ser evaluada en caso de que se solicite una renovación después de que haya expirado el período de validez.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

La propuesta no requiere documentos explicativos sobre su transposición.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 1 establece que se autorizará a Alemania a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad que se suministre directamente a los buques, que no sean embarcaciones privadas de recreo, atracados en puertos alemanes («electricidad en puerto»). El tipo impositivo no debe ser inferior a 0,50 EUR por MWh, es decir, el nivel mínimo del impuesto aplicable a la electricidad utilizada con fines profesionales establecido por la Directiva. No será posible a suministrar electricidad a un tipo reducido a las embarcaciones privadas de recreo, tal como se definen en el artículo 14, apartado 1, letra c), párrafo segundo, de la Directiva 2003/96/CE.

El artículo 2 establece que la autorización solicitada se concede con efecto a partir del 17 de julio de 2020, en continuidad con la actual Decisión de Ejecución 2014/722/UE del Consejo, hasta el 31 de diciembre de 2025, lo que no rebasa el período máximo de seis años permitido por la Directiva, conforme a lo solicitado por Alemania.

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Alemania, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad¹, y en particular su artículo 19,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante la Decisión de Ejecución 2014/722/UE del Consejo² se autorizó a Alemania, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar, hasta el 16 de julio de 2020, un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto («electricidad en puerto»).
- (2) Por carta de 29 de enero de 2020, Alemania solicitó autorización para seguir aplicando un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE.
- (3) Mediante el tipo impositivo reducido que pretende aplicar, Alemania desea seguir promoviendo el uso de la electricidad en puerto. Se considera que el uso de tal electricidad para que los buques atracados en puerto satisfagan sus necesidades de la misma es menos perjudicial para el medio ambiente que la combustión de combustibles para uso marítimo por dichos buques.
- (4) En la medida en que evita las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por la combustión de combustibles para uso marítimo, el uso de la electricidad en puerto contribuye a mejorar localmente la calidad del aire de las ciudades portuarias y a reducir el ruido. Además, en las condiciones concretas que presenta la estructura de la producción de electricidad en Alemania, se espera que el uso de la electricidad en puerto en lugar de la producida mediante la combustión de combustibles para uso marítimo reduzca en particular las emisiones de CO₂, otros contaminantes atmosféricos y el ruido. Se prevé, por tanto, que la medida contribuirá a la consecución de los objetivos de la Unión en materia de medio ambiente, salud y clima.

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

² Decisión de Ejecución 2014/722/UE del Consejo, de 14 de octubre de 2014, por la que se autoriza a Alemania, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto (DO L 300 de 18.10.2014, p. 55).

- (5) Dado que la generación de electricidad a bordo seguirá siendo en la mayoría de los casos la alternativa más competitiva, la concesión a Alemania de una autorización para que aplique un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto no va más allá de lo necesario para incrementar el uso de dicha electricidad. Por igual motivo y debido al grado relativamente bajo de penetración del mercado que tiene hoy esa técnica, es improbable que la medida produzca durante su vigencia distorsiones en la competencia, y cabe afirmar por tanto que no afectará negativamente al correcto funcionamiento del mercado interior.
- (6) De conformidad con el artículo 19, apartado 2, de la Directiva 2003/96/CE, toda autorización concedida en virtud de dicha disposición debe estar estrictamente limitada en el tiempo. A fin de garantizar que el período de autorización sea lo bastante prolongado como para no disuadir a los operadores económicos pertinentes de realizar las inversiones necesarias, resulta oportuno conceder la autorización hasta el 31 de diciembre de 2025. Sin embargo, la autorización debe dejar de aplicarse a partir de la fecha en que sean aplicables disposiciones generales sobre ventajas fiscales para la electricidad en puerto que adopte el Consejo de conformidad con el artículo 113 o cualquier otra disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, si tales disposiciones fueran aplicables antes del 31 de diciembre de 2025.
- (7) A fin de proporcionar seguridad jurídica a los operadores portuarios y los armadores, y de evitar un posible aumento de la carga administrativa para los distribuidores y redistribuidores de electricidad que pueda derivarse de cambios en el tipo impositivo con que se grava la electricidad en puerto, es preciso garantizar que Alemania pueda aplicar el tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto sin interrupción. Por consiguiente, la autorización solicitada debe otorgarse con efecto a partir del 17 de julio de 2020, de forma ininterrumpida respecto a la situación existente con arreglo a la Decisión de Ejecución 2014/722/UE del Consejo.
- (8) La presente Decisión se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas de la Unión en materia de ayudas estatales.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se autoriza a Alemania a que aplique un tipo impositivo reducido a la electricidad que se suministre directamente a los buques, que no sean embarcaciones privadas de recreo, atracados en puerto («electricidad en puerto»), siempre que se respeten los niveles de imposición mínimos a que se refiere el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE.

Artículo 2

La presente Decisión será aplicable del 17 de julio de 2020 al 31 de diciembre de 2025.

No obstante, si el Consejo adoptare, basándose en el artículo 113 o en cualquier otra disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, disposiciones generales que establezcan ventajas fiscales para la electricidad en puerto, la presente Decisión dejará de aplicarse el día en que esas normas generales empiecen a ser aplicables.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*