



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 17 de septiembre de 2020
(OR. en)

10893/20

**Expediente interinstitucional:
2020/0254(NLE)**

**FISC 181
ECOFIN 813
ENER 299
TRANS 401**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	14 de septiembre de 2020
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2020) 497 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO por la que se autoriza a Suecia, 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) 497 final.

Adj.: COM(2020) 497 final



Bruselas, 14.9.2020
COM(2020) 497 final

2020/0254 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Suecia, 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 está regulada en la Unión 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 denominada «la Directiva» o «la Directiva sobre fiscalidad de la energía»).

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 2014/725/UE del Consejo, de 14 de octubre de 2014² (cuya predecesora fue la Decisión de Ejecución 2011/384/UE del Consejo, de 20 de junio de 2011³), Suecia ya fue autorizada para aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo⁴, atracados en puerto («electricidad en puerto»).

El objetivo de la presente propuesta es ampliar dicha autorización según lo solicitado por Suecia, dado que la excepción vigente expiró el 25 de junio de 2020.

Por carta de 15 de agosto de 2019, las autoridades suecas informaron a la Comisión de su intención de prorrogar la medida en vigor hasta el 31 de diciembre de 2023. Se proporcionó información adicional por carta de 1 de abril de 2020.

Las autoridades suecas pretenden seguir aplicando un tipo impositivo reducido de 5 SEK (0,484 EUR aproximadamente) ⁽⁵⁾ por MWh a la electricidad en puerto. En el momento de presentación de la solicitud, este tipo impositivo se ajustaba al tipo mínimo del impuesto sobre la utilización de electricidad con fines profesionales establecido en la Directiva 2003/96/CE. El artículo 13 de la Directiva establece un límite de tolerancia del 5 % para los Estados miembros que no han adoptado el euro.

Conviene recordar que el artículo 13 de la Directiva sobre fiscalidad de la energía obliga a los Estados miembros a comprobar una vez al año si los tipos impositivos expresados en moneda nacional están en consonancia con los tipos mínimos de la Directiva. Para ello se utilizan los tipos de cambio publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el primer día laborable de octubre. Los Estados miembros pueden mantener los importes de los impuestos vigentes al realizarse el ajuste anual únicamente si la conversión de estos importes expresados en euros da lugar a un incremento inferior al 5 % o a 5 euros (el importe que resulte más bajo) en el nivel de imposición expresado en moneda nacional.

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

² DO L 301 de 21.10.2014, p. 27.

³ DO L 170 de 30.6.2011, p. 36.

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 Todos los cálculos se basan en el tipo de cambio vigente a 1 de octubre de 2018, es decir, 10,3300 SEK por 1 EUR. Véase el DO C 353 de 2.10.2018, p. 1.

El período de validez solicitado para la excepción va del 26 de junio de 2020 al 31 de diciembre de 2023, en consonancia con la excepción actual y dentro del período máximo permitido por el artículo 19 de la Directiva sobre fiscalidad de la energía.

Con la reducción del impuesto se pretende incentivar a estos buques, que suelen tener un motor auxiliar de gasolina para su suministro de electricidad, a que utilicen la electricidad en puerto. Las disposiciones disminuyen las emisiones de los buques atracados, lo que reduce la deposición de sustancias acidificantes, que es un problema en especial en el suroeste de Suecia. También se considera que las disposiciones conducen a mejoras medioambientales locales significativas; en particular, en forma de una reducción de la contaminación acústica.

La reducción consiste en disminuir el impuesto energético aplicable a la electricidad en puerto de 34,7 SEK por MWh a 5 SEK por MWh.

Por otra parte, el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva sobre fiscalidad de la energía obliga a los Estados miembros a eximir los productos energéticos utilizados para producir electricidad, y la electricidad producida, a bordo de buques atracados en puerto. También pueden hacerlo en el caso de la electricidad producida a bordo de buques para la navegación por vías navegables interiores, de conformidad con el artículo 15, apartado 1, letra f), de la Directiva. Suecia confirmó la transposición de esta última exención facultativa.

Suecia desea aplicar este tipo reducido a todos los suministros de electricidad en puerto de al menos 380 V que se efectúen a buques de un arqueado bruto mínimo de 400 utilizados en la navegación comercial. Las autoridades suecas consideran este límite adecuado para garantizar que la reducción propuesta cubra la inmensa mayoría de los buques empleados en el tráfico internacional y los grandes buques utilizados en el tráfico nacional. Se considera que son unos y otros los causantes de la mayor parte de las emisiones que produce el funcionamiento de los motores auxiliares de los barcos mientras permanecen atracados en puerto. La reducción no se aplica cuando el buque se utilice con fines privados o haya estado amarrado o fuera de servicio de forma duradera.

Sin embargo, los buques no están obligados a utilizar la electricidad en puerto.

Las autoridades suecas reconocen que la medida constituye una ayuda estatal. No obstante, entra en el ámbito de aplicación de los apartados 167 a 174 de las Directrices de la Comisión sobre ayudas estatales en materia de protección del medio ambiente y energía 2014/2020. La medida también cumple las condiciones sustantivas del 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 («Reglamento general de exención por categorías» o «RGEC»).

Las autoridades suecas reconocen que la medida favorece a los propietarios de buques utilizados en la navegación comercial. Sin embargo, también consideran que es neutral en cuanto a la competencia, puesto que todos los buques atracados en puertos suecos (salvo los buques de uso privado) pueden acogerse a ella. En lo que respecta al comercio entre los Estados miembros, Suecia supone que el efecto será desdeñable ya que la elección de los puertos depende del destino de la carga, y no del menor coste del amarre que resulta de la reducción del impuesto sobre la electricidad en puerto.

El gasto presupuestario anual se prevé que sea de 6 millones SEK.

La ayuda se concede en forma de devolución que reduce la carga tributaria sobre la electricidad en cuestión.

Las autoridades suecas consideran que la reducción del impuesto aplicada a la electricidad en puerto no genera una ventaja competitiva significativa para los armadores que utilicen electricidad en puerto frente a los que utilicen electricidad producida a bordo. Si solo se tienen en cuenta el coste de la electricidad y el impuesto, el coste de la electricidad en puerto con un tipo impositivo reducido resulta algo inferior al precio de la electricidad producida a bordo. Sin embargo, el coste total de la utilización de la electricidad en puerto también se ve afectado por costes adicionales, como tasas de la red, inversiones en la conexión a bordo y costes directos o indirectos de la inversión en las instalaciones de abastecimiento en puerto. Pese a ello, dado que las inversiones en las instalaciones de abastecimiento en puerto y a bordo son bastante costosas, las autoridades suecas consideran que un tipo impositivo reducido es un requisito para que los puertos y los propietarios de los buques realicen estas inversiones.

El objetivo de la medida es reducir el impacto medioambiental del transporte marítimo. La medida reducirá las emisiones atmosféricas y la contaminación acústica de los buques atracados. La medida contribuirá en parte a que las ciudades portuarias cumplan los valores máximos de dióxido de nitrógeno establecidos en la Directiva sobre la calidad del aire (2008/50/CE), lo que también tiene una incidencia positiva en otros parámetros de la calidad del aire en los puertos.

Suecia solicitó que se le conceda la autorización hasta el 31 de diciembre de 2023 y que surta efecto desde el 26 de junio de 2020, lo que garantiza la continuidad de la excepción actual y se ajusta al plazo máximo contemplado en el artículo 19, apartado 2, de la Directiva.

- **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 los productos utilizados en la navegación y 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.

La medida constituye ayuda estatal y entra dentro del ámbito de aplicación de la legislación de la UE sobre esta cuestión, en particular el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión⁶.

Disposiciones de la Directiva sobre fiscalidad de la energía

Evaluación de la medida en virtud del artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE

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.

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 uso⁷.

⁶ 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).

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.

Suecia ha solicitado que la medida se aplique durante, aproximadamente 3 años y medio, que es menos que el período máximo permitido por el artículo 19, apartado 2, es decir, seis años. En principio, el período de aplicación de la excepción debe tener una duración suficiente como para no disuadir a los operadores portuarios y los proveedores de electricidad de realizar o continuar las inversiones necesarias en instalaciones de suministro de electricidad en puerto. Este período aporta seguridad jurídica también a los armadores que han de planificar sus inversiones en equipos a bordo.

No obstante, la excepción no debe comprometer la evolución futura 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 normativo basado en una propuesta de la Comisión de modificación de la Directiva sobre fiscalidad de la energía⁸ y de las Conclusiones del Consejo acerca del marco sobre la imposición de los productos energéticos de la UE, de 29 de noviembre de 2019⁹. En sus Conclusiones, el Consejo invitó a la Comisión a analizar y evaluar distintas opciones para publicar a su debido tiempo una propuesta de revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía y pidió a la Comisión que tuviese especialmente en cuenta el ámbito de aplicación de la Directiva, los tipos mínimos y las reducciones y exenciones impositivas específicas.

En estas circunstancias, si bien parece apropiado conceder la autorización por el período solicitado, la validez de la excepción debe supeditarse al comienzo de la aplicación de las disposiciones generales sobre esta materia antes de que finalice el año 2023.

Normas en materia de ayudas estatales

El tipo impositivo reducido de 5 SEK (0,484 EUR aproximadamente) ⁽¹⁰⁾ contemplado por las autoridades suecas se ajustaba, en el momento de presentación de la solicitud, al tipo mínimo del impuesto sobre la utilización de electricidad con fines profesionales establecido en la Directiva 2003/96/CE.

Por lo tanto, la medida parece entrar dentro del ámbito de aplicación del artículo 44 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, que establece las condiciones en las que la ayuda en forma de reducción de los impuestos medioambientales en virtud de la Directiva 2003/96/CE puede estar exenta de los requisitos de notificación de ayudas estatales. Sin embargo, no se puede determinar en este momento si se cumplen todas las condiciones establecidas en dicho Reglamento, y la propuesta de Decisión de Ejecución del Consejo no exime al Estado miembro de la obligación de garantizar el cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales, en particular, en el caso de las ayudas exentas, que entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión.

⁷ 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).

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ Conclusiones del Consejo de 28 de noviembre de 2019 (14608/19, FISC 458).

¹⁰ Todos los cálculos se basan en el tipo de cambio vigente a 1 de octubre de 2018, es decir, 10,3300 SEK por 1 EUR. Véase el DO C 353 de 2.10.2018, p. 1.

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

Medio ambiente y cambio climático

La medida solicitada atañe principalmente a la política medioambiental de la UE. En la medida en que ayude a reducir la combustión de combustible líquido para uso marítimo a bordo de los buques atracados en puerto, la medida contribuirá a mejorar la calidad del aire de las localidades portuarias, reducir la contaminación acústica y combatir el cambio climático. La Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente¹¹, 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 de calidad del aire establecidos 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 el recurso a la electricidad en puerto en el marco de la estrategia general de calidad del aire. La Directiva (UE) 2016/802, que regula el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo¹², también fomenta el uso de electricidad en puerto.

Según las autoridades suecas, el uso de la electricidad en puerto se ha traducido en una reducción de las emisiones de dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, partículas y óxidos de carbono. Las autoridades suecas no disponen actualmente de una estimación más reciente de la reducción de emisiones atribuida a la medida. No se ha realizado todo el potencial de la medida, ya que se necesita equipo costoso tanto en los muelles como en los buques. El uso de electricidad en puerto es una medida importante de las que Suecia ha adoptado para cumplir las normas de calidad del aire de conformidad con la Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

Política energética

La medida se ajusta a la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos¹³, que trata la cuestión de la instalación de infraestructuras de suministro de electricidad en puerto 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 TFUE¹⁴.

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,

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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).

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

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 armador 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.

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 Unión¹⁵, así como a la Comunicación de la Comisión titulada «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE»¹⁶.

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.

Las autoridades suecas no han observado cambios importantes en la elección del puerto por parte de los propietarios de los buques en función de la disponibilidad de instalaciones de suministro de electricidad en puerto. En la actualidad, son los transbordadores y los buques con rutas fijas los que fundamentalmente hacen uso de la electricidad en puerto. La elección del puerto por parte de los propietarios de los buques no depende de que se suministre electricidad de puerto o no. Según las partes interesadas, los cruceros suelen atracar donde hay electricidad en puerto.

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.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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].

El plazo por el que se propone prorrogar la autorización para aplicar un tipo impositivo reducido, a menos que se produzcan cambios significativos en el marco y la situación actuales, hace improbable que el análisis realizado en los párrafos anteriores cambie 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 excede de lo necesario para conseguir el objetivo perseguido.

- **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 presente propuesta se basa en una solicitud presentada por Suecia y concierne únicamente a ese Estado miembro.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No ha sido preciso recurrir a asesoramiento 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.

La información proporcionada por Suecia sugiere que la medida tendrá un impacto limitado en los ingresos tributarios. Más en concreto, según las autoridades suecas se espera que, en los próximos años, la medida suponga un gasto fiscal anual de 6 millones SEK.

Suecia espera que la medida tenga un impacto positivo en la consecución de sus objetivos medioambientales y, en particular, en la mejora de la calidad del aire, de conformidad con la Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. El uso de la electricidad en puerto se ha traducido en una reducción de las emisiones de dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, partículas y óxidos de carbono. No se ha realizado todo el potencial de la medida, ya que se necesita equipo costoso tanto en los muelles como en los buques.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La medida no contempla una simplificación. Es el resultado de la solicitud presentada por Suecia 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 2023. El tipo impositivo que se aplicará deberá ajustarse 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 Suecia para aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo, atracados en puertos suecos («electricidad en puerto»). El tipo impositivo debe ajustarse al nivel mínimo del impuesto aplicable a la electricidad utilizada con fines profesionales establecido por la Directiva. No será posible 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 en los términos solicitados por Suecia, esto es, se empieza a aplicar a partir del 26 de junio de 2020, en consonancia con la actual Decisión de Ejecución 2014/725/UE del Consejo, y finaliza el 31 de diciembre de 2023, lo que respeta el período máximo de 6 años que permite la Directiva.

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Suecia, 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 2014/725/UE del Consejo², se autorizó a Suecia, en virtud del 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 (en lo sucesivo, «electricidad en puerto») hasta el 25 de junio de 2020.
- (2) Mediante carta de 15 de agosto de 2019, Suecia solicitó autorización para continuar aplicando un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE. Las autoridades suecas proporcionaron información adicional por carta de 1 de abril de 2020.
- (3) Mediante la reducción del tipo impositivo que pretende aplicar, Suecia tiene por fin seguir fomentando 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 electricidad es menos perjudicial para el medio ambiente que la combustión de combustibles líquidos para uso marítimo por dichos buques.
- (4) En la medida en que evita las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por la combustión de combustibles líquidos para uso marítimo, el uso de la electricidad en puerto contribuye a mejorar la calidad del aire de las ciudades portuarias y a reducir la contaminación acústica. 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.
- (5) Puesto que la producción de electricidad a bordo seguirá siendo en la mayoría de los casos la alternativa más competitiva, la concesión a Suecia de una autorización para que aplique un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto no va más allá de lo necesario para aumentar el uso de esta 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

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

² DO L 301 de 21.10.2014, p. 27.

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 agentes económicos pertinentes de realizar las inversiones necesarias, resulta oportuno conceder la autorización hasta el 31 de diciembre de 2023. No obstante, la autorización debe dejar de aplicarse a partir de la fecha de aplicación de las disposiciones generales que establezcan ventajas fiscales para la electricidad en puerto adoptadas por el Consejo en virtud del artículo 113 o de cualquier otra disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en caso de que dichas disposiciones sean aplicables antes del 31 de diciembre de 2023.
- (7) A fin de proporcionar seguridad jurídica a los operadores de puertos y armadores y de evitar un posible aumento de la carga administrativa para los distribuidores y redistribuidores de electricidad, debe garantizarse que Suecia pueda seguir aplicando un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto. Por consiguiente, la autorización solicitada debe otorgarse con efectos a partir del 26 de junio de 2020, de forma ininterrumpida respecto a la situación existente con arreglo a la Decisión de Ejecución 2014/725/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 Suecia a que aplique un tipo impositivo reducido a la electricidad que se suministre directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo, atracados en puerto («electricidad en puerto»), siempre que se respeten los niveles de imposición mínimos que dispone el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE.

Artículo 2

La presente Decisión será aplicable del 26 de junio de 2020 al 31 de diciembre de 2023.

No obstante, si el Consejo adoptare, basándose en el artículo 113 u otras disposiciones pertinentes 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 disposiciones sean aplicables.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de Suecia.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta