



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 19 de julio de 2018
(OR. en)

11307/18

**Expediente interinstitucional:
2018/0287 (NLE)**

**FISC 316
ENER 282
ECOFIN 752**

PROPUESTA

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 16 de julio de 2018

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: COM(2018) 535 final

Asunto: Propuesta de DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO por la que se
autoriza a España, de conformidad con el artículo 19 de la
Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido del impuesto
especial sobre la electricidad suministrada directamente a los buques
atracados en puerto

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 535 final.

Adj.: COM(2018) 535 final



Bruselas, 16.7.2018
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a España, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido del impuesto especial sobre 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.

El objetivo de la presente propuesta es autorizar a España a aplicar un tipo reducido del impuesto especial sobre la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto (en lo sucesivo denominada «electricidad en puerto»). Con esa reducción se pretende crear un incentivo económico para la instalación y utilización de la electricidad en puerto a fin de reducir la contaminación atmosférica de las ciudades portuarias y mejorar la calidad del aire local en beneficio de la salud de los habitantes.

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

Por carta de 12 de abril de 2018, las autoridades españolas informaron a la Comisión de su intención de aplicar a la electricidad en puerto un tipo impositivo reducido de 0,50 euros por MWh a partir del 1 de julio de 2018, durante un período de seis años. Este tipo impositivo es igual al tipo mínimo del impuesto sobre la utilización de electricidad con fines profesionales establecido en la Directiva 2003/96/CE.

Con la medida propuesta, España desea crear un incentivo para el uso de la electricidad en puerto, que se considera una alternativa menos contaminante que la producción de electricidad a bordo de los buques atracados en puerto. En la actualidad, España aplica a la electricidad un impuesto especial *ad valorem* del 5,11269632 % del precio final, incluidos todos los impuestos y tasas con excepción de los impuestos especiales y el impuesto sobre el valor añadido. La legislación española exige asimismo que se respeten los niveles mínimos establecidos en el artículo 10, apartado 1, y en el cuadro C del anexo I de la Directiva, es decir, que se aplique un impuesto especial específico de 0,50 euros por MWh para la utilización de electricidad con fines profesionales y de 1 euro por MWh para la utilización sin fines profesionales cuando el impuesto especial *ad valorem* suponga una deuda tributaria inferior.

En la actualidad, el suministro de electricidad en puerto se grava al tipo general de 5,11269632 % sobre el precio de la electricidad. Las autoridades españolas estiman el precio de la electricidad, excluidos los impuestos especiales y el impuesto sobre el valor añadido, en torno a 170 euros por MWh, y el tipo impositivo de la electricidad en puerto, expresado en euros por MWh, en aproximadamente 8,69 euros. El análisis hecho por la Comisión del mercado de la electricidad en la UE sugiere que, por término medio, los precios de la

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

electricidad en el sector industrial en España son inferiores². Sea como sea, el impuesto especial efectivamente devengado por MWh de electricidad en puerto es en la actualidad superior a 0,50 EUR.

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 generar electricidad a bordo de las embarcaciones atracadas en puertos y también pueden hacerlo 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.

Las autoridades españolas han indicado que la reducción impositiva se aplicaría a todas las embarcaciones distintas de las embarcaciones privadas de recreo³, lo que significa que todas las embarcaciones implicadas en la navegación comercial, independientemente de su tamaño o pabellón, se beneficiarán de la reducción fiscal.

Las autoridades españolas han informado a la Comisión de que en la actualidad no existen en los puertos españoles instalaciones de suministro de electricidad en puerto y que los gastos fiscales de la medida son difíciles de estimar. Las autoridades españolas también indican que no será obligatorio que las embarcaciones utilicen la electricidad en puerto. Sus cálculos sugieren que la reducción fiscal supondrá un gasto fiscal anual máximo de aproximadamente 150 000 euros. Este resultado se basa en el número total estimado de buques comerciales que podrían abastecerse con electricidad en puerto (2 700), el consumo de electricidad de los buques en los puertos españoles (unos 20 000 MWh al año) y el precio de la electricidad (170 euros por MWh), incluidos todos los impuestos y tasas, excepto los impuestos especiales y el impuesto sobre el valor añadido.

España ha pedido que se le autorice esa reducción para un período de seis años, que es el período máximo previsto en el artículo 19, apartado 2, de la Directiva, a partir del 1 de julio de 2018.

Con esta reducción fiscal, España desea ofrecer un incentivo para que los armadores utilicen la electricidad en puerto para reducir el ruido y las emisiones a la atmósfera 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.

² Véase COM(2016) 769 final de 13 de noviembre de 2016.

³ 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.

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 Comisión⁴.

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.

Mediante la reducción impositiva que proponen, las autoridades españolas quieren conseguir 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 local. 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 uso⁵. Actualmente, la electricidad suministrada a los buques atracados se gravaría con aproximadamente 8,69 euros por MWh. La reducción fiscal solicitada supondría, pues, un incentivo adicional para el uso de esta tecnología aproximadamente igual a 8 euros por MWh y, por tanto, contribuiría al objetivo político enunciado.

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.

España ha solicitado que la medida se aplique durante el período máximo permitido por el artículo 19, apartado 2, es decir, seis años. En principio, el período de aplicación de la excepción debería tener la duración suficiente para no disuadir a los operadores portuarios de realizar las inversiones necesarias en instalaciones de suministro de electricidad en puerto. Este plazo de seis años permitirá aportar la máxima certidumbre jurídica posible también a los armadores que han de planificar sus inversiones en equipos a bordo.

Normas en materia de ayudas estatales

El tipo impositivo reducido de 0,50 euros por MWh previsto por las autoridades españolas 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. 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 prejuzga la obligación del Estado miembro de garantizar el cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales, en

⁴ Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión 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).

⁵ 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).

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.

- **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 puertos, la medida contribuirá a mejorar la calidad del aire local. En su artículo 13, la Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente⁶ obliga a los Estados miembros a asegurarse de que los niveles de varios contaminantes atmosféricos no superen los valores límite 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.

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. En este sentido, cabe destacar que, según las autoridades españolas, como las fuentes de energía proporcionada por la red eléctrica son parcialmente renovables (38 % en 2015 y al alza, con una estimación de alrededor del 90-100 % en 2050), se espera que el uso de la electricidad en puerto dará lugar a reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero en España. Aunque la intensidad de carbono de los suministros de electricidad suplementaria es generalmente mayor que la de la combinación energética media y depende mucho de la hora del día en que tenga lugar la demanda de esa electricidad, las reducciones de CO₂ resultantes de la medida podrían ser relativamente importantes.

Política energética

La medida se ajusta a la Directiva 2014/94/UE sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos⁷, que aborda 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 TFUE⁸.

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

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ C(2014) 2231 final de 9 de abril de 2014.

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. En estas circunstancias, parece justificado no penalizar la alternativa menos contaminante, que es la electricidad suministrada en puerto, y autorizar a España a aplicar a esta un tipo impositivo reducido.

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 Unión⁹, así como a la Comunicación de la Comisión titulada «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE»¹⁰.

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 utilizan electricidad en puerto para uso comercial. Por tanto, solo podrían surgir distorsiones significativas de la competencia entre buques que se beneficien 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 en gran medida de la evolución de los precios del petróleo y son por ello muy difíciles de realizar, los últimos datos disponibles indican 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 bordo¹¹ 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 generada a bordo. En el caso que nos ocupa, no puede esperarse una distorsión importante de la competencia puesto que España respetará el nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE para la electricidad utilizada con fines comerciales. 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.

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).

¹⁰ 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].

¹¹ 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» (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).

En cuanto a la competencia entre puertos, cabe esperar que el impacto 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.

El período para el que se propone autorizar la aplicación de un tipo impositivo reducido es similar al plazo contemplado en la propuesta de la Comisión, esto es, ocho años, para la exención fiscal de la electricidad en puerto. Es improbable que el análisis contenido en los dos párrafos anteriores pueda 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 excede de lo necesario para conseguir el objetivo perseguido.

• Elección del instrumento

Instrumento propuesto: 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 España 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 facilitada por España sugiere que la medida tendrá un impacto limitado en los ingresos fiscales y que el tipo del impuesto especial sobre la electricidad en puerto seguirá situándose por encima del nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE. España espera que la medida tenga un impacto positivo en el logro de sus objetivos medioambientales, en particular la mejora de la calidad del aire de las ciudades portuarias.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La medida no contempla una simplificación. Es el resultado de la solicitud presentada por España 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 de seis años. 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 seis años.

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

El artículo 1 dispone que se autorizará a España a aplicar un tipo reducido del impuesto especial sobre la electricidad que se suministre directamente a los buques atracados en los puertos españoles. El tipo impositivo no debe ser inferior a 0,50 euros por MWh, es decir, el 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 con efectos a partir de la fecha de su notificación por el período máximo permitido por la Directiva (seis años), de acuerdo con lo solicitado por España.

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a España, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido del impuesto especial sobre 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 carta de 12 de abril de 2018, España pidió autorización para aplicar, en virtud del artículo 19, apartado 1, de la Directiva 2003/96/CE, un tipo impositivo reducido del impuesto especial sobre la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto (en lo sucesivo «electricidad en puerto»).
- (2) Mediante la reducción del impuesto especial que pretende aplicar, España desea promover 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 más respetuoso del medio ambiente que la combustión de combustibles líquidos por dichos buques.
- (3) En la medida en que evita las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por la combustión de combustibles líquidos a bordo de los buques atracados, el uso de la electricidad en puerto contribuye a mejorar la calidad del aire local en las ciudades portuarias. Además, en las condiciones concretas que presenta la estructura de la producción de electricidad en España, se espera que el uso de la electricidad suministrada por la red de tierra, en lugar de la producida por la combustión de combustibles líquidos a bordo de los buques, siga reduciendo las emisiones de CO₂. 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.
- (4) Puesto que la producción de electricidad a bordo seguirá siendo en la mayoría de los casos la alternativa más competitiva, la concesión a España de una autorización para que aplique un tipo reducido del impuesto especial sobre la electricidad en puerto no va más allá de lo necesario para aumentar el uso de esta electricidad. Por igual motivo y debido a que esa tecnología no está actualmente disponible en España, es improbable que la medida produzca durante su vigencia distorsiones en la competencia, y cabe afirmar por tanto que no tendrá repercusiones negativas en el correcto funcionamiento del mercado interior.

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

- (5) 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 portuarios de realizar las inversiones necesarias, resulta oportuno que la autorización se conceda por un período de seis años, sin perjuicio de la posibilidad de que se adopten disposiciones generales en la materia en virtud del artículo 113 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y que estas sean aplicables antes de la expiración anticipada del período de autorización.
- (6) 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 España a aplicar un tipo impositivo reducido del impuesto especial a la electricidad que se suministre directamente a los buques atracados en puerto, distintos de las embarcaciones privadas de recreo, 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 surtirá efecto el día de su notificación. Expirará seis años después.

No obstante, si el Consejo adopta, basándose en el artículo 113 del TFUE, disposiciones generales que establezcan ventajas fiscales para la electricidad en puerto, la presente Decisión expirará el día en que esas disposiciones sean aplicables.

Artículo 3

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*