

Bruselas, 13 de octubre de 2021
(OR. en)

12831/21

**Expediente interinstitucional:
2021/0324(NLE)**

**FISC 164
ECOFIN 973
ENER 425
TRANS 600**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	13 de octubre de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2021) 630 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO por la que se autoriza a Italia a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto, distintos de las embarcaciones privadas de recreo [de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE].

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2021) 630 final.

Adj.: COM(2021) 630 final

Bruselas, 13.10.2021
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Italia a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto, distintos de las embarcaciones privadas de recreo [de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE].

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 la imposición 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, podrá autorizar a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones del nivel de imposición por motivos vinculados a políticas específicas.

Italia solicitó autorización para aplicar un tipo reducido para el suministro de electricidad en puerto a buques atracados en puertos equipados con instalaciones eléctricas con una capacidad instalada nominal de más de 35 kW durante un período de seis años. El objetivo de la presente propuesta es conceder dicha autorización por medio de una excepción que, tal como se solicitó, sea válida durante seis años a partir del 18 de octubre.

Mediante carta de 14 de septiembre de 2020, las autoridades italianas informaron a la Comisión de su intención de aplicar la medida. El 12 de mayo de 2021 se aportó información complementaria.

Italia solicita autorización para aplicar un tipo impositivo reducido de 0,50 EUR/MWh, equivalente al tipo impositivo mínimo aplicable a la electricidad utilizada con fines profesionales tal y como se establece en la Directiva, para el suministro de electricidad en puerto a buques atracados en puertos equipados con instalaciones eléctricas con una capacidad instalada nominal superior a 35 kW.

El período de validez solicitado, de seis años, no supera el período máximo autorizado por el artículo 19 de la Directiva sobre la imposición de la energía.

Con la medida solicitada, Italia desea ofrecer un incentivo para el uso de la electricidad en puerto, que se considera una alternativa menos contaminante a la producción de electricidad a bordo de los buques que permanecen atracados en puerto. Como se indica en la petición, el tipo reducido para los beneficiarios será de 0,50 EUR/MWh. Se trata del tipo mínimo para la electricidad especificado en el artículo 10, apartado 1, y en el cuadro C del anexo I de la Directiva. Debido a la estructura decreciente del impuesto sobre el consumo de energía, la ventaja relativa será mayor para los operadores (y usuarios) de instalaciones con un consumo relativamente bajo.

Por otra parte, de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva sobre la imposición de la energía, los Estados miembros deben eximir los productos energéticos utilizados para producir electricidad, y la electricidad producida, a bordo de buques atracados en puertos. La exención puede aplicarse también a los productos energéticos utilizados para producir electricidad, y la electricidad producida, a bordo de buques destinados a la

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

navegación por vías navegables interiores, de conformidad con el artículo 15, apartado 1, letra f), de la Directiva. Italia confirmó la transposición de esta última exención opcional.

Como se indica en la solicitud, la electrificación de los muelles de los puertos no se encuentra actualmente muy extendida en Italia y, por tanto, la aplicación de la reducción impositiva no debería tener efectos económicos a corto plazo. Las autoridades italianas no pudieron hacer una estimación previa del número de beneficiarios de la medida y, por tanto, no pudieron facilitar el gasto presupuestario anual.

Las autoridades italianas han indicado que la reducción impositiva se aplica a todos los buques atracados en puertos equipados con instalaciones eléctricas con una capacidad instalada nominal de más de 35 kW, distintos de las embarcaciones privadas de recreo, lo que significa que todos los buques que se dediquen a la navegación comercial, independientemente de su tamaño o pabellón, pueden beneficiarse de la reducción impositiva.

El motivo por el que el alcance de la medida en cuestión se ha limitado a buques que están provistos de sistemas eléctricos con una capacidad instalada nominal superior a 35 kilovatios está estrechamente vinculado al objetivo medioambiental que se persigue. Las autoridades italianas suponen que los buques con sistemas eléctricos de baja capacidad nominal, cuando se encuentran en los puertos, suelen recurrir a la electricidad suministrada directamente por las instalaciones terrestres a los buques atracados en puerto («electricidad en puerto») y no a los generadores eléctricos independientes a través de sus propios motores de combustión interna. Por tanto, los buques con una capacidad nominal de menos de 35 kW atracados en los puertos no contribuyen a la contaminación. El motivo principal por el que la medida impositiva en cuestión se dirige a buques con sistemas eléctricos más grandes que normalmente mantienen en funcionamiento sus propios generadores eléctricos alimentados por combustibles fósiles es, de hecho, animarlos para que usen la electricidad suministrada por las instalaciones en puerto mientras estén atracados.

No pueden acogerse a la medida las empresas con dificultades financieras o sujetas a órdenes de recuperación basadas en una decisión anterior de la Comisión por la que se declare que una medida de ayuda es ilegal e incompatible con el mercado interior.

Con la reducción impositiva, Italia quiere ofrecer un incentivo para que los operadores interesados implanten y utilicen la electricidad en puerto a fin de reducir la contaminación atmosférica causada por la combustión de los carburantes de los buques atracados, así como las emisiones de CO₂. La aplicación de un tipo impositivo reducido incrementaría la competitividad de la electricidad en puerto frente a la combustión a bordo de combustibles para uso marítimo, que está exenta de impuestos.

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

La imposición de la electricidad está regulada por la Directiva sobre la imposición de la energía (Directiva 2003/96/CE), y en particular por su artículo 10. El artículo 14, apartado 1, letra c), prevé una exención fiscal obligatoria de los productos energéticos para la navegación, así como para la electricidad producida 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, estas disposiciones no prevén en sí mismas la imposición reducida de la electricidad en puerto.

Disposiciones de conformidad con la Directiva sobre la imposición 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.

Mediante la reducción impositiva en cuestión, las autoridades italianas persiguen el objetivo de fomentar una forma menos perjudicial desde el punto de vista medioambiental de que los buques satisfagan sus necesidades de electricidad mientras se encuentran atracados en puerto y mejorar así la calidad del aire local 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 tanto, sus ventajas medioambientales². A los beneficiarios se les aplicaría el tipo impositivo mínimo de la UE sobre la electricidad previsto en la Directiva sobre la imposición de la energía, de 0,50 EUR/MWh, lo que puede contribuir a la consecución de los objetivos políticos establecidos.

La posibilidad de introducir un trato fiscal favorable con respecto a 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.

Italia ha solicitado que la medida se aplique durante el período máximo que permite el artículo 19, apartado 2, de la Directiva (es decir, seis años). En principio, el período de aplicación de la excepción debe tener la duración suficiente para no disuadir a los operadores portuarios y los proveedores de electricidad de realizar o seguir realizando las inversiones necesarias en instalaciones de suministro de electricidad en puerto. Dicho período aportará también la máxima certidumbre jurídica posible también a los operadores de buques, que han de planificar sus inversiones en equipos instalados a bordo.

Sin embargo, la excepción no debe comprometer la evolución futura del marco jurídico vigente y debe tener en cuenta la revisión de la Directiva sobre la imposición de la energía y la posible adopción, por parte del Consejo, de un acto normativo basado en la propuesta de la Comisión de modificar dicha Directiva publicada el 14 de julio de 2021³.

En tales circunstancias, aunque parece oportuno conceder la autorización para el período solicitado, la duración de la validez de la excepción podría ser inferior a la solicitada si la entrada en vigor de las disposiciones generales en la materia tiene lugar antes.

Normas sobre ayudas estatales

El tipo impositivo reducido de 0,50 EUR por MWh previsto por las autoridades italianas equivale 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 (RGEC), que establece las condiciones en las que la ayuda en forma de reducción de impuestos medioambientales en virtud de la Directiva 2003/96/CE puede quedar exenta de las obligaciones de notificación de ayudas estatales. No

² 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).

³ Propuesta de una Directiva del Consejo por la que se reestructura el marco de la Unión para la imposición de los productos energéticos y de la electricidad (refundición), 14.7.2021, COM(2021)563 final 2021/0213 (procedimiento de consulta).

obstante, 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 entran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión⁴.

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

Política en materia de medio ambiente y cambio climático

La medida solicitada atañe principalmente a la política en materia de medio ambiente y cambio climático de la UE. En la medida en que ayude a reducir la combustión de combustibles para uso marítimo a bordo de los buques atracados en puertos, la medida contribuirá al objetivo de mejorar la calidad del aire local. En su artículo 13, la Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente⁵ obliga a los Estados miembros a asegurarse de que los niveles de varios contaminantes atmosféricos no superan los valores límite, los valores objetivo y se respetan otras normas relativas a la calidad del aire establecidas en la Directiva. Esas obligaciones exigen 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 uso de la electricidad en puerto como un elemento de la estrategia general relativa a la calidad del aire. La Directiva (UE) 2016/802⁶, que regula el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, también fomenta el uso de electricidad en puerto, lo que contribuiría también a cumplir los requisitos en cuanto al depósito de nitrógeno en virtud de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. En ese sentido, las autoridades italianas esperan que se reduzcan las emisiones locales con el uso de la electricidad en puerto.

La medida fomentaría el uso de la electricidad en puerto a fin de propiciar puertos y formas de navegar sostenibles, y está en consonancia con las ambiciones políticas de la UE. La implantación de este tipo de electricidad en los puertos europeos es una de las medidas propuestas para alcanzar los objetivos fijados en el Pacto Verde Europeo.

Es probable, además, que la medida lleve a una reducción de las emisiones de CO₂ en la medida en que, debido a una mayor eficiencia del sistema y a la utilización de combustibles diferentes, la combinación eléctrica de la red terrestre es más hipocarbónica que la electricidad producida a bordo mediante la combustión de combustibles para uso marítimo.

Política energética

La medida se ajusta a la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos⁷, que trata la cuestión de la instalación de infraestructuras para el suministro de electricidad en puerto cuando exista demanda para ello y

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ 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).

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).

los costes no sean desproporcionados con respecto a los beneficios, en particular los beneficios medioambientales. También se ha reconocido como un objetivo de interés común para la concesión de ayuda estatal en virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE⁸.

. Llegados a este punto, caber recordar que una de las razones principales de la posición competitiva desfavorable de la electricidad en puerto reside en que la alternativa, es decir, la electricidad producida a bordo de los buques atracados en los puertos marítimos, goza en la actualidad de una exención fiscal completa. No solo está exento de impuestos el combustible para uso marítimo 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 obligaría al propietario del buque (que a menudo está establecido en un tercer país) o a su operador a realizar una declaración de la cantidad de electricidad consumida. Tal declaración, además, tendría que precisar la proporción de electricidad que se hubiese consumido en las aguas territoriales del Estado miembro donde se debiese el impuesto. La realización de dichas declaraciones por cada uno de los Estados miembros cuyas aguas se vean afectadas supondría para los propietarios de los buques una enorme carga administrativa. Análogas consideraciones se aplican a la navegación interior y al trato fiscal facultativo previsto en el artículo 15, apartado 1, letra f), de la Directiva (ejecutada efectivamente por Italia). En tales circunstancias, parece justificado no penalizar la alternativa menos contaminante, que es la electricidad suministrada en puerto, permitiendo a Italia aplicar 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 sobre Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE¹⁰.

Mercado interior y competencia leal

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

Con respecto a la competencia entre los operadores de los buques, debe indicarse primero que, según las autoridades italianas, no existen actualmente buques atracados en puertos equipados con instalaciones eléctricas con una capacidad instalada nominal de más de 35 kW que usen electricidad en puerto. Por tanto, solo podrían surgir distorsiones significativas de la

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

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 al Comité de las Regiones - 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].

competencia entre buques que se beneficien de la medida solicitada cambiándose a la electricidad en puerto y otros buques 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, por tanto, son muy difíciles de calcular, las últimas evaluaciones 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 por debajo de los costes de la producida a bordo¹¹ y, por tanto, no representaría en ningún caso una ventaja competitiva significativa para los operadores de buques que utilizaran la electricidad en puerto frente a los que se decantaran por la producida a bordo. En el caso que nos ocupa, no puede esperarse una distorsión importante de la competencia puesto que Italia respetará el nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE para la electricidad utilizada con fines profesionales.

Por otra parte, como ya se ha indicado, los operadores de buques que obtienen electricidad en puerto gravada al nivel mínimo previsto en la Directiva 2003/96/CE no logran, en principio, una ventaja económica frente a los que producen su propia electricidad a bordo, porque esta electricidad está exenta de impuestos. Según las autoridades italianas, la sustitución de la producción propia a bordo por la electricidad en puerto gravada al nivel mínimo aplicable no supondría una ventaja general significativa en cuanto a costes¹².

Además, el acceso a la electricidad en puerto estará disponible para los buques en cuestión independientemente de su pabellón, sin que ello suponga un trato 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 las posibles repercusiones en el comercio entre los Estados miembros que se producirían si los buques cambiaran sus rutas debido a la posibilidad de consumir electricidad en puerto a un tipo impositivo reducido sean insignificantes. Tal y como se ha indicado anteriormente, en una situación en la que es improbable que el uso de electricidad en puerto sea, al menos a corto plazo, más económico que la producción a bordo pese a la reducción fiscal, también resulta improbable que esta reducción fiscal para la electricidad en puerto venga a distorsionar de forma considerable la competencia entre los puertos por incitar a los buques a cambiar su itinerario en función de la disponibilidad de esta opción.

La restricción consistente en aplicar el tipo impositivo reducido para los suministros de electricidad en puerto de al menos 380 V a los buques podría interpretarse como una distorsión del mercado. Sin embargo, las autoridades italianas han indicado que no se suministra a los buques comerciales electricidad en puerto inferior a 380 V, pues la electricidad de ese voltaje se reserva a pequeñas embarcaciones de recreo.

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 para los tres puertos de Gotemburgo (Suecia) y Juneau y Long Beach (Estados Unidos).

¹² Las autoridades italianas facilitan un ejemplo de un buque de tamaño medio equipado con sistemas eléctricos con una capacidad instalada nominal de 200 kW: La ventaja económica que resulta de la aplicación del tipo del impuesto especial previsto de 0,5 EUR por MWh, teniendo en cuenta el tipo nacional actualmente aplicable y un factor de simultaneidad razonable en el uso de la electricidad, ascendería solamente a treinta euros calculados con referencia a un día completo atracado en puerto.

A menos que se produzcan cambios significativos en el marco y la situación actuales, el plazo para el que se propone la autorización para aplicar un tipo impositivo reducido hace que sea improbable que el análisis realizado en los apartados anteriores cambie antes de la fecha de vencimiento de la medida.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

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

- **Subsidiariedad (en caso de competencias no exclusivas)**

El ámbito de los impuestos indirectos que se contempla en el artículo 113 del TFUE no es en sí mismo competencia exclusiva de la Unión Europea, a tenor de su artículo 3.

No obstante, de conformidad 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. Por tanto, los Estados miembros no pueden sustituir al Consejo. Por consiguiente, el principio de subsidiariedad no es aplicable a la presente Decisión de Ejecución. En cualquier caso, como 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 en cuestión.

- **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* y controles de adecuación 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 Italia y atañe únicamente a este Estado miembro.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No se ha necesitado asesoramiento especializado externo.

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta se refiere a una autorización a un Estado miembro a petición de este y no requiere una evaluación de impacto.

La información facilitada por Italia sugiere que la medida no tendrá impacto alguno sobre los ingresos fiscales a corto plazo. Tal y como se ha mencionado anteriormente, las autoridades italianas no pudieron calcular el número de beneficiarios. El tipo impositivo para la electricidad en puerto seguirá estando por encima del nivel mínimo de imposición establecido por la Directiva 2003/96/CE. Italia espera que la medida tenga un impacto positivo en la consecución de sus objetivos medioambientales y, en particular, en la reducción de las emisiones, la mejora de la calidad del aire local de las ciudades portuarias.

- **Adecuación de la normativa y simplificación**

La medida no contempla una simplificación. Es el resultado de la solicitud presentada por Italia y atañe únicamente a este Estado miembro.

- **Derechos fundamentales**

La medida no guarda relación con los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La medida no supone ninguna carga financiera o administrativa para la Unión. Por tanto, la propuesta no afecta a su presupuesto.

5. OTROS ELEMENTOS

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

No es necesario un plan de ejecución. La presente propuesta se refiere a una autorización de reducción fiscal a un Estado miembro a petición de este. Se concede por un periodo limitado. El tipo impositivo que se aplicará será igual al nivel mínimo de imposición fijado por la Directiva sobre la imposición de la energía. La medida puede ser evaluada en caso de que se solicite una renovación después de que haya expirado el periodo de validez.

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

La propuesta no requiere documentos explicativos sobre la transposición.

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

En virtud del artículo 1, se autoriza a Italia a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puertos italianos, distintos de las embarcaciones privadas de recreo («electricidad en puerto»). El tipo impositivo no debe ser inferior a 0,50 EUR por MWh, es decir, el nivel mínimo de imposición 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 define 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 durante seis años, desde el 18 de octubre de 2021 hasta el 17 de octubre de 2027, que es el plazo máximo que permite la Directiva.

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Italia a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto, distintos de las embarcaciones privadas de recreo [de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE].

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 14 de septiembre de 2020, Italia solicitó autorización para aplicar, en virtud del artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques de navegación marítima y fluvial atracados en puerto, distintos de las embarcaciones privadas de recreo («electricidad en puerto»). En su carta de 12 de mayo de 2021, Italia facilitó información adicional.
- (2) A través del tipo impositivo reducido, Italia pretende fomentar el uso de la electricidad en puerto, que se considera una forma menos perjudicial desde el punto de vista medioambiental de satisfacer las necesidades de electricidad de los buques atracados en puerto que la combustión de combustibles para uso marítimo por parte de dichos buques.
- (3) En la medida en que el uso de la electricidad en puerto evita las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por la combustión de combustibles para uso marítimo por parte de los buques atracados en puerto, mejora la calidad del aire local en las ciudades portuarias. Se espera, por tanto, que el tipo impositivo reducido contribuya a la consecución de los objetivos políticos de la Unión en materia de medio ambiente, salud y clima.
- (4) Permitir que Italia aplique un tipo impositivo reducido para la electricidad en puerto no va más allá de lo necesario para incrementar el uso de dicha electricidad, ya que la producción de electricidad a bordo seguirá siendo una alternativa más competitiva en la mayoría de los casos. Por el mismo motivo y debido al grado relativamente bajo de penetración del mercado que tiene hoy la tecnología, es improbable que la medida lleve a distorsiones significativas en la competencia durante su vigencia y, por tanto, no afectará negativamente al correcto funcionamiento del mercado interior.
- (5) A fin de permitir el uso de la electricidad en puerto a los operadores de puertos y embarcaciones, así como a los distribuidores y redistribuidores de electricidad, es

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

procedente autorizar a Italia a aplicar un tipo impositivo reducido para dicho tipo de electricidad.

- (6) De conformidad con el artículo 19, apartado 2, de la Directiva 2003/96/CE, cada autorización concedida en virtud de esa disposición debe estar estrictamente limitada en el tiempo. A fin de garantizar que el período de autorización es lo suficientemente largo para no disuadir a los agentes económicos pertinentes de realizar las inversiones necesarias, procede conceder la autorización solicitada durante seis años, desde el 18 de octubre de 2021. No obstante, la autorización debe dejar de aplicarse a partir de la fecha de aplicación de las disposiciones generales en materia de 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 de la fecha de finalización de la aplicación de la autorización solicitada.
- (7) 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 Italia a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto, distintos de las embarcaciones privadas de recreo («electricidad en puerto»), siempre que se respeten los niveles mínimos de imposición que dispone el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE.

Artículo 2

La presente Decisión será aplicable desde el 18 de octubre de 2021 hasta el 17 de octubre de 2027.

No obstante, si el Consejo adopta, basándose en el artículo 113 o en cualquier disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, normas generales en materia de ventajas fiscales para la electricidad en puerto, la presente Decisión dejará de aplicarse el día en que dichas normas generales sean aplicables.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la República Italiana.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*