

Bruselas, 14.9.2020
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Francia, 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, «la Directiva sobre fiscalidad de la energía» o «la Directiva»).

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

Francia solicitó autorización para aplicar un tipo impositivo reducido sobre el consumo final de electricidad a la electricidad suministrada directamente a los buques de navegación marítima y fluvial (incluidos los buques pesqueros), salvo las embarcaciones privadas de recreo², atracados en puertos («electricidad en puerto»)³. El objetivo de la presente propuesta es conceder dicha autorización por medio de una exención válida, tal como se solicitó, hasta el 31 de diciembre de 2025.

Mediante carta de 7 de agosto de 2019, las autoridades francesas informaron a la Comisión de su intención de aplicar la medida. Se facilitaron información y aclaraciones adicionales el 4 de marzo de 2020 y el 30 de abril de 2020.

Francia solicita autorización para aplicar un tipo impositivo reducido de 0,50 EUR/MWh, equivalente al tipo impositivo mínimo aplicable a la electricidad para uso profesional establecido en la Directiva, a los suministros de electricidad en puerto a buques que operen exclusivamente con fines comerciales en aguas marítimas e interiores de la Unión (incluida la pesca).

El período de validez que se solicita está comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2025, y no supera el período máximo autorizado por el artículo 19 de la Directiva sobre fiscalidad de la energía.

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

El objetivo de la medida que pretende aplicar Francia es también reducir el impacto medioambiental general del transporte marítimo y por vías navegables.

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

² El término «embarcaciones privadas de recreo» se define en el artículo 14, apartado 1, letra c), párrafo segundo, de la Directiva 2003/96/CE.

³ Por otra parte, como han indicado las autoridades francesas, el tipo impositivo reducido sobre el consumo de electricidad debería aplicarse también a la electricidad suministrada por grupos electrógenos (instalaciones móviles) que utilizan GNL (gas natural licuado).

Con la medida solicitada, Francia desea ofrecer 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. Tal y como se indica en la solicitud, en Francia el tipo impositivo general de la electricidad asciende a 22,50 EUR/MWh. El beneficio fiscal solicitado se eleva a 22,00 EUR/MWh. Así pues, como consecuencia de ello, a los beneficiarios se les aplicaría el tipo impositivo mínimo de la UE sobre la electricidad para uso profesional previsto en la Directiva sobre fiscalidad de la energía, a saber, 0,50 EUR/MWh (tal como se especifica en el artículo 10, apartado 1, y en el cuadro C del anexo I de la Directiva).

Por otra parte, de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva sobre fiscalidad de la energía, los Estados miembros deben eximir a los productos energéticos utilizados para producir electricidad y la electricidad producida a bordo de buques atracados en puertos. También pueden hacerlo en el caso de los productos energéticos utilizados para producir electricidad, y de la electricidad producida, a bordo de buques destinados a la navegación por vías navegables interiores, de conformidad con el artículo 15, apartado 1, letra f), de la Directiva. Francia confirmó la transposición de esta última exención facultativa⁴.

Las autoridades francesas han indicado que la reducción impositiva se aplica a todas las embarcaciones distintas de las embarcaciones privadas de recreo, lo que significa que todas las embarcaciones dedicadas a la navegación comercial, independientemente de su tamaño o pabellón, pueden beneficiarse de la reducción fiscal. En algunos casos, puede existir la obligación de que las embarcaciones utilicen electricidad en puerto.

Como se indica en la solicitud, el número estimado de beneficiarios se cifra en unos 7 000 (incluidas las empresas de transporte marítimo y por vías navegables interiores, así como el sector de la pesca). Se trata de un número máximo de beneficiarios potenciales a largo plazo vinculado al aumento estimado de la instalación de sistemas de conexión eléctrica en puerto. El número de terminales de suministro de electricidad en puerto instalados en la actualidad es limitado (aproximadamente 230), principalmente en el transporte público por vías de navegación interior, y está destinado al transporte de mercancías y pasajeros. Actualmente no hay terminales para buques pesqueros⁵.

Para estimar los gastos fiscales de la medida, las autoridades francesas calcularon la pérdida de ingresos fiscales basándose en la cantidad de electricidad consumida, el importe del beneficio fiscal solicitado y el número de terminales. El consumo de electricidad procedente de estos terminales se sitúa en torno a los 12 000 MWh/año y se estima que la desgravación fiscal asciende a 22,00 EUR/MWh (como ya se ha indicado, el tipo impositivo general es de 22,50 EUR/MWh): la pérdida de ingresos fiscales se cifra en unos 270 000 EUR. Teniendo en cuenta el creciente número de terminales (que es actualmente de 230 y rondará los 256 en un futuro próximo), se calcula una pérdida real de alrededor de 300 000 EUR para el próximo período.

Francia solicitó que la autorización se concediera del 1 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2025, dentro del plazo máximo permitido por el artículo 19, apartado 2, de la Directiva.

⁴ Además, las autoridades francesas subrayaron que ya se aplica un tipo reducido del impuesto nacional sobre el consumo final de electricidad al transporte de pasajeros y mercancías en tren, metro, tranvía, cable, autobús híbrido enchufable o eléctrico y trolebús.

⁵ Las autoridades francesas facilitaron una lista de puertos interesados en el uso o la futura instalación de terminales de suministro de electricidad en puerto: son varios e incluyen puertos marítimos y fluviales.

Con esta reducción fiscal, Francia quiere ofrecer un incentivo para que los operadores interesados implanten y utilicen instalaciones de electricidad en puerto a fin de reducir el ruido y las emisiones a la atmósfera causados por la combustión de los carburantes de los buques atracados, así como las emisiones de CO₂. La aplicación de un tipo impositivo reducido aumentaría 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 fiscalidad 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 para los productos energéticos destinados a ser utilizados como carburante en 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. No obstante, como tales, estas disposiciones no prevén la imposición reducida de la electricidad en puerto.

La medida es constitutiva de ayuda estatal y entra dentro del ámbito de aplicación de la normativa 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

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 francesas quieren conseguir que los buques atracados en puerto cubran sus necesidades de electricidad de forma menos perjudicial para el medio ambiente y así mejorar 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 lo tanto, las ventajas medioambientales de ese uso⁷. En la actualidad, el tipo general nacional de la electricidad es de 22,50 EUR/MWh; el beneficio fiscal solicitado se eleva a 22,00 EUR/MWh. Como consecuencia de ello, a los beneficiarios se les aplicaría el tipo impositivo mínimo de la UE sobre la electricidad previsto en la Directiva sobre fiscalidad de la energía, a saber, 0,50 EUR/MWh, lo cual puede contribuir, por tanto, al logro de los objetivos establecidos.

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.

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).

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).

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

No obstante, la exención no debe comprometer la futura evolución del marco jurídico vigente y ha de tener en cuenta la próxima revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía y la posible adopción por el Consejo de un acto jurídico basado en una propuesta de la Comisión por la que se modifica dicha Directiva. Esta revisión es consecuencia de la evaluación 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 28 de noviembre de 2019⁹. En sus Conclusiones, el Consejo invita a la Comisión a que analice y evalúe las posibles opciones con vistas a publicar a su debido tiempo una propuesta de revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía, y pide a la Comisión que tenga especialmente en cuenta el ámbito de aplicación de la Directiva, los tipos mínimos y las exenciones o rebajas fiscales específicas.

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

Las autoridades francesas destacaron que, aunque ya existan algunas medidas reglamentarias, son necesarias medidas adicionales (por ejemplo, para reducir los costes de conexión o para permitir, en determinados casos, la introducción de la obligación de uso de la electricidad en puerto, así como otros instrumentos jurídicos para impulsar una mayor participación de los sectores público y privado). Estas medidas tienen como objetivo, en particular, mejorar, entre otras cosas, las condiciones marco para el uso de la electricidad en puerto.

Normas sobre ayudas estatales

El tipo impositivo reducido de 0,50 EUR por MWh previsto por las autoridades francesas equivale al nivel mínimo de imposición de la UE aplicable a la electricidad para uso profesional 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. Con todo, 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 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

⁸ Documento SWD(2019) 329 final.

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

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 puerto, la medida contribuirá a mejorar la calidad del aire local y a reducir el ruido. La Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente¹⁰, 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 que establece la Directiva. Esta obligación exige que los Estados miembros encuentren soluciones a problemas tales 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) 2016/802¹¹, que regula el contenido de azufre en los combustibles para uso marítimo, también fomenta el uso de electricidad en puerto.

Según las autoridades francesas, la medida también puede dar lugar a una reducción global de la contaminación, que se calcula sobre la base del consumo real de electricidad en puerto en 2019.

En el transporte marítimo, este consumo rondó los 10 400 MWh; el consumo equivalente de fuelóleo pesado, según los datos disponibles, habría generado:

- 4 472 kg_{SOx} de emisiones de SOx,
- 135 200 kg_{NOx} de emisiones de NOx,
- 5 919 kg_{PM2,5} de partículas.

En términos de emisiones de gases de efecto invernadero, un consumo equivalente de fuelóleo pesado habría emitido 3 369 600 kg de CO₂.

En el transporte por vías navegables interiores, dado que el consumo de electricidad en puerto se elevó a 1 800 MWh, un consumo equivalente de gasóleo no de carretera habría dado lugar a emisiones contaminantes del orden de:

- 155,56 kg de SOx,
- 1 101,6 kg de NOx,
- 584,56 kg de partículas finas (incluidos 553,71 kg de PM_{2,5}).

Por lo que se refiere a los gases de efecto invernadero, el consumo equivalente de gasóleo habría generado 553 780 kg de CO₂.

Por otra parte, en relación con la electricidad suministrada por la red de tierra y el impacto estimado de las fuentes de energía renovables, Francia subrayó que, en la combinación energética nacional, el porcentaje correspondiente a las energías renovables había aumentado en unos cuatro puntos en los últimos diez años, pasando del 6,6 % en 2007 al 10,7 % en 2017. La energía renovable era, por tanto, la cuarta fuente de energía primaria en 2017, por detrás de

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

la energía nuclear (40,0 %), los productos derivados del petróleo (28,9 %) y el gas (15,7 %). Al margen de esta tendencia, debe señalarse que el consumo de energía renovable varía de un año a otro, en función de diversos factores¹².

Política energética

La medida se ajusta a la Directiva 2014/94/UE sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos¹³, que aborda la cuestión de la instalación de infraestructuras de suministro de electricidad en puerto, 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 ayudas estatales en virtud del artículo 107, apartado 1, del TFUE¹⁴.

Conviene recordar en este punto que una razón de peso de la desfavorable posición competitiva que tiene la electricidad en puerto es el hecho de que la alternativa (es decir, la electricidad producida a bordo de los buques atracados en puertos marítimos) se beneficia actualmente de una exención fiscal neta completa: en efecto, están exentos de impuestos no solo el combustible líquido que se quema para producir electricidad, lo que corresponde a la situación normal prevista en el artículo 14, apartado 1, letra a), de la Directiva 2003/96/CE, sino también la propia electricidad que se produce a bordo de los buques [véase el artículo 14, apartado 1, letra c), de esa misma Directiva]. Aunque esta última exención pueda, como tal, considerarse difícilmente conciliable con los objetivos medioambientales de la Unión, viene a reflejar consideraciones de orden práctico. De hecho, la imposición de la electricidad producida a bordo exigiría que el propietario del buque (que a menudo está establecido en un tercer país) o su operador declarasen la cantidad de electricidad consumida. Tal declaración, además, tendría que precisar la proporción de electricidad que se hubiese consumido en las aguas territoriales del Estado miembro donde se debiese el impuesto. Ello obligaría a realizar una declaración por cada uno de los Estados miembros en cuyas aguas territoriales se consumiera electricidad, lo que representaría para los propietarios de los buques una carga administrativa extraordinariamente pesada. Análogas consideraciones se aplican a la navegación por vías navegables interiores y al tratamiento fiscal facultativo previsto en el artículo 15, apartado 1, letra f), de la Directiva (aplicado efectivamente por Francia). En estas circunstancias, parece justificado no penalizar la alternativa menos contaminante, que es la electricidad suministrada en puerto, y autorizar a Francia 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 Unión¹⁵, así como a la

¹² Por otra parte, en lo que respecta al uso mencionado del GNL para producir y suministrar electricidad en puerto, la reducción de las emisiones de CO₂ se estima en un 22 % (en comparación con el uso de combustible para la navegación).

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.

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).

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 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 sobre una base comercial. Por tanto, solo podrían surgir distorsiones significativas de la competencia entre buques que se beneficien de la medida solicitada cambiándose a la electricidad en puerto 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 bordo¹⁷ 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 Francia respetará el nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE para la electricidad utilizada para uso profesional.

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 generan su propia electricidad a bordo, que está exenta de impuestos. Según las autoridades francesas, la sustitución de la generación a bordo por electricidad en puerto gravada al nivel mínimo aplicable no supondría una ventaja general significativa en cuanto a costes¹⁸.

Además, el acceso a la electricidad en puerto estará disponible para los buques 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.

¹⁶ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y el 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].

¹⁷ 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).

¹⁸ En términos de comparación de costes, según las autoridades francesas, el precio de compra de la electricidad suministrada a través de terminales de electricidad en puerto es de aproximadamente 0,10 EUR/kWh; en el caso del transporte por vías navegables interiores, la tarifa nacional aplicada por VNF (*Voies navigables de France*) y algunos otros puertos por la utilización de los terminales es de 0,20 EUR/kWh (incluido el precio de compra de la electricidad). Por otra parte, el coste mínimo de un kWh es, en el caso del gasóleo, de alrededor de 0,2192 EUR (vías navegables interiores), y en el del fuelóleo pesado, de 0,0953 EUR (transporte marítimo).

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. Las autoridades francesas alegan que existen otros factores (como el destino de la carga) que se tienen en cuenta a la hora de seleccionar los puertos, de modo que la mera disponibilidad de electricidad en puerto sujeta a un tipo impositivo reducido no parece decisiva.

A menos que se produzcan cambios significativos en el marco y la situación actuales, el período durante el que se propone autorizar la aplicación de un tipo impositivo reducido hace que sea improbable que el análisis realizado en los apartados 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 caso de competencia no exclusiva)**

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

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

- **Proporcionalidad**

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

- **Elección del instrumento**

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

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

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

La medida no requiere la evaluación de la legislación vigente.

- **Consultas con las partes interesadas**

La propuesta se basa en una petición de Francia y atañe únicamente a este Estado miembro.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No se ha necesitado asesoramiento técnico 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.

De la información facilitada por Francia se desprende que la medida tendrá un impacto limitado en los ingresos fiscales (como se ha indicado anteriormente, se calcula una pérdida real de alrededor de 300 000 EUR para el próximo período) y el tipo impositivo aplicable a la electricidad en puerto seguirá estando por encima del nivel mínimo de imposición establecido en la Directiva 2003/96/CE. Francia espera que la medida tenga un impacto positivo en la consecución de sus objetivos medioambientales y, en particular, en la reducción de emisiones (la estimación se ha presentado anteriormente), la mejora de la calidad del aire local y la reducción del ruido en las ciudades portuarias.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La medida no contempla una simplificación. Es el resultado de la solicitud presentada por Francia 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 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 reducción fiscal a un Estado miembro a solicitud suya. Se concede por un período limitado, que finaliza el 31 de diciembre de 2025. El tipo impositivo que se aplicará será igual al nivel mínimo de imposición fijado por la Directiva sobre fiscalidad de la energía. La medida puede ser evaluada en caso de que se solicite una renovación después de que haya expirado su 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**

En virtud del artículo 1, se autoriza a Francia a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo, atracados en puertos franceses («electricidad en puerto»). El tipo impositivo no

debe ser inferior a 0,50 EUR por MWh, es decir, el nivel mínimo del impuesto aplicable a la electricidad para uso profesional 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 del 1 de enero de 2020, hasta el 31 de diciembre de 2025, tal como solicitó Francia, dentro del plazo máximo de seis años que autoriza la Directiva.

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Francia, 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 carta de 7 de agosto de 2019, Francia 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 (en lo sucesivo «electricidad en puerto»). Las autoridades francesas facilitaron información y aclaraciones adicionales el 4 de marzo de 2020 y el 30 de abril de 2020.
- (2) Con el tipo impositivo reducido que tiene la intención de aplicar, Francia pretende fomentar la instalación y el uso de la electricidad en puerto. Se considera que el uso de este tipo de 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 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 de las ciudades portuarias y a reducir el ruido. En las condiciones específicas de la estructura de generación de electricidad en Francia, se espera que el uso de electricidad en puerto en lugar de la electricidad generada por la combustión de combustibles líquidos reduzca las emisiones de CO₂, otros contaminantes atmosféricos y el ruido. Se prevé, por tanto, que la medida contribuya 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 Francia 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.

competencia, y cabe afirmar por tanto que no afectará negativamente al correcto funcionamiento del mercado interior.

- (5) De conformidad con el artículo 19, apartado 2, de la Directiva 2003/96/CE, toda autorización concedida en virtud de esa disposición debe estar estrictamente limitada en el tiempo. A fin de garantizar que el período de autorización sea lo suficientemente largo para no disuadir a los agentes económicos pertinentes de realizar las inversiones necesarias, procede conceder la autorización desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2025. No obstante, la autorización debe dejar de concederse a partir de la fecha de aplicación de las disposiciones generales sobre ventajas fiscales para la electricidad en puerto que pueda adoptar 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 2025.
- (6) A fin de que los operadores de puertos y buques, así como los distribuidores y redistribuidores de electricidad puedan promover la electricidad en puerto, conviene garantizar que Francia pueda aplicar la reducción fiscal, tal como ha solicitado, con efectos a partir del 1 de enero de 2020.
- (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 Francia a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad que se suministre directamente a los buques atracados en puerto («electricidad 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 será aplicable desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2025.

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

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*