COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 22.1.2024
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Suecia 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 electricidad[1] (en lo sucesivo denominada «la Directiva» o «la Directiva sobre fiscalidad de la energía»).

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

En virtud de la Decisión de Ejecución 2020/1674/UE del Consejo, de 29 de octubre de 2020[2] (cuyas predecesoras fueron la Decisión de Ejecución 2014/725/UE del Consejo, de 14 de octubre de 2014[3], y la Decisión de Ejecución 2011/384/UE del Consejo, de 20 de junio de 2011[4]), Suecia ya fue autorizada para aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo[5], atracados en puerto («electricidad en puerto»).

El objetivo de la presente propuesta es ampliar dicha autorización según lo solicitado por Suecia, dado que la excepción vigente expirará el 31 de diciembre de 2023.

Por carta de 5 de abril de 2023, las autoridades suecas informaron a la Comisión de su intención de prorrogar la medida en vigor hasta el 31 de diciembre de 2027. Las autoridades suecas proporcionaron información adicional por carta de 19 de octubre de 2023.

Las autoridades suecas pretenden seguir aplicando un tipo impositivo reducido de 6 SEK (0,552 EUR aproximadamente) ([6]) por MWh a la electricidad en puerto. En el momento de presentación de la solicitud, este tipo impositivo se ajustaba al tipo mínimo del impuesto sobre la utilización de electricidad con fines profesionales establecido en la Directiva 2003/96/CE (es decir, 0,5 EUR por MWh).

El artículo 13 de la Directiva establece un límite de tolerancia para los Estados miembros que no han adoptado el euro. Los Estados miembros están obligados a comprobar una vez al año si los tipos impositivos expresados en moneda nacional están en consonancia con los tipos mínimos de la Directiva. Para ello se utilizan los tipos de cambio publicados en el Diario Oficial de la Unión Europea el primer día laborable de octubre. Los Estados miembros pueden mantener los importes de los impuestos vigentes al realizarse el ajuste anual únicamente si la conversión de estos importes expresados en euros da lugar a un incremento inferior al 5 % o a

1 DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.
2 DO L 378 de 12.11.2020, p. 3
3 DO L 301 de 21.10.2014, p. 27.
4 DO L 170 de 30.6.2011, p. 36.
5 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.
6 Todos los cálculos se basan en el tipo de cambio vigente a 3 de octubre de 2022, es decir, 10,8743 SEK por 1 EUR. Véase el DO C 381 de 4.10.2022, p. 4.

5 EUR (el importe que resulte más bajo) en el nivel de imposición expresado en moneda nacional.

El período de validez solicitado para la excepción va del 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2027, por lo que sucede sin interrupción al de la excepción actual y no rebasa el período máximo permitido por el artículo 19 de la Directiva sobre fiscalidad de la energía.

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

La medida impositiva consiste en disminuir el impuesto energético aplicable a la electricidad en puerto de 39,2 SEK por MWh a 6 SEK por MWh.

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

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

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

El gasto presupuestario anual se prevé que sea de 12 millones SEK.

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

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

impacto directo tanto en el número de puertos como en el número de instalaciones que proporcionan electricidad en puerto, al afectar positivamente a la rentabilidad de la transición de los combustibles fósiles a la electricidad.

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

Suecia solicitó que se le conceda la autorización hasta el 31 de diciembre de 2027 y que surta efecto desde el 1 de enero de 2024, lo que garantiza la continuidad de la excepción actual y se ajusta al plazo máximo contemplado en el artículo 19, apartado 2, de la Directiva.

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

La imposición de la electricidad está regulada por la Directiva 2003/96/CE, en particular en 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, estas disposiciones no prevén en sí mismas la imposición reducida de la electricidad en puerto.

Disposiciones de conformidad con la Directiva sobre fiscalidad de la energía

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

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

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

La Comisión ha recomendado ya el uso de la electricidad en puerto como alternativa a la producción de electricidad a bordo de los buques atracados y ha reconocido, por lo tanto, las ventajas medioambientales de ese uso[7].

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

Suecia ha solicitado que la medida se aplique durante cuatro años, período inferior al máximo permitido por el artículo 19, apartado 2, es decir, seis años. En principio, el período de aplicación de la excepción debe tener una duración suficiente como para no disuadir a los operadores portuarios y los proveedores de electricidad de realizar o continuar las inversiones necesarias en instalaciones de suministro de electricidad en puerto. Este período aporta

[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).

seguridad jurídica también a los armadores que han de planificar sus inversiones en equipos a bordo.

Sin embargo, la excepción no debe perjudicar a la futura evolución del marco jurídico vigente y debe tener en cuenta la revisión en curso de la Directiva sobre fiscalidad de la energía y la posible adopción por el Consejo de un acto normativo basado en una propuesta de la Comisión para la modificación de la Directiva sobre fiscalidad de la energía[8].

En estas circunstancias, si bien parece apropiado conceder la autorización por el período solicitado, la validez de la excepción debe supeditarse al comienzo de la aplicación de las disposiciones generales sobre esta materia antes de que finalice el año 2027.

Normas en materia de ayudas estatales

El tipo impositivo reducido de 6 SEK (0,552 EUR aproximadamente) ([9]) contemplado por las autoridades suecas se ajustaba, en el momento de presentación de la solicitud, al tipo mínimo del impuesto sobre la utilización de electricidad con fines profesionales establecido en la Directiva 2003/96/CE.

Las autoridades suecas reconocen que la medida constituye una ayuda estatal y alegan que la medida cumple las condiciones sustantivas del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, cuya última modificación la constituye el Reglamento (UE) 2023/1315, de 23 de junio de 2023, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado («Reglamento general de exención por categorías» o «RGEC»).

La propuesta de una decisión de ejecución del Consejo no prejuzga la obligación del Estado miembro de garantizar el cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales.

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

Medio ambiente y cambio climático

La medida solicitada atañe principalmente a la política medioambiental de la UE. En la medida en que ayude a reducir la combustión de combustible líquido para uso marítimo a bordo de los buques atracados en puerto, la medida contribuirá a mejorar la calidad del aire de las localidades portuarias, reducir la contaminación acústica y combatir el cambio climático. La Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente[10], obliga a los Estados miembros a asegurarse de que los niveles de varios contaminantes atmosféricos no superen los valores límite, los valores objetivo y otras normas de calidad del aire establecidos en la Directiva. Esta obligación exige que los Estados miembros encuentren soluciones a problemas como las emisiones de los buques atracados en puerto, cuando proceda y sea concebible que en los puertos con estos problemas se incentive el recurso a la electricidad en puerto en el marco de la estrategia general de calidad del aire. La Directiva (UE) 2016/802, que regula el

8 COM/2021/563 final: Propuesta de DIRECTIVA DEL CONSEJO por la que se reestructura el régimen de la Unión de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (refundición)

9 Todos los cálculos se basan en el tipo de cambio vigente a 3 de octubre de 2022, es decir, 10,8743 SEK por 1 EUR. Véase el DO C 381 de 4.10.2022, p. 4.

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).

contenido de azufre en los combustibles para uso marítimo[11], también fomenta el uso de electricidad en puerto.

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

Política energética

La medida se ajusta a la Directiva 2014/94/UE sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos[12], 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.

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, es decir, están exentos de impuestos, no solo el combustible de pañol 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 la letra c) de esa misma disposición]. 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 armador 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. Esto obligaría a realizar una declaración por cada uno de los Estados miembros en cuyas aguas territoriales se consumiera electricidad, lo que representaría para los propietarios de los buques una carga administrativa extraordinariamente pesada.

Política de transportes

La medida se ajusta a la Recomendación 2006/339/CE de la Comisión sobre el fomento del uso de electricidad en puerto por los buques atracados en puertos de la Unión[13], así como a la

[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).

[12] 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).

[13] 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 sobre objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE[14].

Mercado interior y competencia leal

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

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

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

En cuanto a la competencia entre puertos, cabe esperar que 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 plazo por el que se propone prorrogar la autorización para aplicar un tipo impositivo reducido, a menos que se produzcan cambios significativos en el marco y la situación actuales, hace improbable que el análisis realizado en los párrafos anteriores cambie antes de la fecha de expiración de la medida.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

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

- **Subsidiariedad (en 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.

[14] 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].

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

- **Proporcionalidad**

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. La reducción impositiva no excede de lo necesario para conseguir el objetivo perseguido.

- **Elección del instrumento**

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

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

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la 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 Suecia y concierne únicamente a ese Estado miembro. En consecuencia, no se ha llevado a cabo ninguna consulta de las partes interesadas.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No ha sido necesario recurrir a asesoramiento externo.

- **Evaluación de impacto**

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

La información proporcionada por Suecia sugiere que la medida tendrá un impacto limitado en los ingresos tributarios. Más en concreto, según las autoridades suecas se espera que, en los próximos años, la medida suponga una pérdida de ingresos fiscales anuales por valor de 12 millones SEK.

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

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

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

- **Derechos fundamentales**

La medida no tiene incidencia sobre los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

5. OTROS ELEMENTOS

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

No es necesario un plan de ejecución. La presente propuesta contempla únicamente una autorización de una reducción fiscal a un Estado miembro a solicitud suya. Se concede por un período limitado, que finaliza el 31 de diciembre de 2027. El tipo impositivo que se aplicará deberá ajustarse al nivel mínimo de imposición fijado por la Directiva sobre fiscalidad de la energía. La medida puede ser evaluada en caso de que se solicite una renovación después de que haya expirado 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**

El artículo 1 establece que se autorizará a Suecia para aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo, atracados en puertos suecos («electricidad en puerto»). El tipo impositivo debe ajustarse al nivel mínimo del impuesto aplicable a la electricidad utilizada con fines profesionales establecido por la Directiva. No será posible suministrar electricidad a un tipo reducido a las embarcaciones privadas de recreo, tal como se definen en el artículo 14, apartado 1, letra c), párrafo segundo, de la Directiva 2003/96/CE.

El artículo 2 establece que la autorización solicitada se concede en los términos solicitados por Suecia, esto es, se empieza a aplicar a partir del 1 de enero de 2024, en consonancia con la actual Decisión de Ejecución 2014/725/UE del Consejo, y finaliza el 31 de diciembre de 2027, lo que respeta el período máximo de 6 años que permite la Directiva.

2024/0008 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Suecia 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 electricidad[1], y en particular su artículo 19,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) Mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1674 del Consejo[2], se autorizó a Suecia, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo, atracados en puerto (en lo sucesivo, «electricidad en puerto») hasta el 31 de diciembre de 2023.

(2) Mediante carta de 5 de abril de 2023, Suecia solicitó autorización para continuar aplicando un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE hasta el 31 de diciembre de 2027. Las autoridades suecas proporcionaron información adicional por carta de 19 de octubre de 2023.

(3) Al aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto, Suecia aspira a seguir promoviendo 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.

(4) En la medida en que contribuye a evitar las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por la combustión de combustibles líquidos para uso marítimo, el uso de la electricidad en puerto ayuda a mejorar la calidad del aire de las ciudades portuarias y a reducir la contaminación acústica. 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.

(5) Puesto que la producción de electricidad a bordo seguirá siendo en la mayoría de los casos la alternativa más competitiva, la concesión a Suecia de una autorización para que aplique un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto no va más allá de lo

[1] DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

[2] Decisión de Ejecución (UE) 2020/1674 del Consejo, de 29 de octubre de 2020, por la que se autoriza a Suecia, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto (DO L 378 de 12.11.2020, p. 3).
ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

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

(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 limitada en el tiempo. A fin de garantizar que el período de autorización sea lo bastante prolongado como para no disuadir a los agentes económicos pertinentes de realizar las inversiones necesarias, resulta oportuno conceder la autorización hasta el 31 de diciembre de 2027. No obstante, la autorización debe dejar de aplicarse a partir de la fecha de aplicación de las disposiciones generales que establezcan ventajas fiscales para la electricidad en puerto adoptadas por el Consejo en virtud del artículo 113 o de cualquier otra disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en caso de que dichas disposiciones sean aplicables durante el período de autorización.

(7) A fin de proporcionar seguridad jurídica a los operadores de puertos y armadores y de evitar un posible aumento de la carga administrativa para los distribuidores y redistribuidores de electricidad, debe garantizarse que Suecia pueda seguir aplicando un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto. Por consiguiente, la autorización solicitada debe otorgarse con efectos a partir del 1 de enero de 2024, sin interrupción respecto de las disposiciones previas adoptadas de conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1674.

(8) La presente Decisión se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas de la Unión en materia de ayudas estatales,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se autoriza a Suecia a que aplique un tipo impositivo reducido a la electricidad que se suministre directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo, atracados en puerto («electricidad en puerto»), siempre que se respeten los niveles de imposición mínimos que dispone el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE.

Artículo 2

La presente Decisión será aplicable del 1 de enero de 2024 al 31 de diciembre 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 que sean aplicables durante el período de autorización que se establece en el párrafo primero del presente artículo, la presente Decisión dejará de aplicarse el día en que dichas normas generales sean aplicables.

Artículo 3

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente