COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 13.5.2015
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Dinamarca, en virtud del artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO 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 (en lo sucesivo denominada «la Directiva» o «la Directiva de 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 de imposición por motivos vinculados a políticas específicas.

El objetivo de la presente propuesta es autorizar a Dinamarca a aplicar un tipo reducido de impuesto a la electricidad que se suministra directamente a los buques atracados en puerto (en lo sucesivo denominada «electricidad de la red terrestre»). Con esa reducción se pretende ofrecer un incentivo económico para que se utilice la electricidad de la red terrestre y se disminuya así la contaminación atmosférica de las ciudades portuarias, y mejorar la calidad del aire local en beneficio de la salud de los habitantes.

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

La solicitud y su contexto general

Mediante carta de 2 de julio de 2014, las autoridades danesas informaron a la Comisión de su intención de aplicar una reducción fiscal a la electricidad suministrada directamente a los buques, distintos de las naves de recreo privadas, atracados en puerto. A petición de la Comisión, Dinamarca facilitó información adicional el 13 de noviembre de 2014 y el 23 de febrero de 2015. Con la medida propuesta, Dinamarca desea ofrecer un incentivo para el uso de la electricidad de la red terrestre, que se considera una alternativa menos contaminante que la producción de electricidad a bordo de los buques atracados en puerto.

Las autoridades danesas pretenden aplicar un tipo impositivo reducido de 4 DKK (aprox. 0,54 EUR)([1]) por MWh a la electricidad de la red terrestre. Este tipo impositivo será más elevado que el tipo mínimo del impuesto sobre la electricidad para uso profesional establecido en la Directiva 2003/96/CE. El tipo impositivo nacional aplicado actualmente a la electricidad suministrada a partir de la red terrestre es de 878 DKK[2] (aprox. 117,59 EUR) por MWh, que es el tipo impositivo nacional de la electricidad para uso no profesional.

Por otra parte, el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva sobre fiscalidad de la energía obliga a los Estados miembros a eximir los productos energéticos utilizados como carburantes para la navegación por aguas de la UE, salvo para buques privados de recreo. Esta exención se extiende también a los productos energéticos utilizados para generar electricidad a bordo de los buques atracados en los puertos. Los Estados miembros también pueden eximir los productos energéticos utilizados por los buques, salvo los buques privados de recreo, para la navegación por vías navegables interiores con arreglo al artículo 15, apartado 1, letra f), de la misma Directiva, que también se aplica a la producción de electricidad a bordo. Sin embargo, esta última disposición carece de pertinencia en relación con la solicitud de Dinamarca, ya que en la actualidad no tiene vías navegables interiores.

---

[1] Todos los cálculos se basan en el tipo de cambio vigente a 1 de octubre de 2014, es decir, 7,4437 DKK por 1 EUR. Véase el DO C 344 de 2.10.2014.

[2] El nivel impositivo de la electricidad es el aplicable en enero de 2015 (véase http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

Así pues, en la mayoría de los casos, el sistema de imposición basado en la Directiva sobre fiscalidad de la energía no afecta a los costes de producción de electricidad a bordo de los buques atracados en puerto, aun cuando dicha producción puede tener efectos negativos sobre la salud y el medio ambiente por el deterioro de la calidad del aire y el aumento del ruido portuario.

Dinamarca desea aplicar este tipo reducido a todos los suministros de electricidad a partir de la red terrestre de al menos 380 voltios que se efectúen a buques de un arqueo bruto mínimo de 400 utilizados en la navegación comercial. Las autoridades danesas alegan que, incluso con estas restricciones al ámbito de la medida, la reducción fiscal cubre 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.

Las autoridades danesas han informado a la Comisión de que esperan que la reducción fiscal tendrá como resultado un gasto fiscal anual de aproximadamente 15 millones DKK (2 millones EUR). Esta suposición se basa en el consumo estimado de electricidad de cruceros y buques de carga en puertos daneses en 2008, que ascendió a unos 33 000 MWh (de los cuales, 17 000 se utilizaron en buques de crucero). Los cálculos suponen que este consumo no ha cambiado desde entonces y que no todos los buques utilizarán electricidad de la red terrestre en el futuro. Las autoridades danesas indican que este cálculo debe considerarse con cautela, ya que se trata de un régimen nuevo en Dinamarca y no se dispone de base para la comparación con regímenes similares. En la actualidad, los puertos de Dinamarca no ofrecen instalaciones de suministro de electricidad de la red terrestre. Además, los buques tendrán libertad a la hora de elegir si comprar electricidad de la red terrestre.

Las autoridades danesas reconocen que la medida constituye una ayuda estatal en favor de los propietarios de los buques utilizados para la navegación comercial, que pueden acogerse a las exenciones por categorías con arreglo al artículo 44 del Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión[3].

Dinamarca ha pedido que se le autorice esa reducción durante seis años, que es el plazo máximo contemplado en el artículo 19, apartado 2, de la Directiva.

Dinamarca considera que esta 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[4], así como a la Comunicación de la Comisión titulada «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018»[5]. En este sentido, cabe señalar que, a partir de junio de 2011, los Estados miembros tienen la obligación incondicional de cumplir normas de calidad del aire en el caso de determinados contaminantes como las partículas[6]. Esta obligación les exige encontrar soluciones a problemas como las emisiones de los buques atracados en puerto, cuando proceda, y es

---

3 Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, pp. 1-78).

4 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).

5 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones titulada «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018» [COM(2009) 8 final de 21 de enero de 2009].

6 Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008).

concebible que en los puertos con estos problemas se incentive el recurso a la electricidad de la red terrestre dentro de la estrategia general de calidad del aire.

Mediante esta reducción fiscal, Dinamarca desea ofrecer un incentivo para que los armadores utilicen la electricidad de la red terrestre y reduzcan así el ruido y las emisiones a la atmósfera, especialmente de CO_2. La aplicación de un tipo impositivo reducido mejorará la posición competitiva de la electricidad de la red terrestre frente a la combustión a bordo de combustible líquido para uso marítimo, que está completamente exento de impuestos.

Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

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, y, en particular, su artículo 14, apartado 1, letra c).

Evaluación de la medida con arreglo al artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE

Motivos vinculados a políticas específicas

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 danesas quieren conseguir que los buques atracados en puerto cubran sus necesidades de electricidad de forma menos perjudicial para el medio ambiente y mejorar así la calidad del aire de las localidades portuarias. Como señala Dinamarca, la propia Comisión ha recomendado ya el uso de la electricidad de la red terrestre 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]. Actualmente, la electricidad suministrada a los buques atracados se gravaría con 878 DKK (aprox. 117,95 EUR) por MWh. La reducción solicitada supondría, pues, un incentivo suplementario para el uso de esta tecnología igual a 874 DKK o aprox. 117,41 EUR por MWh y contribuiría así al objetivo estratégico declarado.

En cuanto al carácter del objetivo estratégico que se persigue, la Comisión desea puntualizar que el fomento de la electricidad de la red terrestre es, de hecho, un objetivo común que debería perseguir el conjunto de la Unión. Así se afirma con claridad en la Comunicación de la Comisión sobre una política marítima integrada[8] y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que la acompaña[9]. La Comisión ha propuesto que la electricidad de la red terrestre suministrada a los buques atracados en los puertos quede exenta de impuestos sobre la energía durante un periodo de 8 años en su propuesta de revisión de la Directiva sobre la fiscalidad de la energía[10].

Sin embargo, la propuesta de la Comisión no fue adoptada por el Consejo y en 2015 la Comisión la retiró[11]. En la actualidad, la única posibilidad de introducir un tratamiento fiscal favorable de dicha electricidad la contempla el artículo 19, cuya finalidad es más bien la de responder a las circunstancias particulares de los Estados miembros que no estén previstas en la propia Directiva. Por consiguiente, el establecimiento en virtud del artículo 19 de una

---

7 Véase la nota 4.
8 COM(2007) 575 final de 10 de octubre de 2007.
9 SEC (2007) 1283 final de 10 de octubre de 2007.
10 COM(2011) 169 final de 13 de abril de 2011.
11 DO C 80 de 7.3.2015, pp. 17-23.

excepción que persiga el objetivo de promover la electricidad de la red terrestre solo puede autorizarse como medida transitoria, hasta tanto el Consejo tenga en cuenta ese objetivo en el marco de la revisión de la Directiva 2003/96/CE.

Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La medida solicitada atañe principalmente a la política medioambiental de la UE. En la medida en que ayude a reducir la combustión de combustible líquido para uso marítimo a bordo de los buques atracados en puertos, la medida contribuirá a mejorar la calidad del aire local. Es probable, además, que permita reducir las emisiones de CO_2 en la medida en que, debido a la mayor eficiencia del sistema y a la utilización de combustibles diferentes, la combinación energética de la red terrestre es más hipocarbónica que la electricidad producida a bordo con combustible líquido para uso marítimo. Debe observarse en este sentido que la combinación energética media de la zona del mercado contemplada es considerablemente más hipocarbónica que la media de la UE. Aunque la intensidad de carbono de los suministros de electricidad suplementaria sea generalmente mayor que la de la combinación energética media y dependa mucho de la hora del día en que tenga lugar la demanda de esa electricidad, las reducciones de CO_2 resultantes de la medida seguirán siendo relativamente importantes[12].

La medida se ajusta a la Directiva 2014/94/UE sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos[13], que aborda la cuestión de la instalación de infraestructuras de suministro de electricidad de la red terrestre en los puertos, cuando haya demanda para ello y los costes no sean desproporcionados con respecto a los beneficios, incluidos los beneficios medioambientales.

Conviene recordar a este respecto que una razón de peso de la desfavorable posición competitiva que tiene la electricidad de la red terrestre 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 lo previsto 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 consumida en las aguas territoriales del Estado miembro donde se debiese el impuesto. Esto obligaría a realizar una declaración por cada uno de los Estados miembros en cuyas aguas territoriales se consumiera electricidad, lo que representaría para los propietarios de los buques una carga administrativa extraordinariamente pesada. En estas circunstancias, parece justificado no penalizar la

[12] El porcentaje agregado de renovables en la combinación energética de NordPool para 2012 fue del 69,8 % (véase http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf). Sin embargo, tanto la energía nuclear como la hidráulica (que representa la casi totalidad de la producción de energía renovable en la zona de Nordpool en general), se utilizan principalmente como carga base, mientras que la carga de punta presenta, como media, una intensidad de carbono más elevada. Cabe señalar también que Dinamarca se basó en centrales térmicas convencionales para aprox. el 42 % de la electricidad producida en 2012, pero la energía eólica está proporcionando una parte cada vez mayor del suministro energético.

[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, pp. 1–20).

alternativa menos contaminante que es la electricidad suministrada a partir de la red terrestre y autorizar a Dinamarca a aplicar a esta un tipo de impuesto reducido.

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 de la red terrestre.

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 de la red terrestre para uso comercial. Por tanto, solo podrían surgir distorsiones significativas de la competencia entre buques que se beneficien de la medida solicitada cambiándose a dicha electricidad y otros que continúen utilizando la producción de electricidad a bordo. Aunque las previsiones de costes precisas dependan mucho de la evolución de los precios del petróleo y sean por ello muy difíciles de realizar, los 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 procedente de la red terrestre hasta situarlos por debajo de los costes de la producida a bordo[14] 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 Dinamarca respetará el nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE para la electricidad de uso comercial. Además, Dinamarca quiere restringir la ventaja fiscal a los buques con un arqueo bruto mínimo de 400 y a los suministros de electricidad de la red terrestre de como mínimo 380 voltios. Por tanto, la medida se dirigirá a aquellos buques en los que tiene lugar una producción importante de electricidad a bordo y limitará al mismo tiempo el número total de beneficiarios. Los umbrales se han fijado en un nivel relativamente bajo. A la inversa, es razonable suponer que los buques que puedan quedar excluidos del beneficio fiscal por el nivel de los umbrales serán sobre todo buques nacionales, más que de otros países de la UE, y que tales umbrales no determinarán, pues, en ningún caso un tratamiento fiscal más favorable para los agentes económicos nacionales que para sus competidores de otros países de la Unión.

En cuanto a la competencia entre puertos, las autoridades danesas han manifestado que consideran insignificante el impacto en el comercio entre los Estados miembros que se produciría en caso de que los buques cambiaran su ruta debido a la posibilidad de consumir electricidad de la red terrestre a un tipo impositivo reducido. Como ya se ha indicado, al ser, al menos a corto plazo, improbable que el uso de la electricidad de la red terrestre resulte, a pesar de ese tipo reducido, más económico que la producida a bordo, también resulta improbable que la reducción fiscal solicitada venga a distorsionar de forma importante la competencia entre los puertos por incitar a los buques a cambiar su itinerario en función de la disponibilidad de esa electricidad.

El período para el que se propone autorizar la aplicación de un tipo impositivo reducido es similar al plazo contemplado en la propuesta de la Comisión, esto es, ocho años, para la

[14] 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 procedente de la red terrestre), 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).

exención fiscal de la electricidad de la red terrestre. Es improbable que el análisis contenido en los dos párrafos anteriores pueda modificarse antes de la fecha de expiración de la medida.

Período de aplicación de la medida y evolución del marco fiscal energético de la UE

En principio, el período de aplicación de la medida debería tener la duración adecuada para no disuadir a los operadores portuarios de realizar las inversiones necesarias. Cabe señalar que la magnitud de la medida fiscal en cuestión es limitada en comparación con la propuesta de la Comisión de revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía, que prevé una exención obligatoria para la electricidad de la red terrestre durante un período de ocho años a partir de la fecha de su entrada en vigor. No obstante, la exención no debe entorpecer la futura evolución de la normativa vigente y ha de tener en cuenta la posible adopción por parte del Consejo de un acto jurídico basado en la propuesta de la Comisión de modificación de la Directiva sobre la fiscalidad de la energía. En vista de estos condicionantes, parece oportuno conceder la autorización solicitada por el período máximo de seis años autorizado por la Directiva, sin perjuicio, no obstante, de que antes de la expiración de ese período entren en vigor disposiciones generales en esta materia. Este plazo permitirá aportar certidumbre jurídica a los armadores y a los operadores de los puertos que han de planificar sus inversiones en instalaciones de suministro de electricidad de la red terrestre o de equipos a bordo.

Normativa sobre ayudas estatales

Partiendo del tipo de cambio aplicable el 1 de octubre de 2014, publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*[15], el tipo impositivo de 4 DKK por MWh contemplado por las autoridades danesas es superior al nivel mínimo de imposición para la electricidad de uso comercial que dispone el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE. Por lo tanto, la medida parece estar incluida en el artículo 44 del Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión, que establece las condiciones en las que la ayuda en forma de reducción de los impuestos medioambientales en virtud de la Directiva 2003/96/CE puede estar exenta de los requisitos de notificación de ayudas estatales. Sin embargo, no se puede determinar en este momento si se cumplen todas las condiciones establecidas en este 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, el Reglamento (UE) nº 651/2014 de la Comisión.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

Consulta con las partes interesadas

La presente propuesta se basa en una solicitud presentada por Dinamarca y atañe únicamente a este Estado miembro.

Obtención y utilización de asesoramiento técnico

No se ha necesitado asesoramiento externo.

Evaluación de impacto

La presente propuesta contempla únicamente la concesión de una autorización a un Estado miembro a solicitud suya.

[15] Véase la nota 1.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Principio de subsidiariedad

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 nº 2 de los Tratados para la revisión del cumplimiento del principio de subsidiariedad.

Principio de proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. La reducción fiscal no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido (véanse más arriba las consideraciones expuestas en el apartado «Mercado interior y competencia leal»).

Instrumentos elegidos

Instrumento propuesto: Decisión de Ejecución del Consejo.

El artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE solo prevé este tipo de medida.

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.

2015/0106 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Dinamarca, en virtud del artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto

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([16]), y, en particular, su artículo 19,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) Mediante carta de 2 de julio de 2014, Dinamarca pidió autorización para aplicar, en virtud del artículo 19, apartado 1, de la Directiva 2003/96/CE, un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto (en lo sucesivo «electricidad de la red terrestre»). A petición de la Comisión, Dinamarca facilitó información adicional el 13 de noviembre de 2014 y el 23 de febrero de 2015.

(2) Mediante la reducción fiscal que pretende aplicar, Dinamarca desea promover el uso de la electricidad de la red terrestre. Se considera que el uso de tal electricidad para que los buques atracados en puerto satisfagan sus necesidades es más respetuoso del medio ambiente que la combustión de combustibles líquidos por dichos buques.

(3) En la medida en que evita las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por la combustión de combustibles líquidos a bordo de los buques atracados, el uso de la electricidad de la red terrestre contribuye a mejorar localmente la calidad del aire de las ciudades portuarias. Además, en las condiciones concretas que presenta la estructura de la producción de electricidad en la región considerada, a saber, el mercado nórdico de la electricidad, que abarca a Dinamarca, Finlandia, Suecia y Noruega, se espera que el uso de la electricidad suministrada por la red de tierra, en lugar de la producida por la combustión de combustibles líquidos a bordo de los buques, siga reduciendo las emisiones de CO_2. Se prevé, por lo tanto, que la medida contribuirá a la consecución de los objetivos de la Unión en materia de medio ambiente, salud y clima.

(4) Dinamarca pidió explícitamente que la reducción impositiva no se aplicara a la electricidad suministrada directamente a las embarcaciones privadas de recreo atracadas en puerto.

(5) Puesto que la producción de electricidad a bordo seguirá siendo en la mayoría de los casos la alternativa más competitiva, la concesión a Dinamarca de una autorización

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

para que aplique un tipo impositivo reducido a la electricidad de la red terrestre no va más allá de lo necesario para aumentar el uso de esta electricidad. Por igual motivo y debido a que esa tecnología no está actualmente disponible en Dinamarca, es improbable que la medida produzca durante su vigencia distorsiones en la competencia, y cabe afirmar por tanto que no afectará negativamente al correcto funcionamiento del mercado interior.

(6) De conformidad con el artículo 19, apartado 2, de la Directiva 2003/96/CE, toda autorización concedida en virtud de esa disposición debe limitarse estrictamente en el tiempo. A fin de garantizar que el periodo de autorización sea lo bastante prolongado como para no desanimar a los operadores portuarios de realizar las inversiones necesarias, resulta oportuno que la autorización solicitada se conceda por un período de seis años, con sujeción a que entren en vigor disposiciones generales en la materia que puedan adoptarse en virtud del artículo 113 del TFUE, antes de la expiración anticipada del período de autorización.

(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 Dinamarca para que aplique un tipo impositivo reducido a la electricidad que se suministre directamente a los buques atracados en puerto, distintos de las embarcaciones de recreo privadas, 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 a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Dejará de aplicarse seis años después.

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

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Dinamarca.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente