COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 22.5.2026
COM(2026) 244 final

2026/0121 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Alemania, 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 en la Unión está regulada por la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad[1] (en lo sucesivo, «la Directiva sobre la 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.

En virtud de la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1436 del Consejo, de 7 de octubre de 2020[2] (cuyas predecesoras fueron la Decisión de Ejecución 2014/722/UE del Consejo, de 14 de octubre de 2014[3], y la Decisión de Ejecución 2011/445/UE del Consejo, de 12 de julio de 2011[4]), Alemania 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 prorrogar esa autorización conforme a lo solicitado por Alemania, ya que dicha excepción expiró el 31 de diciembre de 2025.

Por carta de 26 de agosto de 2025, las autoridades alemanas informaron a la Comisión de su propósito de prolongar la actual medida hasta el 31 de diciembre de 2029. Se proporcionó información adicional por carta de 23 de enero de 2026.

Alemania solicita una renovación de la autorización para aplicar un tipo impositivo reducido de 0,50 EUR por MWh a los suministros de electricidad en puerto a buques[6] que operen exclusivamente con fines comerciales (incluida la pesca) en aguas marítimas e interiores de la

---

1 DO L 283 de 31.10.2003, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj.

2 Decisión de Ejecución (UE) 2020/1436 del Consejo, de 7 de octubre de 2020, por la que se autoriza a Alemania, 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 331 de 12.10.2020, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) en relación con la Corrección de errores de la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1436 del Consejo, de 12 de octubre de 2020, por la que se autoriza a Alemania, 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 342 de 16.10.2020, p. 31, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj).

3 DO L 300 de 18.10.2014, p. 55.

4 DO L 191 de 22.7.2011, p. 22.

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 Identificados en la solicitud como todos los barcos y demás artefactos flotantes de motor incluidos en el capítulo 89 de la nomenclatura combinada.

Unión[7]. Este importe es igual al tipo mínimo del impuesto a la electricidad con fines profesionales establecido en la Directiva.

El período de validez que se solicita es del 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2029. De este modo, se prolonga la autorización actual sin superar el período máximo autorizado por el artículo 19 de la Directiva sobre la fiscalidad de la energía.

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

La medida que pretende aplicar Alemania tiene también el objetivo de reducir el impacto medioambiental del transporte acuático.

Con la medida solicitada, Alemania desea seguir ofreciendo un incentivo para la utilización de la electricidad en puerto, que se considera una alternativa menos contaminante que la de producir electricidad a bordo de los buques atracados en puerto. Tal y como se indica en la solicitud, en Alemania el tipo impositivo general de la electricidad asciende a 20,50 EUR por MWh. La reducción impositiva es, actualmente, de 20,00 EUR por MWh. Esto significa que a los beneficiarios se les aplica el tipo impositivo mínimo de 0,50 EUR por MWh aplicable en la UE a la electricidad de conformidad con la Directiva sobre la fiscalidad de la energía (como se especifica en el artículo 10, apartado 1, y en el cuadro C del anexo I de la Directiva, por lo que respecta a la utilización con fines profesionales). Alemania permite que la ventaja fiscal se proporcione mediante la aplicación de un tipo impositivo reducido en el suministro (se requiere una autorización) o a través de la devolución del impuesto.

Por otro lado, de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva sobre la fiscalidad de la energía, los Estados miembros deben eximir a los productos energéticos utilizados para producir electricidad a bordo de los buques atracados en puertos. También pueden eximir 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. Alemania confirmó la transposición de esta última exención opcional.

Las autoridades alemanas han indicado que la reducción fiscal se aplica a todos los buques que no sean embarcaciones privadas de recreo, lo que significa que todos los buques que se dedican a la navegación comercial, independientemente de su tamaño o pabellón, pueden beneficiarse de la reducción fiscal. Sin embargo, los buques no están obligados a utilizar la electricidad en puerto.

Como se indica en la solicitud, en 2024 veintiocho empresas solicitaron la desgravación fiscal. Además, las instalaciones portuarias de la armada alemana se abastecen de electricidad en puerto en ocho ubicaciones. En Alemania, existen más de cuatrocientas instalaciones de electricidad en puertos de vías navegables marítimas e interiores. Se planea la construcción de otras cincuenta instalaciones de este tipo; algunas de ellas ya están en construcción.

Para estimar los gastos fiscales de la medida, las autoridades alemanas calcularon la pérdida de ingresos fiscales sobre la base de la cantidad de electricidad consumida al amparo del

[7] Según lo especificado en la legislación nacional, la medida no se aplica a la electricidad que se suministre en puerto a los buques durante su estancia en un astillero.

beneficio y el importe de la ventaja. La rebaja de impuestos es actualmente de 20,00 EUR por MWh (el tipo impositivo estándar, como se ha mencionado, es de 20,50 EUR por MWh).

En 2024, a unos 74 100 MWh de electricidad se les aplicó una desgravación fiscal o se suministraron al tipo preferencial. Esto se tradujo en una pérdida de ingresos fiscales de, aproximadamente, 1,48 millones EUR en el año 2024.

Alemania ha pedido que se le autorice esa reducción hasta el 31 de diciembre de 2029, sin interrupción con respecto a la excepción actual y dentro del período máximo establecido en el artículo 19, apartado 2, de la Directiva, a partir del 1 de enero de 2026.

Con esta reducción fiscal, Alemania desea ofrecer un incentivo para que los armadores utilicen la electricidad en puerto con el fin de reducir las emisiones a la atmósfera y el ruido que provoca la combustión de carburantes de los buques atracados, así como las emisiones de CO_2. Aplicar un tipo impositivo reducido incrementa la competitividad de la electricidad en puerto frente a la combustión de combustible para uso marítimo a bordo de los buques, que está exenta de impuestos.

Las autoridades alemanas consideran que el régimen cumple las condiciones establecidas en el artículo 44 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado[8]. Las autoridades alemanas, por tanto, no notificaron formalmente el régimen a la Comisión, sino que enviaron un resumen informativo de este el 1 de julio de 2024, mediante el sistema de notificación electrónica de la Comisión en cumplimiento de las obligaciones en materia de información establecidas en el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión[9].

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

La imposición de la electricidad está regulada por la Directiva 2003/96/CE, en particular su artículo 10. El artículo 14, apartado 1, letra c), prevé una exención fiscal obligatoria para la electricidad que se produce a bordo de las embarcaciones. Los artículos 5, 15 y 17 prevén la posibilidad de que los Estados miembros apliquen diferenciaciones fiscales, incluidas exenciones y reducciones, a determinados usos de la electricidad. Sin embargo, como tales, estas disposiciones no prevén la imposición reducida de la electricidad en puerto.

Disposiciones de conformidad con la Directiva sobre la 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.*

8 DO L 187 de 26.6.2014, p. 1.

9 *Stromsteuerermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität)* [BMF, Zoll], resumen informativo del Ministerio de Hacienda alemán enviado a la Comisión mediante el sistema de notificación electrónica el 1.7.2024, https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829.

Con la reducción fiscal que proponen, las autoridades alemanas quieren seguir fomentando que los buques atracados en puerto cubran sus necesidades de electricidad de forma menos perjudicial para el medio ambiente y mejorar así la calidad local del aire y reducir el ruido.

La Comisión ya ha recomendado utilizar la red eléctrica terrestre como alternativa a la producción de electricidad a bordo de los buques atracados y ha reconocido, por lo tanto, las ventajas medioambientales de esa solución[10].

En la actualidad, el tipo general de la electricidad es de 20,50 EUR por MWh, mientras que el beneficio fiscal es de 20,00 EUR por MWh. A los beneficiarios se les aplica, pues, el tipo impositivo mínimo aplicable en la UE a la electricidad de conformidad con la Directiva sobre la fiscalidad de la energía, de 0,50 EUR por MWh. De este modo, se puede continuar contribuyendo al logro de los objetivos establecidos.

La posibilidad de autorizar un trato fiscal favorable para la electricidad en puerto puede concederse 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.

Alemania ha solicitado que la medida se aplique con una duración que no supere el período máximo permitido por el artículo 19, apartado 2, es decir, cuatro años. En principio, la medida debe permanecer en vigor durante un período lo suficientemente largo como para promover decisiones de inversión por parte de los operadores portuarios que favorezcan a las instalaciones de electricidad en puerto, así como para promover decisiones de inversión por parte de los armadores que favorezcan a determinados equipos instalados 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 la 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 la fiscalidad de la energía[11].

En particular, como parte de la propuesta de refundición de la Directiva sobre la imposición de los productos energéticos y de la electricidad, la Comisión ha previsto, entre otras cosas, que todos los Estados miembros apliquen exenciones, exenciones parciales o reducciones al nivel impositivo de la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puertos, a fin de incentivar su desarrollo y utilización.

En estas circunstancias parece oportuno conceder la autorización para el período en cuestión.

Normas sobre ayudas públicas

El tipo impositivo reducido de 0,50 EUR por MWh previsto por las autoridades alemanas es igual al nivel mínimo de imposición de la UE aplicable a la electricidad utilizada con fines profesionales establecido en el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE.

---

[10] 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).

[11] 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).

El artículo 44 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión 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.

Las autoridades alemanas señalan que el régimen actual, al igual que los regímenes anteriores, cumple las condiciones del artículo 44 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión. Así pues, no se comunicó el régimen a la Comisión. Sin embargo, el 1 de julio de 2024 Alemania transmitió un resumen informativo mediante el sistema de notificación electrónica de la Comisión, tal como lo exige el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión.

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. La propuesta de Decisión de Ejecución del Consejo también se entiende sin perjuicio de la obligación del Estado miembro de notificar la ayuda a la Comisión antes de llevarla a efecto, de conformidad con el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «el TFUE»), en caso de que la nueva ayuda no esté cubierta por el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión.

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

Medio ambiente y cambio climático

La medida solicitada atañe principalmente a la política en materia de medio ambiente y cambio climático de la UE. Puesto que la medida ayudará a reducir la combustión de combustible para uso marítimo a bordo de los buques atracados en puerto, contribuirá asimismo a mejorar la calidad local del aire y a reducir el ruido. La Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente[12], 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 previstas en dicha Directiva. Esto implica que los Estados miembros están obligados a poner solución a problemas como las emisiones de los buques atracados en puerto, cuando proceda. Es concebible que, en los puertos con estos problemas, se incentive aún más el uso de la electricidad en puerto como uno de los aspectos de la estrategia general de calidad del aire. La Directiva (UE) 2016/802[13], que regula el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, también fomenta el uso de electricidad en puerto.

Al prolongar la medida que ya hubo solicitado, Alemania pretende continuar incentivando el uso de la electricidad en puerto, que se considera una alternativa más respetuosa con el medio ambiente que la de producir electricidad a bordo de los buques atracados en puerto.

Tal y como subrayan las autoridades alemanas, el uso de electricidad en puerto en lugar de la producción a bordo puede dar lugar a una reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos, como los dióxidos de nitrógeno y azufre, las partículas finas y los metales pesados, así como a reducciones significativas de los niveles de contaminación acústica en

[12] 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).

[13] 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).

algunos casos. Dado que a partir de 2030[14] se aplicarán valores límite más estrictos relativos a la calidad del aire, cabe esperar que la electricidad en puerto adquiera mayor relevancia como medida destinada a la reducción de emisiones.

El abastecimiento mediante electricidad en puerto no solo reducirá la presencia de contaminantes atmosféricos, partículas y hollín, sino que también es probable que contribuya a reducir las emisiones de CO2. Esto se debe a que, debido a la mayor eficiencia del sistema y a la utilización de combustibles diferentes, la combinación energética de la red terrestre en Alemania es más hipocarbónica que la electricidad producida a bordo mediante combustión de combustible para uso marítimo.

Según datos específicos facilitados por el puerto de Hamburgo relativos al año 2024, si se suministrara la electricidad en puerto exclusivamente a partir de fuentes de energía alternativas podría lograrse la siguiente reducción de emisiones:

– 4 327 g CO_2 t/a,

– 78,9 g SO_x t/a,

– 2,6 g NO_x t/a y

– 1,2 PM t/a.

Política energética

La medida se ajusta al Reglamento (UE) 2023/1804, de 13 de septiembre de 2023[15], relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE[16]. Dicho Reglamento trata la cuestión de la instalación de infraestructuras para el suministro de electricidad en puerto cuando exista demanda para ello y los costes no sean desproporcionados con respecto a los beneficios, en particular los beneficios medioambientales. También se ha evaluado que una medida similar contribuye a la consecución de los objetivos de las políticas y la legislación de la Unión destinadas a reducir la huella ambiental del transporte marítimo y al desarrollo de determinadas actividades económicas con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE[17].

Una razón importante de la desfavorable posición competitiva que tiene la electricidad en puerto es el hecho de que la electricidad producida a bordo de los buques atracados en puertos marítimos se beneficia, actualmente, de una exención fiscal completa. No solo está exento de impuestos el combustible para uso marítimo que se quema para producir electricidad, lo que corresponde a la situación normal prevista en el artículo 14, apartado 1, letra a), de la Directiva 2003/96/CE, sino también la propia electricidad que se produce a bordo de los buques[18]. Aunque esta última exención parece difícil de conciliar con los objetivos medioambientales de la Unión, se trata de una cuestión de orden práctico. De hecho,

[14] Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa (versión refundida) (DO L, 2024/2881 de 20.11.2024).

[15] DO L 234 de 22.9.2023, p. 1.

[16] DO L 307 de 28.10.2014, p. 1.

[17] Decisión C(2024) 3934 final de la Comisión, de 17.6.2024, en el asunto de ayuda estatal SA.105117 (DO C/2024/5376 de 3.9.2024).

[18] Artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96/CE.

establecer un impuesto a 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. En la 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. Análogas consideraciones son aplicables a la navegación por vías navegables interiores y al trato fiscal opcional de conformidad con el artículo 15, apartado 1, letra f), de la Directiva, que Alemania ha implementado. Dado que los combustibles fósiles para la producción de electricidad a bordo de buques están exentos, se puede justificar que la alternativa menos contaminante de electricidad en puerto no deba recibir un trato más desfavorable y, por tanto, se autorice a Alemania a que continúe aplicando 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 Unión[19], así como a la Comunicación de la Comisión sobre objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE[20].

Además, conforme a lo establecido en el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE[21], a partir de 2030 los buques de crucero, ferris y portacontenedores de más de 5000 GT tendrán la obligación de utilizar sistemas de suministro de electricidad desde tierra, salvo en aquellos casos en los que cuenten con tecnologías de cero emisiones.

Mercado interior y competencia leal

En lo que respecta al mercado interior y la competencia leal, la medida solo disminuye la distorsión tributaria que, debido a la exención fiscal del combustible para uso marítimo, existe actualmente entre dos formas de electricidad que compiten entre sí en el caso de los buques atracados, es decir, la electricidad producida a bordo y la electricidad en puerto.

Las autoridades alemanas señalan que el beneficio fiscal para la electricidad en puerto no confiere ningún privilegio a los operadores de buques que se benefician de ella y, por tanto, no perturba el funcionamiento del mercado interior. Abastecerse de electricidad en puerto en lugar de electricidad producida a bordo de los buques no conlleva ningún efecto de ahorro. El coste de la electricidad en puerto en Alemania es, en la actualidad, superior al de la electricidad autogenerada, incluso si se tiene en cuenta la ventaja fiscal de la primera.

Además, el acceso a la electricidad en puerto estará disponible para los buques independientemente de su pabellón. No supondrá un trato fiscal más favorable de los

[19] 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).

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

[21] DO L 234 de 22.9.2023, p. 48.

operadores económicos nacionales frente a sus competidores de otros Estados miembros de la UE.

En cuanto a la competencia entre puertos, cabe esperar que la repercusión 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. Tal y como se ha indicado anteriormente, y pese a la reducción fiscal, es improbable que el uso de la electricidad en puerto sea, al menos a corto plazo, más económico que la producción a bordo. Por lo tanto, resulta improbable que esta reducción fiscal para la electricidad en puerto venga a distorsionar de forma considerable la competencia entre los puertos por incitar a los buques a cambiar su itinerario en función de la disponibilidad de esta opción.

Las autoridades alemanas alegan que hay otros factores (como el tipo de buque y de carga, las conexiones disponibles con el interior y otros factores económicos) que influyen en la elección de los puertos. La disponibilidad de la electricidad en puerto no parece, por sí sola, decisiva.

Las autoridades alemanas destacan, además, que el uso de electricidad en puerto está limitado también por la falta de normas técnicas acordadas internacionalmente para la conexión de los buques a la red eléctrica y, en algunos casos, la falta de capacidad de suministro de electricidad en puerto.

A menos que se produzcan cambios significativos en el marco y la situación actuales, el plazo por el que se amplía la autorización para aplicar un tipo impositivo reducido hace improbable que el análisis realizado en los párrafos anteriores cambie antes de que la medida haya expirado.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

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

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Según el artículo 3 del TFUE, el ámbito de la fiscalidad indirecta, contemplado en su artículo 113, no es en sí mismo un ámbito de la 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, como este acto no es un proyecto de acto legislativo, no debe transmitirse a los Parlamentos nacionales de conformidad con el Protocolo n.º 2 de los Tratados para la revisión del cumplimiento del principio de subsidiariedad.

• Proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. La reducción impositiva no 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 calidad de la legislación existente**

La medida no requiere la evaluación de la legislación vigente.

- **Consulta con las partes interesadas**

La propuesta se basa en una solicitud presentada por Alemania 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 se ha necesitado asesoramiento especializado externo.

- **Evaluación de impacto**

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

Sin embargo, como se ha mencionado, la información facilitada por Alemania sugiere que la medida tendrá una repercusión limitada en los ingresos fiscales y que el tipo impositivo sobre la electricidad en puerto seguirá estando por encima del nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE. Alemania espera que la medida tenga una incidencia positiva a la hora de lograr sus objetivos medioambientales, en particular al mejorar la calidad del aire y reducir el ruido en las ciudades portuarias.

Más concretamente, el uso de electricidad en puerto en lugar de la producción a bordo puede dar lugar a una reducción de las emisiones de muchos contaminantes, como los dióxidos de nitrógeno y azufre, las partículas finas y los metales pesados, así como a reducciones significativas de los niveles de contaminación acústica en algunos casos (así lo confirman los datos que indican un descenso en el número de quejas procedentes de las localidades). Dado que a partir de 2030 se aplicarán valores límite más estrictos relativos a la calidad del aire, cabe esperar que la electricidad en puerto adquiera mayor relevancia como medida destinada a la reducción de emisiones.

Como estimación de los gastos fiscales de la medida, las autoridades alemanas prevén una pérdida de 1,3 millones EUR anuales durante los próximos años.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La medida no contempla una simplificación. Es el resultado de la solicitud presentada por Alemania 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 hasta el 31 de diciembre de 2029. El tipo impositivo que se aplicará será igual al nivel mínimo de imposición fijado por la Directiva sobre la fiscalidad de la energía. La medida puede ser evaluada en caso de que se solicite una renovación después de que haya expirado el período de validez.

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

La propuesta no requiere documentos explicativos sobre la transposición.

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

El artículo 1 establece que se autorizará a Alemania a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad que se suministre directamente a los buques, que no sean embarcaciones privadas de recreo, atracados en puertos alemanes («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 utilizada con fines profesionales establecido por la Directiva. No será posible suministrar electricidad a un tipo reducido a las embarcaciones privadas de recreo, tal como se define en el artículo 14, apartado 1, letra c), párrafo segundo, de la Directiva 2003/96/CE.

El artículo 2 establece, en su primer párrafo, que la autorización solicitada se concede con efecto a partir del 1 de enero de 2026, en continuidad con la actual Decisión de Ejecución 2020/1436/UE del Consejo, hasta el 31 de diciembre de 2029, por lo que no supera el período máximo permitido por la Directiva, conforme a lo solicitado por Alemania. El segundo párrafo indica que, en caso de que el Consejo, actuando sobre la base del artículo 113 del TFUE o de cualquier otra disposición pertinente del Tratado, establezca normas generales sobre ventajas fiscales para la electricidad en puerto que pasen a ser aplicables durante el período establecido en el párrafo primero del artículo 2, la presente Decisión dejará de aplicarse cuando dichas normas generales comiencen a ser aplicables.

2026/0121 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Alemania, 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 electricidad[22], y en particular su artículo 19, apartado 1, párrafo primero,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) Mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1436 del Consejo[23], se autorizó a Alemania, 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 2025.

(2) Por carta de 26 de agosto de 2025, Alemania solicitó autorización para seguir 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. El 23 de enero de 2026, las autoridades alemanas enviaron una carta en la que facilitaban información adicional sobre su solicitud.

(3) Con el tipo impositivo reducido que pretende aplicar, Alemania desea seguir promoviendo el uso de la electricidad en puerto. Se considera que el uso de ese tipo de electricidad es una forma de satisfacer las necesidades de electricidad de los buques atracados en puerto que resulta menos perjudicial para el medio ambiente que la combustión de combustible para uso marítimo a bordo de dichos buques.

(4) En la medida en que evita las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por la combustión, el uso de la electricidad en puerto mejora la calidad del aire de las ciudades portuarias. En las condiciones concretas que presenta la estructura de la

[22] DO L 283 de 31.10.2003, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj.

[23] Decisión de Ejecución (UE) 2020/1436 del Consejo, de 7 de octubre de 2020, por la que se autoriza a Alemania, 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 331 de 12.10.2020, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj) en relación con la Corrección de errores de la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1436 del Consejo, de 12 de octubre de 2020, por la que se autoriza a Alemania, 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 342 de 16.10.2020, p. 31, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj).

producción de electricidad en Alemania, se espera que el uso de la electricidad en puerto, frente a la producida mediante la combustión de combustible para uso marítimo, reduzca asimismo las emisiones de CO2, otros contaminantes atmosféricos y el ruido. Se prevé, por tanto, que la aplicación continuada de un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto contribuya a la consecución de los objetivos de la Unión en materia de medio ambiente, salud y clima.

(5) Dado que la generación de electricidad a bordo seguirá siendo en la mayoría de los casos la alternativa más competitiva, la concesión a Alemania de una autorización para que aplique un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto no va más allá de lo necesario para incrementar el uso de dicha electricidad. Por igual motivo, y debido al grado relativamente bajo de penetración del mercado que tiene hoy la tecnología en cuestión, es improbable que la aplicación de dicho tipo impositivo reducido produzca distorsiones en la competencia durante su período de aplicación, 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 del artículo 19, apartado 1, de dicha Directiva 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 durante un período de cuatro años. No obstante, dicha 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 que sean adoptadas por el Consejo en virtud del artículo 113 o de cualquier otra disposición pertinente del TFUE, en caso de que dichas disposiciones sean aplicables durante el período de autorización.

(7) A fin de proporcionar seguridad jurídica a los operadores portuarios y los armadores, y de evitar un posible aumento de la carga administrativa para los distribuidores y redistribuidores de electricidad como resultado de cambios en el tipo impositivo con que se grava la electricidad en puerto, debe autorizarse a Alemania a aplicar sin interrupción el tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto. Por consiguiente, la autorización solicitada debe otorgarse con efectos a partir del 1 de enero de 2026, sin interrupción respecto de las disposiciones previas adoptadas de conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1436.

(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 Alemania 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 a que se refiere el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE.

Artículo 2

La presente Decisión será aplicable del 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2029.

No obstante, si el Consejo, basándose en el artículo 113 o en cualquier disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, adopta cualesquiera normas generales en materia de ventajas fiscales para la electricidad en puerto que sean aplicables durante el período a que se refiere el párrafo primero del presente artículo, la presente Decisión dejará de aplicarse cuando dichas normas generales comiencen a ser aplicables.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente