

Bruselas, 11.6.2026
COM(2026) 275 final

2026/0142 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a Bélgica, 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 electricidad¹ (en lo sucesivo, «la Directiva sobre fiscalidad de la energía» o «la Directiva»).

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

El objetivo de esta propuesta es autorizar a Bélgica para aplicar, durante un período de seis años, un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo², atracados en puertos («electricidad en puerto»). Mediante carta de 8 de enero de 2026, las autoridades belgas informaron a la Comisión de su intención de solicitar dicha autorización.

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

El período de validez solicitado es de seis años a partir del primer día del mes siguiente a aquel en que se publique, en el Diario Oficial de la Unión Europea, la Decisión de Ejecución del Consejo por la que se autorice a Bélgica a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad en puerto. Esta duración no supera el período máximo autorizado por el artículo 19 de la Directiva sobre fiscalidad de la energía.

La reducción busca promover el uso de electricidad en puerto como una alternativa sostenible frente a la de producir electricidad a bordo de los buques utilizando generadores que consumen combustibles fósiles. Promover el uso de la electricidad en puerto supone un avance fundamental en la labor de hacer que el transporte marítimo y los puertos belgas sean más ecológicos. Además, un mayor uso de electricidad en puerto tendrá, en el futuro, un efecto positivo en la calidad del aire en las zonas portuarias belgas, en consonancia con la Directiva sobre la calidad del aire ambiente³. Bélgica también prevé que esta medida reduzca las emisiones de CO₂, la contaminación acústica y las emisiones de nitrógeno, en consonancia con la Directiva sobre los hábitats⁴ y la Directiva marco sobre el agua⁵.

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

² 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.

³ 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.

⁴ Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

A través de la medida solicitada, Bélgica procura crear unas condiciones de competencia equitativas adecuadas para la transición del combustible para uso marítimo (empleado en los generadores de a bordo) a la electricidad en puerto, así como promover las alternativas sostenibles. La medida resultará fundamental a la hora de permitir que Bélgica cumpla los objetivos de la Unión de favorecer la disponibilidad y el uso de la electricidad en puerto, como se expone en el Reglamento marítimo de la UE sobre combustibles⁶ y en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos⁷.

Bélgica pretende que este régimen impulse la competencia leal, así como determinadas oportunidades en materia medioambiental y energética, sin por ello perturbar el correcto funcionamiento del mercado interior. Bélgica desea ofrecer un incentivo para el uso de la electricidad en puerto, que se considera una alternativa menos contaminante a la producción de electricidad a bordo de los buques que permanecen atracados en puerto. Tal y como se indica en la solicitud, el tipo impositivo general de la electricidad en Bélgica se calcula mediante las siguientes bandas de consumo:

Banda de consumo	Impuesto especial (EUR por MWh)
De 0 a 20 MWh	14,21
De 20 a 50 MWh	12,09
De 50 a 1 000 MWh	11,39
De 1 000 a 25 000	10,69
De 25 000 a 100 000	2,73
100 000 MWh o más	0,50

La ventaja fiscal varía según la diferencia entre los tipos reducidos actuales de impuesto especial a la electricidad para uso profesional y el tipo reducido aplicable a la electricidad en puerto, de 0,50 EUR por MWh. Así pues, a los beneficiarios se les aplica el tipo impositivo mínimo de la UE a la electricidad según la Directiva sobre fiscalidad de la energía, a saber, 0,50 EUR por MWh (tal y como se especifica en el artículo 10, apartado 1, y en el cuadro C del anexo I de la Directiva, para la utilización con fines profesionales). Bélgica permite que la ventaja fiscal se conceda exclusivamente en forma de tipo reducido de impuesto especial a la electricidad suministrada a las instalaciones de electricidad en puerto. Los operadores de las instalaciones de electricidad en puerto que deseen que se aplique el tipo reducido a la electricidad suministrada a sus instalaciones deben presentar una declaración a su proveedor de electricidad en la que indiquen cuáles de las conexiones a red que emplean están exclusivamente destinadas a suministrar electricidad a instalaciones de electricidad en puerto que, a su vez, suministren electricidad a buques distintos de las embarcaciones privadas de

⁵ Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

⁶ 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.

⁷ Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE.

recreo. De este modo, el proveedor de electricidad aplicará el tipo impositivo reducido únicamente a la electricidad que se suministre a través de estas conexiones.

Las autoridades belgas han indicado que, por lo tanto, la medida se aplicará a los operadores de las instalaciones eléctricas en puerto de los puertos belgas. Se espera que la ventaja fiscal que se aplique a los operadores se repercuta en los usuarios de electricidad en puerto, a saber, propietarios de buques de navegación interior o marítima.

Actualmente, no se dispone de instalaciones eléctricas en puerto para el transporte marítimo. Se espera que en 2030 existan cuarenta de estas instalaciones, y setenta en 2035. Además se estima que, de aquí al año 2030, los buques hayan hecho escala 4 600 veces en las instalaciones disponibles, y unas 7 400 veces de aquí al año 2035. Para la navegación interior existen, actualmente, unas doscientas instalaciones, que abastecen a unos cuatrocientos buques.

Para estimar los gastos fiscales de la medida, las autoridades belgas calcularon la incidencia que se estima esta tenga sobre el presupuesto entre 2027 y 2032:

2027	0,14 millones EUR
2028	0,41 millones EUR
2029	0,62 millones EUR
2030	1,00 millón EUR
2031	1,09 millones EUR
2032	1,12 millones EUR

Con esta reducción fiscal, Bélgica desea promover el uso de la electricidad en puerto como alternativa sostenible a la de producir electricidad a bordo de los buques utilizando generadores que consumen combustibles fósiles. Promover el uso de este tipo de energía alternativa está en consonancia con los esfuerzos por fomentar la transición sostenible y seguir proporcionando apoyos en esta línea, tal como se indica, asimismo, en el Pacto por una Industria Limpia.

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

La imposición de la electricidad está regulada por la Directiva sobre fiscalidad de la energía, y en particular por 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, estas disposiciones no prevén la imposición reducida de la electricidad en puerto como tal.

Disposiciones de conformidad con la Directiva sobre fiscalidad de la energía

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

Además de las disposiciones establecidas en los artículos anteriores, en particular en los artículos 5, 15 y 17, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la

Comisión, podrá autorizar a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones por motivos vinculados a políticas específicas.

Mediante la reducción impositiva que proponen, las autoridades belgas procuran 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 local del aire y reducir el ruido.

La Comisión ha recomendado ya el uso de la electricidad en puerto como alternativa a la producción de electricidad a bordo de los buques atracados y ha reconocido sus ventajas medioambientales en su Recomendación⁸.

A los beneficiarios se les aplicaría el tipo impositivo mínimo de la UE aplicable a la electricidad según la Directiva sobre fiscalidad de la energía, de 0,50 EUR por MWh, frente al tipo general, más elevado, del impuesto especial belga a la electricidad, lo cual puede contribuir al logro del objetivo establecido.

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

Bélgica ha solicitado que la medida se aplique durante un período que no rebasa el límite temporal autorizado por el artículo 19, apartado 2, es decir, seis 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 fiscalidad de la energía y una 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 energía⁹.

En particular, como parte de la propuesta de refundición de la Directiva relativa a 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 del nivel impositivo a 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 belgas equivale al nivel mínimo de imposición de la UE aplicable a la electricidad utilizada con fines profesionales establecido en el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE.

⁸ 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).

⁹ 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, conforme a la Directiva 2003/96/CE, puede estar exenta de los requisitos de notificación de ayudas estatales.

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, y en particular las establecidas en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión si procediera la aplicación de exenciones por categorías, según el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. 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, en caso de que la nueva ayuda no esté exenta de los requisitos de notificación establecidos en el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- **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. En la medida en que ayude a reducir la combustión de combustibles para uso marítimo a bordo de los buques atracados en puerto, la medida contribuirá a mejorar la calidad del aire local y a reducir la contaminación acústica. La Directiva sobre la calidad del aire ambiente¹⁰ obliga a los Estados miembros a asegurarse de que los niveles de varios contaminantes atmosféricos no superen los valores límite, los valores objetivo y demás normas de calidad del aire que establece 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) 2016/802¹¹, que regula el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, también fomenta el uso de electricidad en puerto.

Con la aplicación de la medida solicitada, Bélgica procura promover 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 belgas, el uso de electricidad en puerto en lugar de los generadores de a bordo puede conllevar efectos favorables para el medio ambiente. Promover el uso de la electricidad en puerto supone un avance fundamental en la labor de hacer que el transporte marítimo y los puertos belgas sean más ecológicos. Además, un mayor uso de la electricidad en puerto tendrá, en el futuro, un efecto positivo en la calidad del aire en las zonas portuarias belgas, al reducirse la presencia de contaminantes atmosféricos, partículas y hollín. Bélgica también espera que esta medida reduzca la contaminación acústica y las emisiones de nitrógeno. También es probable que a través de la medida se reduzcan 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 Bélgica es más hipocarbónica que la electricidad producida a bordo mediante combustión de combustible para uso marítimo.

¹⁰ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

¹¹ Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (DO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

La medida es compatible con la Recomendación de la Comisión sobre el fomento del uso de electricidad en puerto por los buques atracados en puertos comunitarios¹², que especifica que al reducirse la imposición de la electricidad suministrada a los buques atracados en puerto, aumenta también su atractivo.

Política energética

La medida se ajusta al Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos¹³, que 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 TFUE¹⁴.

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 electricidad producida a bordo de los buques atracados en los puertos marítimos goza, en la actualidad, de una exención fiscal completa. No solo está exento de impuestos el combustible para uso marítimo que se quema para producir electricidad, lo que corresponde a la situación normal prevista en el artículo 14, apartado 1, letra a), de la Directiva sobre fiscalidad de la energía, sino también la propia electricidad que se produce a bordo de los buques¹⁵. Aunque esta última exención pueda resultar difícilmente conciliable con los objetivos medioambientales de la Unión, su origen se halla en consideraciones de orden práctico. Se debe a que la imposición de la electricidad producida a bordo obligaría al propietario del buque o a su operador a realizar una declaración de la cantidad de electricidad consumida. Tal declaración, además, tendría que precisar la proporción de electricidad que se hubiese consumido, específicamente, en las aguas territoriales del Estado miembro en el que se debiese el impuesto. Esto obligaría a realizar una declaración por cada uno de los Estados miembros cuyas aguas se atravesaran, lo que representaría para los propietarios de los buques una carga administrativa excesiva. Análogas consideraciones son aplicables a la navegación por vías navegables interiores y al trato fiscal facultativo de conformidad con el artículo 15, apartado 1, letra f), de la Directiva. Dado que los combustibles fósiles para la producción de electricidad a bordo de buques están exentos, no se puede justificar que la alternativa menos contaminante de electricidad en puerto reciba un trato más desfavorable; se desprende, por tanto, que debe autorizarse a Bélgica a que aplique un tipo impositivo reducido.

Política de transportes

¹² Recomendación 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.

¹³ Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE.

¹⁴ 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).

¹⁵ Artículo 14, apartado 1, letra c), de la Directiva 2003/96/CE.

La medida se ajusta a los objetivos del Reglamento marítimo de la UE sobre combustibles¹⁶. Este Reglamento establece que, a partir de 2030, los buques de crucero, ferris y portacontenedores de más de 5 000 de arqueo bruto 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. La aplicación del tipo reducido más allá de estos supuestos, en particular en el caso de la navegación por vías navegables interiores y en buques de menor arqueo bruto, no descalificaría la medida. Como ya han subrayado las autoridades belgas, la autorización resultará fundamental a la hora de permitir que Bélgica cumpla los objetivos de la Unión anteriormente mencionados de favorecer la disponibilidad y el uso de la electricidad en puerto.

Mercado interior y competencia leal

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

Las autoridades belgas observan, en este punto, que no puede descartarse la posibilidad de que la reducción fiscal propuesta favorezca a los proveedores de electricidad y, de manera indirecta, a los propietarios de buques de navegación comercial. No obstante, el acceso a la electricidad en puerto estará disponible para los buques en cuestión independientemente de su pabellón, sin que ello suponga un trato fiscal más favorable de los operadores económicos nacionales frente a sus competidores de otros Estados miembros de la UE.

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

Las autoridades belgas alegan que existen 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, por lo que el hecho de disponer de electricidad en puerto no parece, por sí solo, decisivo.

El plazo por el que se propone conceder 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.

¹⁶ 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.

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)**

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

No obstante, de 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 presente propuesta se basa en una solicitud presentada por Bélgica y atañe únicamente a este 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 ya se ha mencionado, la información facilitada por Bélgica sugiere que la medida tendrá una repercusión limitada en los ingresos fiscales y que el tipo impositivo aplicable a la electricidad en puerto seguirá siendo superior al nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva sobre fiscalidad de la energía. Bélgica espera que la medida tenga un impacto positivo en la consecución de sus objetivos medioambientales. Además, un mayor uso de electricidad en puerto tendrá, en el futuro, un efecto positivo en la calidad del aire en las zonas portuarias belgas, en consonancia con la Directiva sobre la calidad del aire ambiente¹⁷. Bélgica también espera que esta medida reduzca las emisiones de CO₂, la contaminación acústica y las emisiones de nitrógeno, en consonancia con la Directiva sobre los hábitats¹⁸ y la Directiva marco sobre el agua¹⁹.

Más concretamente, según las autoridades belgas se espera que, en los próximos años, la aplicación de la medida suponga los gastos fiscales que se indican a continuación:

2027	0,14 millones EUR
2028	0,41 millones EUR
2029	0,62 millones EUR
2030	1,00 millón EUR
2031	1,09 millones EUR
2032	1,12 millones EUR

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

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

¹⁷ 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.

¹⁸ Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

¹⁹ Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

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 de seis años. El tipo impositivo que se aplicará será igual al nivel mínimo de imposición fijado por la Directiva sobre fiscalidad de la energía. La medida puede ser evaluada en caso de que se solicite una renovación después de que haya expirado 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 de la propuesta establece que se autorizará a Bélgica para aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques, distintos de las embarcaciones privadas de recreo, atracados en puertos belgas («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 sobre fiscalidad de la energía.

El artículo 2 de la presente Decisión establece que la autorización solicitada se concede de modo que produzca efectos a partir del primer día del mes siguiente a aquel en que la Decisión de Ejecución del Consejo por la que se autorice a Bélgica a aplicar un tipo reducido a la electricidad en puerto se publique en el Diario Oficial de la Unión Europea, y durante un período de seis años, dentro del límite temporal establecido en la Directiva, y según lo solicitado por Bélgica.

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

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

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad¹, y en particular su artículo 19, apartado 1, párrafo primero,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Por carta de 8 de enero de 2026, Bélgica solicitó autorización, en virtud del artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, para aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto («electricidad en puerto»).
- (2) Con el tipo impositivo reducido que pretende aplicar, Bélgica desea promover 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.
- (3) 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. Teniendo en cuenta la intensidad de carbono en la producción de electricidad en Bélgica, 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 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.
- (4) Dado que la generación de electricidad a bordo seguirá siendo en la mayoría de los casos la alternativa más competitiva, la concesión a Bélgica 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 el mismo 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.

¹ DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

- (5) 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 seis 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 en que se aplique la autorización.
- (6) 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 Bélgica a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puerto, distintos de las embarcaciones privadas de recreo («electricidad en puerto»), siempre que se respeten los niveles mínimos de imposición que dispone el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE.

Artículo 2

La presente Decisión se aplicará durante un período de seis años a partir del primer día del mes siguiente a aquel en que se publique en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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 de este artículo, la presente Decisión dejará de aplicarse a partir del momento en que dichas normas generales comiencen a ser aplicables.

Artículo 3

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente