

Βρυξέλλες, 12 Ιουνίου 2026
(OR. en)

10511/26

**Διοργανικός φάκελος:
2026/0142 (NLE)**

**FISC 222
ECOFIN 814
ENER 398**

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	11 Ιουνίου 2026
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2026) 275 final
Θέμα:	Πρόταση ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ με την οποία επιτρέπεται στο Βέλγιο να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην απευθείας παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2026) 275 final.

σνημμ.: COM(2026) 275 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 11.6.2026
COM(2026) 275 final

2026/0142 (NLE)

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία επιτρέπεται στο Βέλγιο να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην απευθείας παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση διέπεται από την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας¹ (στο εξής: «οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας» ή «οδηγία»).

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας, εκτός από τις διατάξεις που θεσπίζονται ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής, μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας για λόγους ειδικής πολιτικής.

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να επιτραπεί στο Βέλγιο να εφαρμόσει, για έξι έτη, μειωμένο συντελεστή φόρου στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά), πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής². Με επιστολή της 8ης Ιανουαρίου 2026, οι βελγικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με το αίτημά τους για την εν λόγω άδεια.

Το Βέλγιο ζητεί άδεια να εφαρμόσει στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά των πλοίων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για εμπορικούς σκοπούς στα θαλάσσια και εσωτερικά ύδατα της Ένωσης (συμπεριλαμβανομένης της αλιείας) μειωμένο φορολογικό συντελεστή ύψους 0,50 EUR/MWh, ο οποίος ισούται με τον ελάχιστο συντελεστή φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας για επιχειρηματική χρήση, όπως προβλέπεται στην οδηγία.

Η αιτούμενη περίοδος ισχύος είναι έξι έτη από την πρώτη ημέρα του μήνα που έπεται του μήνα κατά τον οποίο θα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης η εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου με την οποία επιτρέπεται στο Βέλγιο να εφαρμόσει μειωμένο συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά. Η περίοδος αυτή βρίσκεται εντός του διαστήματος που επιτρέπεται από το άρθρο 19 της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας.

Η μείωση αποσκοπεί στην προώθηση της χρήσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά ως βιώσιμης εναλλακτικής λύσης αντί της ηλεκτροπαραγωγής επί των πλοίων με τη χρήση γεννητριών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα. Η προώθηση της χρήσης ενέργειας από την ξηρά αποτελεί ουσιαστικό βήμα για τον οικολογικό μετασχηματισμό της ναυτιλίας και των βελγικών λιμένων. Επιπλέον, η μεγαλύτερη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά στο μέλλον θα έχει θετικό αντίκτυπο στην ποιότητα του αέρα στις περιοχές των λιμένων του Βελγίου, όπως απαιτείται από την οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα³. Το Βέλγιο αναμένει επίσης ότι το μέτρο θα μειώσει τις εκπομπές CO₂, την ηχορύπανση και τις

¹ EE L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

² Ο όρος «ιδιωτικό σκάφος αναψυχής» ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.

³ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη.

εκπομπές αζώτου σύμφωνα με την οδηγία για τους οικοτόπους⁴ και την οδηγία-πλαίσιο για τα ύδατα⁵.

Με το αιτούμενο μέτρο, το Βέλγιο επιδιώκει τη δημιουργία κατάλληλων ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τη μετάβαση από τη χρήση καυσίμων πλοίων (ηλεκτρογεννήτριες επί των πλοίων) στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά, καθώς και τη δημιουργία βιώσιμων κινήτρων. Το μέτρο θα είναι ζωτικής σημασίας για να μπορέσει το Βέλγιο να επιτύχει τους στόχους της ΕΕ σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη χρήση ενέργειας από την ξηρά, όπως ορίζονται στον κανονισμό FuelEU Maritime⁶ και στον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων⁷.

Το Βέλγιο φιλοδοξεί το καθεστώς αυτό να ενισχύσει τον θεμιτό ανταγωνισμό, και να προσφέρει περισσότερες περιβαλλοντικές και ενεργειακές ευκαιρίες, χωρίς να διαταράξει την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Το Βέλγιο επιθυμεί να ενθαρρύνει την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, η οποία θεωρείται λιγότερο ρυπογόνος επιλογή έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί του σκάφους για τα ελλιμενισμένα πλοία. Όπως αναφέρεται στο αίτημα, ο κανονικός συντελεστής του φόρου ηλεκτρικής ενέργειας στο Βέλγιο υπολογίζεται με τη χρήση των ακόλουθων ζωνών κατανάλωσης.

Ζώνη κατανάλωσης	Ειδικός φόρος κατανάλωσης (EUR/MWh)
0 έως 20 MWh	14,21
20 έως 50 MWh	12,09
50 έως 1 000 MWh	11,39
1 000 έως 25 000 MWh	10,69
25 000 έως 100 000 MWh	2,73
100 000 MWh και άνω	0,50

Το φορολογικό πλεονέκτημα εξαρτάται από τα ποσά που αντιστοιχούν στη διαφορά μεταξύ των ισχυόντων συντελεστών ειδικού φόρου κατανάλωσης που εφαρμόζονται στην ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση και του μειωμένου συντελεστή που εφαρμόζεται στην ηλεκτροδότηση από την ξηρά, που ανέρχεται σε 0,5 EUR ανά MWh. Αυτό σημαίνει ότι οι δικαιούχοι θα χρεώνονται με τον ελάχιστο εφαρμοστέο ενωσιακό φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια, βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, ο οποίος ανέρχεται σε 0,50 EUR ανά MWh (όπως καθορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 και στον πίνακα Γ του παραρτήματος I της οδηγίας, για επιχειρηματική χρήση). Το Βέλγιο επιτρέπει το φορολογικό πλεονέκτημα να χορηγείται μόνο ως μειωμένος ειδικός φόρος κατανάλωσης

⁴ Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας.

⁵ Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων.

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την ξηρά που επιθυμούν να εφαρμοστεί ο μειωμένος συντελεστής στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται στις οικείες εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά πρέπει να υποβάλουν δήλωση στον προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας αναφέροντας ποιες από τις συνδέσεις τους με το δίκτυο προορίζονται αποκλειστικά για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά που παρέχουν ηλεκτρική ενέργεια σε σκάφη εκτός των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής. Στην περίπτωση αυτή, ο προμηθευτής ηλεκτρικής ενέργειας θα εφαρμόζει μόνο τον μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται στις εν λόγω συνδέσεις.

Οι βελγικές αρχές ανέφεραν ότι, ως εκ τούτου, το μέτρο θα εφαρμοστεί σε φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε βελγικούς λιμένες. Αναμένεται ότι οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης θα μετακυλήσουν το οικονομικό πλεονέκτημα στους χρήστες της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, δηλαδή στους ιδιοκτήτες σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιων σκαφών.

Επί του παρόντος δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά για τη θαλάσσια ναυτιλία. 40 τέτοιες εγκαταστάσεις αναμένονται έως το 2030 και περίπου 70 έως το 2035. Επιπλέον, τα σκάφη αναμένεται να αξιοποιήσουν τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις 4 600 φορές έως το 2030 και περίπου 7 400 φορές έως το 2035. Για την εσωτερική ναυσιπλοΐα υπάρχουν επί του παρόντος περίπου 200 εγκαταστάσεις που εφοδιάζουν περίπου 400 σκάφη.

Ως εκτίμηση των φορολογικών δαπανών από το μέτρο, οι βελγικές αρχές υπολόγισαν τις εκτιμώμενες δημοσιονομικές επιπτώσεις από το 2027 έως το 2032:

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

Με τη μείωση του φορολογικού συντελεστή, το Βέλγιο επιδιώκει να προωθήσει τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά ως βιώσιμης εναλλακτικής λύσης αντί της ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου με τη χρήση γεννητριών που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα. Η ενθάρρυνση αυτής της μορφής εναλλακτικής ενέργειας συνάδει με τις προσπάθειες για την προώθηση και την περαιτέρω στήριξη της βιώσιμης μετάβασης, όπως ορίζεται επίσης στη συμφωνία για καθαρή βιομηχανία.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η φορολογία της ηλεκτρικής ενέργειας διέπεται από την οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας, και ιδίως το άρθρο 10. Στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) προβλέπεται υποχρεωτική φορολογική απαλλαγή για την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί σκάφους. Στα άρθρα 5, 15 και 17 προβλέπεται η δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν

φορολογικές διαφοροποιήσεις, μεταξύ άλλων, απαλλαγές και μειώσεις, για ορισμένες χρήσεις της ηλεκτρικής ενέργειας. Ωστόσο, οι εν λόγω διατάξεις καθ'αυτές δεν προβλέπουν μειωμένη φορολογία της ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Διατάξεις της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας ορίζει:

Εκτός από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στα προηγούμενα άρθρα και ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.

Με την εν λόγω μείωση του φόρου, οι βελγικές αρχές επιδιώκουν να προωθήσουν έναν λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον τρόπο με τον οποίο τα πλοία θα μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες τους σε ηλεκτρική ενέργεια ενόσω είναι ελλιμενισμένα, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα σε τοπικό επίπεδο και τη μείωση του θορύβου.

Η Επιτροπή έχει ήδη συστήσει τη χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά ως εναλλακτικής λύσης έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί του σκάφους για τα ελλιμενισμένα πλοία και, επομένως, έχει αναγνωρίσει τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα που προσφέρει η λύση αυτή⁸.

Οι δικαιούχοι επιβαρύνονται με τον ελάχιστο βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας φορολογικό συντελεστή της ΕΕ για την ηλεκτρική ενέργεια, ύψους 0,50 EUR/MWh, αντί του υψηλότερου κανονικού συντελεστή του βελγικού ειδικού φόρου κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και, ως εκ τούτου, αυτό μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη του δεδηλωμένου στόχου πολιτικής.

Η δυνατότητα θέσπισης ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά μπορεί να προβλεφθεί δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας, δεδομένου ότι σκοπός της είναι να επιτρέψει στα κράτη μέλη τη θέσπιση περαιτέρω απαλλαγών ή μειώσεων για λόγους ειδικής πολιτικής.

Το Βέλγιο ζήτησε να εφαρμοστεί το μέτρο για το μέγιστο χρονικό διάστημα που επιτρέπεται σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2, δηλ. για 6 έτη. Καταρχήν, το μέτρο πρέπει να παραμείνει σε ισχύ για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα ώστε να έχει θετικό αντίκτυπο στις επενδυτικές αποφάσεις από φορείς εκμετάλλευσης λιμένων για επενδύσεις σε εγκαταστάσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά και για εξοπλισμό επί του πλοίου από φορείς εκμετάλλευσης πλοίων.

Ωστόσο, η παρέκκλιση δεν θα πρέπει να παρεμποδίσει μελλοντικές τροποποιήσεις του υφισταμένου θεσμικού πλαισίου, και θα πρέπει να ληφθούν υπόψη η τρέχουσα αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας και το ενδεχόμενο έκδοσης από το Συμβούλιο

⁸ Σύσταση 2006/339/ΕΚ της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 125 της 12.5.2006).

νομοθετικής πράξης, βάσει πρότασης της Επιτροπής, για την αναδιατύπωση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας⁹.

Ειδικότερα, στο πλαίσιο της προτεινόμενης αναδιατύπωσης της οδηγίας για τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, η Επιτροπή έχει προβλέψει, μεταξύ άλλων, ότι όλα τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν απαλλαγές, μερικές απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία, προκειμένου να δοθεί κίνητρο για την ανάπτυξη και τη χρήση της.

Υπό τις συνθήκες αυτές, φαίνεται σκόπιμο να χορηγηθεί η άδεια για την εν λόγω περίοδο.

Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις

Ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής ύψους 0,50 EUR ανά MWh που προβλέπεται από τις βελγικές αρχές ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ΕΕ για ηλεκτρική ενέργεια για επιχειρηματική χρήση, σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.

Το άρθρο 44 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους ενισχύσεις υπό μορφή μειώσεων περιβαλλοντικών φόρων βάσει της οδηγίας 2003/96/ΕΚ είναι δυνατό να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης που εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις.

Η πρόταση εκτελεστικής απόφασης του Συμβουλίου δεν προδικάζει την υποχρέωση του κράτους μέλους να διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις και ειδικότερα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής στην περίπτωση κατηγοριών ενισχύσεων που απαλλάσσονται κατά κατηγορία, εντός του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού. Η πρόταση εκτελεστικής απόφασης του Συμβουλίου δεν θίγει επίσης την υποχρέωση του κράτους μέλους να κοινοποιήσει την ενίσχυση στην Επιτροπή πριν τη θέσει σε εφαρμογή, σε περίπτωση που η νέα ενίσχυση δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Πολιτική για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή

Το αιτούμενο μέτρο αφορά κυρίως την πολιτική της ΕΕ για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή. Το εν λόγω μέτρο, στον βαθμό που θα συμβάλει στον περιορισμό της χρήσης καυσίμων πλοίων επί των ελλιμενισμένων πλοίων, θα συμβάλει και στην επίτευξη του στόχου της βελτίωσης της ποιότητας του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα και της μείωσης του θορύβου. Η οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα¹⁰ επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να μεριμνούν ώστε τα επίπεδα διαφόρων ατμοσφαιρικών ρύπων να μην υπερβαίνουν τις οριακές τιμές, τις τιμές-στόχους και άλλα πρότυπα ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που καθορίζονται στην οδηγία. Στο πλαίσιο αυτής της υποχρέωσης, τα κράτη μέλη οφείλουν να βρίσκουν λύσεις σε προβλήματα όπως οι εκπομπές ρύπων από

⁹ COM/2021/563 final: Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την αναδιάρθρωση του ενωσιακού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (αναδιατύπωση).

¹⁰ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

ελλιμενισμένα πλοία, όποτε συντρέχει περίπτωση, και είναι λογικό, σε λιμένες που αντιμετωπίζουν τέτοια προβλήματα, να προάγεται περαιτέρω η ηλεκτροδότηση από την ξηρά ως ένα από τα στοιχεία της συνολικής στρατηγικής για την ποιότητα του αέρα. Η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά ενθαρρύνεται επίσης στο πλαίσιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802¹¹, η οποία ρυθμίζει την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο.

Με την εφαρμογή του αιτούμενου μέτρου, το Βέλγιο προτίθεται να παρέχει κίνητρα για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά ως φιλικότερη προς το περιβάλλον εναλλακτική επιλογή έναντι της ηλεκτροπαραγωγής επί ελλιμενισμένων πλοίων.

Όπως τονίζουν οι βελγικές αρχές, η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά αντί των ηλεκτρογεννητριών επί των πλοίων μπορεί να έχει ευεργετικά αποτελέσματα για το περιβάλλον. Η προώθηση της χρήσης ενέργειας από την ξηρά αποτελεί ουσιαστικό βήμα για τον οικολογικό μετασχηματισμό της ναυτιλίας και των βελγικών λιμένων. Επιπλέον, η μεγαλύτερη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά στο μέλλον θα έχει θετικό αντίκτυπο στην ποιότητα του αέρα στις περιοχές των λιμένων του Βελγίου, χάρη στη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, των αιωρούμενων σωματιδίων και της αιθάλης. Το Βέλγιο αναμένει επίσης ότι το μέτρο θα μειώσει την ηχορύπανση και τις εκπομπές αζώτου. Το μέτρο είναι επίσης πιθανό να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών CO₂. Αυτό ισχύει διότι το μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας από το χερσαίο δίκτυο στο Βέλγιο είναι μικρότερης έντασης άνθρακα σε σχέση με την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί των πλοίων με την καύση καυσίμων πλοίων, λόγω της υψηλότερης απόδοσης του ενεργειακού συστήματος και της διαφοράς όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα καύσιμα.

Το μέτρο είναι συμβατό με τη σύσταση της Επιτροπής για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας¹², στην οποία διευκρινίζεται ότι η μείωση της φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται σε ελλιμενισμένα πλοία αυξάνει την ελκυστικότητα της ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Ενεργειακή πολιτική

Το μέτρο συνάδει με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων¹³, ο οποίος καλύπτει το ζήτημα της δημιουργίας εγκαταστάσεων ηλεκτροδότησης από την ξηρά σε λιμένες όπου υπάρχει ζήτηση για τις εν λόγω εγκαταστάσεις και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένου του περιβαλλοντικού οφέλους. Ένα παρόμοιο μέτρο έχει επίσης αξιολογηθεί ότι συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων των πολιτικών και της νομοθεσίας της Ένωσης που αποσκοπούν στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των θαλάσσιων μεταφορών και στην ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ¹⁴.

¹¹ Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58).

¹² Σύσταση της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την προώθηση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά πλοίων ελλιμενισμένων σε λιμένες της Κοινότητας.

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

¹⁴ Απόφαση C(2024) 3934 final της Επιτροπής, της 17.6.2024, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.105117 (ΕΕ C/2024/5376, 3.9.2024).

Υπενθυμίζεται στο σημείο αυτό ότι σημαντικός λόγος της δυσμενούς ανταγωνιστικής θέσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά είναι ότι για την ηλεκτροπαραγωγή επί των πλοίων που είναι ελλιμενισμένα σε θαλάσσιους λιμένες ισχύει επί του παρόντος πλήρης φοροαπαλλαγή: απαλλάσσεται από τη φορολογία όχι μόνο το καύσιμο πλοίων που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, που είναι η συνήθης κατάσταση δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας, αλλά και η ίδια η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί του πλοίου¹⁵. Παρόλο που η τελευταία αυτή απαλλαγή θα ήταν δυνατό να θεωρηθεί ότι δύσκολα συμβιβάζεται με τους περιβαλλοντικούς στόχους της Ένωσης, ωστόσο εξυπηρετεί πρακτικούς σκοπούς. Πράγματι, για τη φορολόγηση της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται επί του πλοίου θα χρειαζόταν δήλωση από πλευράς του πλοιοκτήτη ή του φορέα εκμετάλλευσης σχετικά με την παραχθείσα και καταναλωθείσα ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας. Στη δήλωση θα έπρεπε επίσης να προσδιορίζεται το ποσοστό της ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώθηκε στα χωρικά ύδατα του εκάστοτε κράτους μέλους στο οποίο οφείλεται ο φόρος. Αυτό θα προκαλούσε υπερβολικό διοικητικό φόρτο για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι θα όφειλαν να συντάσσουν τέτοιες δηλώσεις για κάθε κράτος μέλος του οποίου διασχίζουν τα χωρικά ύδατα. Ανάλογες παρατηρήσεις ισχύουν και στην περίπτωση της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της προαιρετικής φορολογικής μεταχείρισης σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο στ) της οδηγίας. Δεδομένης της απαλλαγής που ισχύει για τον τρόπο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας επί των πλοίων με ορυκτά καύσιμα, δεν υπάρχει δικαιολογία για να τιμωρείται η λιγότερο ρυπογόνος εναλλακτική επιλογή της ηλεκτροδότησης από την ξηρά και αξίζει να επιτραπεί στο Βέλγιο να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή.

Πολιτική μεταφορών

Το μέτρο συνάδει με τους στόχους του κανονισμού Fuel EU Maritime¹⁶. Ο εν λόγω κανονισμός ορίζει ότι από το 2030 και μετά τα πλοία που ταξινομούνται ως κρουαζιερόπλοια, οχηματαγωγά και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 τόνων υποχρεούνται να χρησιμοποιούν συστήματα ηλεκτρικής τροφοδότησης από ξηράς, εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες έχουν στη διάθεσή τους τεχνολογία μηδενικών εκπομπών. Η ευρύτερη εφαρμογή του μειωμένου συντελεστή, ιδίως για την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τα σκάφη χαμηλότερης ολικής χωρητικότητας, αρκεί για να δικαιολογήσει το μέτρο. Όπως τόνισαν οι βελγικές αρχές, η έγκριση είναι ζωτικής σημασίας για να μπορέσει το Βέλγιο να επιτύχει τους προαναφερθέντες στόχους της ΕΕ σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά.

Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός

Όσον αφορά την εσωτερική αγορά και τον θεμιτό ανταγωνισμό, το μέτρο στην ουσία μόνο περιορίζει την υφιστάμενη στρέβλωση μεταξύ δύο ανταγωνιστικών πηγών ηλεκτρικής ενέργειας για τα ελλιμενισμένα πλοία, δηλαδή μεταξύ της ηλεκτροπαραγωγής επί του πλοίου και της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, η οποία οφείλεται στη φοροαπαλλαγή των καυσίμων πλοίων.

Οι βελγικές αρχές παρατηρούν ότι, στο παρόν στάδιο, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο η προτεινόμενη φορολογική μείωση να ευνοήσει τους προμηθευτές ηλεκτρικής

¹⁵ Άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.

¹⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

ενέργειας και, εμμέσως, τους ιδιοκτήτες πλοίων που χρησιμοποιούνται για εμπορική ναυτιλία. Ωστόσο, η πρόσβαση σε ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα είναι διαθέσιμη για τα εκάστοτε πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας τους, χωρίς να οδηγεί σε ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση των εθνικών οικονομικών φορέων έναντι των ανταγωνιστών τους από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ.

Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, αναμένεται ότι θα είναι αμελητέες οι ενδεχόμενες επιπτώσεις επί των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, οι οποίες θα ήταν δυνατό να προκύψουν αν τα πλοία άλλαζαν πορεία λόγω της δυνατότητας να ηλεκτροδοτούνται από την ξηρά με μειωμένο φορολογικό συντελεστή. Επίσης, σε μια κατάσταση στην οποία, όπως προαναφέρθηκε, δεν είναι πιθανό, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, η χρήση ηλεκτροδότησης από την ξηρά να καταστεί οικονομικότερη απ' ό,τι η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου, παρά τη μείωση του φόρου, είναι μάλλον απίθανο αυτή η μείωση του φόρου για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά να στρεβλώσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ λιμένων, παρακινώντας τα πλοία να αλλάζουν πορεία ανάλογα με τη διαθεσιμότητα αυτής της επιλογής.

Οι βελγικές αρχές υποστηρίζουν ότι άλλοι παράγοντες (όπως ο τύπος του πλοίου και του φορτίου, οι διαθέσιμες συνδέσεις με την ενδοχώρα ή άλλοι οικονομικοί παράγοντες) παίζουν ρόλο στην επιλογή των λιμένων και, ως εκ τούτου, ότι η απλή διαθεσιμότητα ηλεκτροδότησης από την ξηρά δεν φαίνεται να είναι καθοριστική.

Λαμβανομένου υπόψη του χρονικού πλαισίου για το οποίο προτείνεται η χορήγηση άδειας εφαρμογής μειωμένου φορολογικού συντελεστή, είναι μάλλον απίθανο να αλλάξει η ανάλυση που παρατίθεται στις προηγούμενες παραγράφους πριν από την ημερομηνία λήξης του μέτρου, εκτός αν προκύψουν σημαντικές αλλαγές του ισχύοντος πλαισίου και της κατάστασης.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Ο τομέας της έμμεσης φορολογίας, που καλύπτεται από το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ, δεν εμπίπτει καθαυτός στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3 της ΣΛΕΕ.

Ωστόσο, δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, έχει εκχωρηθεί αποκλειστική αρμοδιότητα στο Συμβούλιο να επιτρέπει, βάσει παράγωγου δικαίου, σε ένα κράτος μέλος να θεσπίζει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν επομένως να υποκαταστήσουν το Συμβούλιο. Κατά συνέπεια, στην παρούσα εκτελεστική απόφαση δεν έχει εφαρμογή η αρχή της επικουρικότητας. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι η παρούσα πράξη δεν αποτελεί σχέδιο νομοθετικής πράξης, δεν θα πρέπει να διαβιβαστεί στα εθνικά κοινοβούλια σύμφωνα με το πρωτόκολλο αριθ. 2 που προσαρτάται στις Συνθήκες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση τηρεί την αρχή της αναλογικότητας. Η φορολογική μείωση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Ως νομική πράξη προτείνεται εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου. Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ προβλέπει μόνο αυτό το είδος μέτρου.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΥΧΟΥΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Για το μέτρο δεν απαιτείται αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας.

- **Διαβουλεύσεις με τους συμφεροντούχους**

Η παρούσα πρόταση βασίζεται σε αίτημα του Βελγίου και αφορά μόνο το συγκεκριμένο κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, δεν πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με συμφεροντούχους.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Δεν υπήρξε ανάγκη εξωτερικής εμπειρογνωσίας.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας σε μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του και δεν απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων.

Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, από τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από το Βέλγιο προκύπτει ότι το μέτρο θα έχει περιορισμένες επιπτώσεις στα φορολογικά έσοδα και ότι ο φορολογικός συντελεστής για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα εξακολουθήσει να είναι υψηλότερος από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας. Το Βέλγιο αναμένει ότι το μέτρο θα έχει θετικό αντίκτυπο στην επίτευξη των περιβαλλοντικών του στόχων. Επιπλέον, η μεγαλύτερη χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά στο μέλλον θα έχει θετικό αντίκτυπο στην ποιότητα του αέρα στις περιοχές των λιμένων του Βελγίου, όπως απαιτείται από την οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα¹⁷. Το Βέλγιο αναμένει επίσης ότι το μέτρο αυτό θα μειώσει τις εκπομπές CO₂, την ηχορύπανση και τις εκπομπές αζώτου σύμφωνα με την οδηγία για τους οικοτόπους¹⁸ και την οδηγία-πλαίσιο για τα ύδατα¹⁹.

¹⁷ Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη.

¹⁸ Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας.

¹⁹ Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2000, για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων.

Αναλυτικότερα, ως εκτίμηση των φορολογικών δαπανών από το μέτρο, σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, αναμένονται οι ακόλουθες δαπάνες κατά τον χρόνο εφαρμογής του μέτρου:

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

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Το μέτρο δεν προβλέπει απλούστευση. Προκύπτει από το αίτημα του Βελγίου και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Το μέτρο δεν έχει επίπτωση στα θεμελιώδη δικαιώματα.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το μέτρο δεν συνεπάγεται ούτε οικονομική ούτε διοικητική επιβάρυνση για την Ένωση. Συνεπώς, η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Δεν χρειάζεται σχέδιο εφαρμογής. Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας μείωσης του φόρου για μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του. Η άδεια χορηγείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα έξι ετών. Ο φορολογικός συντελεστής που θα εφαρμοστεί θα ισούται με το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας. Είναι δυνατή η αξιολόγηση του μέτρου σε περίπτωση αιτήματος ανανέωσης μετά τη λήξη της περιόδου ισχύος.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Για την πρόταση δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το άρθρο 1 ορίζει ότι θα επιτραπεί στο Βέλγιο η εφαρμογή μειωμένου συντελεστή φόρου ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται απευθείας σε πλοία ελλιμενισμένα σε λιμένες του Βελγίου, πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά). Ο φορολογικός συντελεστής δεν πρέπει να είναι χαμηλότερος από 0,50 EUR ανά MWh, δηλαδή

από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας για επιχειρηματική χρήση που καθορίζεται από την οδηγία. Δεν θα είναι δυνατή η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας με μειωμένο συντελεστή σε ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, όπως ορίζονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας.

Το άρθρο 2 ορίζει ότι η αιτούμενη άδεια χορηγείται με ισχύ από την πρώτη ημέρα του μήνα που έπεται του μήνα κατά τον οποίο δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης η εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου με την οποία επιτρέπεται στο Βέλγιο να θεσπίσει μειωμένο συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά, και για τη μέγιστη επιτρεπόμενη από την οδηγία περίοδο των έξι ετών, όπως ζητήθηκε από το Βέλγιο.

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

με την οποία επιτρέπεται στο Βέλγιο να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην απευθείας παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενισμένα πλοία σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας¹, και ιδίως το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με επιστολή της 8ης Ιανουαρίου 2026, το Βέλγιο ζήτησε την άδεια να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ελλιμενισμένα πλοία (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά), σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.
- (2) Με τον μειωμένο φορολογικό συντελεστή που προτίθεται να εφαρμόσει, το Βέλγιο έχει σκοπό να προαγάγει την ηλεκτροδότηση από την ξηρά. Η χρήση της εν λόγω ηλεκτροδότησης θεωρείται ότι αποτελεί λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον τρόπο κάλυψης των αναγκών των ελλιμενισμένων πλοίων σε ηλεκτρική ενέργεια, σε σύγκριση με την καύση καυσίμων από τα εν λόγω πλοία.
- (3) Αφού με την ηλεκτροδότηση από την ξηρά αποφεύγεται η εκπομπή ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από την καύση καυσίμων των ελλιμενισμένων πλοίων, η επιλογή αυτή βελτιώνει τον ατμοσφαιρικό αέρα σε τοπικό επίπεδο στους λιμένες. Λαμβανομένης υπόψη της έντασης άνθρακα της ηλεκτροπαραγωγής στο Βέλγιο, η χρήση της ηλεκτροδότησης από την ξηρά αντί της ηλεκτρικής ενέργειας που παράγεται από την καύση καυσίμων πλοίων αναμένεται να μειώσει περαιτέρω τις εκπομπές CO₂, άλλους ατμοσφαιρικούς ρύπους και τον θόρυβο. Συνεπώς η εφαρμογή του μειωμένου φορολογικού συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά θα συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων πολιτικής της Ένωσης για το περιβάλλον, την υγεία και το κλίμα.
- (4) Η χορήγηση άδειας στο Βέλγιο να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την αύξηση της χρήσης της ηλεκτροδότησης από την ξηρά, δεδομένου ότι στις περισσότερες περιπτώσεις η ηλεκτροπαραγωγή επί του πλοίου θα παραμείνει η πλέον ανταγωνιστική εναλλακτική λύση. Για τον ίδιο λόγο, και επειδή σήμερα είναι σχετικά χαμηλός ο βαθμός διεξόδου της σχετικής τεχνολογίας στην αγορά, η εφαρμογή του εν λόγω μειωμένου φορολογικού συντελεστή είναι μάλλον απίθανο να προκαλέσει

¹ ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής του και, συνεπώς, δεν θα επηρεάσει αρνητικά την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, κάθε άδεια που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας πρέπει να υπόκειται σε αυστηρό χρονικό περιορισμό. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το χρονικό διάστημα για το οποίο χορηγείται η άδεια είναι αρκετά μεγάλο, ώστε να μην αποθαρρύνονται οι σχετικοί οικονομικοί φορείς να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, είναι σκόπιμο να χορηγηθεί η άδεια που ζητήθηκε για περίοδο έξι ετών. Ωστόσο, η εν λόγω άδεια θα παύσει να ισχύει από τον χρόνο εφαρμογής τυχόν γενικών διατάξεων περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά που ενδέχεται να θεσπίσει το Συμβούλιο δυνάμει του άρθρου 113 ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης, σε περίπτωση που οι εν λόγω διατάξεις τεθούν σε εφαρμογή κατά την περίοδο ισχύος της άδειας.
- (6) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Επιτρέπεται στο Βέλγιο να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται απευθείας σε ελλιμενισμένα πλοία (στο εξής: ηλεκτροδότηση από την ξηρά), πλην των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής, υπό τον όρο ότι τηρούνται τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας που αναφέρονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται για περίοδο έξι ετών από την πρώτη ημέρα του μήνα που έπεται της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ωστόσο, εάν το Συμβούλιο, αποφασίζοντας βάσει του άρθρου 113 ή άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θεσπίσει γενικές διατάξεις περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά οι οποίες θα τεθούν σε εφαρμογή κατά την περίοδο που καθορίζεται στην πρώτη παράγραφο του παρόντος άρθρου, η παρούσα απόφαση παύει να εφαρμόζεται μόλις αρχίσει η εφαρμογή των εν λόγω γενικών διατάξεων.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος*