



Brüsszel, 2026. június 12.
(OR. en)

10511/26

Intézményközi referenciaszám:
2026/0142 (NLE)

FISC 222
ECOFIN 814
ENER 398

JAVASLAT

Küldi: az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma: 2026. június 11.
Címzett: Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára

Biz. dok. sz.: COM(2026) 275 final

Tárgy: Javaslat
A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA
a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Belgium számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 275 final.

Melléklet: COM(2026) 275 final



Brüsszel, 2026.6.11.
COM(2026) 275 final

2026/0142 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Belgium számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatását az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv¹ (a továbbiakban: energiaadó-irányelv vagy irányelv) szabályozza.

Az irányelv 19. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tanács egyhangúlag, a Bizottság javaslatára eljárva bármely tagállam számára engedélyezheti meghatározott szakpolitikai megfontolásokból az irányelv 5., 15. és 17. cikkében meghatározott rendelkezéseken felüli mentességek vagy kedvezmények bevezetését.

E javaslat célja annak engedélyezése Belgium számára, hogy hat éven át kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek² nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) után fizetendő villamosenergia-adó tekintetében. A belga hatóságok 2026. január 8-i levelükben tájékoztatták a Bizottságot arról, hogy a szóban forgó engedély megadását kérik.

Belgium az irányelvben a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimum adómértékkel megegyező, 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómérték alkalmazásának engedélyezését kéri a kizárólag kereskedelmi (többek között halászati) célra használt, az uniós tengereken és belvizeken működő hajók által igénybe vett part menti villamos energiára vonatkozóan.

A kért érvényességi idő a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték bevezetésének Belgium számára történő engedélyezéséről szóló tanácsi végrehajtási határozatnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetése szerinti hónapot követő hónap első napjától számított hat év. Ez az érvényességi idő nem lépi túl az energiaadó-irányelv 19. cikkében engedélyezett maximális időtartamot.

E csökkentés célja a part menti villamos energia használatának mint a fosszilis tüzelőanyaggal működő generátorokkal történő fedélzeti villamosenergia-termelés fenntartható alternatívájának az előmozdítása. A part menti villamos energia használatának előmozdítása elengedhetetlen lépés a hajózás és a belga kikötők környezetbarátabbá tétele felé. Ezenkívül a part menti villamos energia nagyobb mértékű használata a jövőben pozitív hatással lesz a belga kikötői területek levegőminőségére, a környezeti levegő minőségéről szóló irányelvben³ foglaltaknak megfelelően. Belgium várakozásai szerint az intézkedés csökkenteni fogja továbbá a szén-dioxid-kibocsátást, a zajszennyezést és a nitrogénkibocsátást is, összhangban az élőhelyvédelmi irányelvvel⁴ és a víz-keretirányelvvel⁵.

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

² A „magánjellegű, kedvtelési célú vízi jármű” fogalom meghatározása a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdésében szerepel.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a tisztább levegőt Európának elnevezésű programról.

⁴ A Tanács 92/43/EGK Irányelve (1992. május 21.) a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről.

A kérelmezett intézkedéssel Belgium arra törekszik, hogy ténylegesen egyenlő versenyfeltételeket teremtsen a bunkerolajból (fedélzeti generátorokkal) előállított villamos energiáról a part menti villamos energiára való átálláshoz, valamint fenntartható ösztönzőket hozzon létre. Az intézkedés döntő fontosságú lesz ahhoz, hogy Belgium teljesíteni tudja a part menti villamos energia rendelkezésre állására és használatára vonatkozó, a FuelEU Maritime kezdeményezésről szóló rendeletben⁶ és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletben⁷ meghatározott uniós célokat.

Belgium célja, hogy a támogatási program a belső piac megfelelő működésének megzavarása nélkül előmozdítsa a tisztességes versenyt, valamint új lehetőségeket teremtsen a környezetvédelem és az energiaügy terén. Belgium ösztönzést kíván nyújtani a part menti villamos energia használatához, amely a villamos energiának a kikötőkben horgonyzó hajókon történő előállításához képest kevésbé szennyező alternatívának minősül. A kérelemben foglaltak szerint Belgiumban a villamosenergia-adó általános mértékének kiszámítása a következő fogyasztási sávok alkalmazásával történik:

Fogyasztási sáv	Jövedéki adó (EUR/MWh)
0–20 MWh	14,21
20–50 MWh	12,09
50–1 000 MWh	11,39
1 000–25 000 MWh	10,69
25 000–100 000 MWh	2,73
100 000 MWh és afelett	0,50

Az adókedvezmény az üzleti felhasználásra szánt villamos energiára alkalmazandó jelenlegi jövedékiadó-mértékek és a part menti villamos energiára alkalmazandó 0,5 EUR/MWh kedvezményes adómérték közötti különbséget összegétől függ. Ez azt jelenti, hogy a kedvezményezettnek az energiaadó-irányelv értelmében a villamos energiára alkalmazandó uniós minimum-adómértéknek megfelelő, 0,50 EUR/MWh mértékű adót kell fizetniük (az irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében és I. mellékletének C. táblázatában meghatározottak szerint, üzleti felhasználás esetén). Belgium kizárólag a part menti villamosenergia-létesítményeknek szolgáltatott villamos energiára alkalmazandó kedvezményes jövedéki adó formájában engedélyezi az adókedvezmény nyújtását. Azoknak a part menti villamosenergia-létesítményt üzemeltető gazdasági szereplőknek, amelyek igénybe kívánják venni a kedvezményes adómértéket a part menti villamosenergia-létesítményeik számára szolgáltatott villamos energia tekintetében, be kell nyújtaniuk a villamosenergia-ellátójukhoz egy nyilatkozatot, amelyben feltüntetik, hogy hálózati csatlakozásaik közül melyek szolgálnak kizárólag a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművektől eltérő hajókat villamos energiával ellátó part menti villamosenergia-létesítmények villamos energiával való ellátására. A

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve (2000. október 23.) a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről.

villamosenergia-ellátó ezt követően csak az érintett csatlakozások számára szolgáltatott villamos energiára fogja alkalmazni a kedvezményes energiaadó-mértéket.

A belga hatóságok jelezték, hogy az intézkedés ily módon a belga kikötőkben található part menti villamosenergia-létesítmények üzemeltetőire fog vonatkozni. Ezek az üzemeltetők a várakozások szerint továbbadják majd a pénzügyi előnyt a part menti villamos energia felhasználóinak, azaz a belvízi és tengeri hajók tulajdonosainak.

Tengeri hajók által igénybe vehető part menti villamosenergia-létesítmények jelenleg még nem állnak rendelkezésre. A tervek szerint 2030-ra 40, 2035-re pedig mintegy 70 ilyen létesítmény lép működésbe. Emellett a hajók 2030-ig várhatóan 4 600-szor, 2035-ig pedig mintegy 7 400-szor fogják igénybe venni a rendelkezésre álló létesítményeket. A belvízi hajózásban jelenleg mintegy 200 létesítmény körülbelül 400 hajót lát el villamos energiával.

Az intézkedéshez kapcsolódó adókiadások becsléseként a belga hatóságok kiszámították a becsült költségvetési hatást a 2027 és 2032 közötti időszakra vonatkozóan:

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

Az adócsökkentés révén Belgium a part menti villamos energia használatát kívánja előmozdítani, fenntartható alternatívát kínálva a fosszilis tüzelőanyaggal működő generátorokkal történő fedélzeti villamosenergia-termeléssel szemben. Az alternatív energia e formájának használatára való ösztönzés összhangban van a fenntartható átállás előmozdítására és további támogatására irányuló erőfeszítésekkel, a tisztaiipar-megállapodásban foglaltaknak megfelelően.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A villamos energia adóztatásáról az energiaadó-irányelv, különösen annak 10. cikke rendelkezik. A 14. cikk (1) bekezdésének c) pontja kötelező adómentességet ír elő a vízi járművek fedélzetén előállított villamos energia tekintetében. Az 5., a 15. és a 17. cikk alapján a tagállamok differenciált adóztatást – úgymint adómentességet vagy adókedvezményt – alkalmazhatnak a villamos energia bizonyos felhasználásai tekintetében. Ezek az előírások azonban nem rendelkeznek kifejezetten a part menti villamos energia adómértékének csökkentéséről.

Az energiaadó-irányelv rendelkezései

Az irányelv 19. cikke (1) bekezdésének első albekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Az előző cikkeken, különösen az 5., 15. és 17. cikkben meghatározott rendelkezéseken felül a Tanács meghatározott politikai megfontolásokból

egyhangúlag, a Bizottság javaslatára eljárva bármely tagállam számára engedélyezheti további mentességek vagy kedvezmények bevezetését.”

A szóban forgó adókedvezménnyel a belga hatóságok azt kívánják elérni, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók környezeti szempontból kevésbé káros módon elégték ki villamosenergia-igényüket és ezáltal kevésbé szennyezzék a környék levegőjét, továbbá csökkentsék a zajszennyezést.

A horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-előállítás alternatívájaként már a Bizottság is tett ajánlást a part menti villamos energia használatára, elismerve annak környezeti előnyeit⁸.

A kedvezményezettnek az energiaadó-irányelv értelmében a villamos energiára alkalmazandó uniós minimum-adómértéknek megfelelő, 0,50 EUR/MWh mértékű adót kell fizetniük a villamos energiára kivetett belga jövedéki adó magasabb általános adómértéke helyett, ami hozzájárulhat a kinyilvánított szakpolitikai célkitűzés teljesítéséhez.

A part menti villamos energia kedvező adóügyi megítélésének lehetősége az irányelv 19. cikke alapján engedélyezhető, mivel az említett cikk célja annak lehetővé tétele, hogy a tagállamok meghatározott szakpolitikai megfontolásokból az adómértékeket érintő további mentességeket vagy kedvezményeket vezessenek be.

Belgium az intézkedésnek a 19. cikk (2) bekezdésében előírt leghosszabb lehetséges időszakra, vagyis 6 évre történő engedélyezését kérte. Elvben az intézkedésnek kellően hosszú ideig kell hatályban maradnia ahhoz, hogy pozitív hatást gyakoroljon a kikötőüzemeltetők part menti villamosenergia-létesítményekbe irányuló beruházásaival, valamint a hajóüzemeltetők fedélzeti berendezésekbe való beruházásaival kapcsolatos beruházási döntésekre.

Az eltérés azonban nem akadályozhatja a meglévő jogi keret jövőbeli fejlesztését, továbbá figyelembe kell vennie az energiaadó-irányelv jelenlegi felülvizsgálatát és egy, az energiaadó-irányelv átdolgozására irányuló bizottsági javaslaton⁹ alapuló jogi aktus Tanács általi elfogadásának lehetőségét.

Az energiatermékek és a villamos energia adóztatásáról szóló irányelv átdolgozására irányuló javaslat részeként a Bizottság többek között rendelkezéseket terjesztett elő arra vonatkozóan, hogy valamennyi tagállam adómentességeket, részleges mentességeket vagy adókedvezményeket alkalmazzon a kikötőkben horgonyzó hajók számára közvetlenül szolgáltatott villamos energia tekintetében annak érdekében, hogy előmozdítsa az ilyen energia előállítását és használatát.

Ilyen körülmények között indokoltnak tűnik az engedély megadása a szóban forgó időszakra.

Az állami támogatásra vonatkozó szabályok

⁸ A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

⁹ COM(2021) 563 final: Javaslat – A Tanács irányelve az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatási keretének átszervezéséről (átdolgozás).

A belga hatóságok által előírányzott 0,50 EUR/MWh adómérték megfelel a 2003/96/EK irányelv 10. cikke szerint a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott uniós minimum adómértéknek.

A 651/2014/EU bizottsági rendelet 44. cikke meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a 2003/96/EK irányelv szerinti, környezetvédelmi adókedvezmény formájában nyújtott támogatás mentesíthető az állami támogatásokra vonatkozó bejelentési kötelezettségek alól.

A tanácsi végrehajtási határozatra irányuló javaslat nem érinti a tagállam azon kötelezettségét, hogy gondoskodjon az állami támogatási szabályoknak és – a 651/2014/EU bizottsági rendelet által szabályozott, csoportmentesség hatálya alá tartozó támogatási kategóriák esetében – különösen az említett rendeletnek való megfelelésről. A tanácsi végrehajtási határozatra irányuló javaslat nem érinti továbbá a tagállam azon kötelezettségét, hogy a támogatást annak hatálybalépése előtt bejelentse a Bizottságnak, amennyiben az új támogatás nem mentesül a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt bejelentési kötelezettség alól.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Környezetvédelmi és éghajlatpolitika

A kérelemben szereplő intézkedés elsősorban az EU környezetvédelmi és éghajlatpolitikáját érinti. A kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő bunkerolaj-égetés visszaszorítása révén hozzá fog járulni a helyi levegőminőség javítására és a zaj csökkentésére irányuló célkitűzés teljesüléséhez. A környezeti levegő minőségéről szóló irányelv¹⁰ megköveteli a tagállamoktól annak biztosítását, hogy bizonyos légszennyező anyagok szintje a szóban forgó irányelvben megállapított határértékek, célértékek és egyéb levegőminőségi szabványok szerinti értékek alatt maradjon. E kötelezettségük értelmében a tagállamoknak megoldásokat kell találniuk az olyan problémákra, mint a kikötőkben horgonyzó hajókról származó kibocsátás, ahol ez releváns; és észszerű, hogy azokban a kikötőkben, ahol az említett probléma fennáll, az átfogó levegőminőségi stratégiának részét képezze a part menti villamos energia használatára való ösztönzés. A tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kéntartalmának szabályozására irányuló (EU) 2016/802 irányelv¹¹ ugyancsak tartalmaz a part menti villamos energia használatát előmozdító rendelkezéseket.

A kérelmezett intézkedés alkalmazásával Belgium ösztönzést kíván biztosítani a part menti villamos energia használatához, mivel az a villamos energiának a kikötőkben horgonyzó hajókon történő előállításához képest környezetbarátabb alternatívát kínál.

Amint azt a belga hatóságok hangsúlyozzák, a villamos energia fedélzeti generátorokkal történő előállításának a part menti villamos energia használatával való felváltása kedvező hatásokkal járhat a környezetre nézve. A part menti villamos energia használatának előmozdítása elengedhetetlen lépés a hajózás és a belga kikötők környezetbarátabbá tétele felé. Ezenkívül a part menti villamos energia nagyobb mértékű használata a jövőben a levegőszennyező anyagok, a lebegő részecskék és a korom mennyiségének csökkentése révén

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L 152., 2008.6.11., 1. o.).

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/802 irányelve (2016. május 11.) az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről (HL L 132., 2016.5.21., 58. o.).

pozitív hatással lesz a belga kikötői területek levegőminőségére. Belgium várakozásai szerint az intézkedés mérsékelni fogja továbbá a zajszennyezést és a nitrogénkibocsátást is. Ezenkívül valószínűleg a szén-dioxid-kibocsátás is csökken majd. Ennek az a magyarázata, hogy Belgiumban a szárazföldi hálózatból származó villamosenergia-mix az energiarendszer nagyobb hatékonysága és a felhasznált tüzelőanyagok közötti különbség miatt kisebb szén-dioxid-intenzitású, mint a bunkerolaj fedélzeten történő égetésével előállított villamos energia.

Ez az intézkedés összeegyeztethető a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló bizottsági ajánlással¹², amely kimondja, hogy a kikötőben horgonyzó hajóknak szolgáltatott villamos energia adójának csökkentése növeli a part menti villamos energia vonzerejét.

Energiapolitika

Az intézkedés összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelettel¹³, amely rendelkezik a part menti villamosenergia-létesítmények azon kikötőkben történő kiépítéséről, ahol erre igény van, és ahol a kiépítés nem jár aránytalanul magas költségekkel az előnyökhöz – többek között a környezeti előnyökhöz – képest. Egy hasonló intézkedésről annak értékelése nyomán már megállapítást nyert, hogy az szintén hozzájárul a tengeri szállítás környezeti lábnyomának csökkentésére irányuló uniós szakpolitikák és jogszabályok célkitűzéseinek megvalósításához, valamint az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti egyes gazdasági tevékenységek fejlesztéséhez¹⁴.

Ezen a ponton emlékeztetni kell arra, hogy a part menti villamos energia kedvezőtlen versenyhelyzetének egyik fő oka az, hogy a tengeri kikötőkben horgonyzó hajók fedélzeten előállított villamos energia jelenleg teljes adómentességet élvez: nemcsak a villamosenergia-termeléshez elégetett bunkerolaj adómentes – az energiaadó-irányelv 14. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott alaphelyzet szerint –, hanem maga a hajófedélzeten előállított villamos energia is¹⁵. Habár az utóbbi mentesség az Unió környezetvédelmi célkitűzéseivel nehezen összeegyeztethetőnek tűnhet, létezése gyakorlati megfontolásokra vezethető vissza. A fedélzeten előállított villamos energia megadóztatásához ugyanis a hajó tulajdonosának vagy üzemeltetőjének bevallást kellene benyújtania a megtermelt és felhasznált villamos energia mennyiségéről. A bevallásban továbbá fel kellene tüntetni azt is, hogy az említett energiamennyiségnek mekkora hányadát használták fel annak a konkrét tagállamnak a felségvizein, ahol az adót meg kell fizetni. A hajótulajdonosok számára túlzott adminisztratív terhet jelentene, hogy minden olyan tagállamban bevallást tegyenek, amelynek felségvizein a hajó áthalad. Hasonló megfontolások vonatkoznak a belvízi hajózásra és az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének f) pontja szerinti opcionális adóügyi megítélésre. Tekintve, hogy a hajók fedélzeten, fosszilis tüzelőanyagból előállított villamos energia adómentességet élvez, nem indokolható, hogy az ilyen energia kevésbé szennyező alternatívája, azaz a part menti villamos energia kedvezőtlenebb elbánásban részesüljön, ezért helyénvaló engedélyezni Belgium számára a kedvezményes adómérték alkalmazását.

¹² A Bizottság ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről.

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről.

¹⁴ A Bizottság C(2024) 3934 final határozata (2024. június 17.) – SA.105117 számú állami támogatási ügy (HL C, C/2024/5376, 2024.9.3.).

¹⁵ A 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja.

Közlekedéspolitikai

Az intézkedés összhangban van a FuelEU Maritime kezdeményezéssel szülő rendelet¹⁶ céljaival. Az említett rendelet értelmében 2030-tól kezdődően az üdülőhajóként, komphajóként és konténerszállító hajóként besorolt, 5 000 bruttó tonnatartalom feletti hajóknak part menti villamosenergia-ellátó rendszereket kell használniuk, kivéve azokat az eseteket, amikor kibocsátásmentes technológia áll rendelkezésükre. A kedvezményes adómérték szélesebb körű alkalmazása – nevezetesen a belvízi hajózás és az alacsonyabb bruttó tonnatartalmú hajók esetében – továbbra is indokolná az intézkedést. Amint azt a belga hatóságok hangsúlyozták, az engedély megadása döntő fontosságú lesz ahhoz, hogy Belgium képes legyen megvalósítani a part menti villamos energia rendelkezésre állására és használatára vonatkozó, fent említett uniós célokat.

Belső piac és tisztességes verseny

Ami a belső piac és a tisztességes verseny szempontjait illeti, az intézkedés pusztán mérsékli azt a jelenleg fennálló adóügyi torzulást, amelyet a horgonyzó hajók rendelkezésére álló villamosenergia-források, vagyis a fedélzeten történő előállítás és a part menti villamos energia használata közötti versenyben a bunkerolajra vonatkozó adómentesség okoz.

A belga hatóságok megjegyzik, hogy ebben a szakaszban nem zárható ki annak az eshetősége, hogy a javasolt adókedvezmény előnyhöz juttatja a villamosenergia-szolgáltatókat és közvetve a kereskedelmi hajózásra használt hajók tulajdonosait. Ugyanakkor a part menti villamos energiához való hozzáférés lehetősége lobogótól függetlenül minden érintett hajó előtt nyitva áll majd, tehát a belföldi gazdasági szereplők nem fognak kedvezőbb adóügyi elbánásban részesülni, mint a más uniós tagállamokból származó versenytársaik.

A kikötők közötti versenyt illetően az intézkedésnek a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatása várhatóan nem lesz jelentős; számottevő hatás akkor jelentkezhetne, ha a hajók megváltoztatnák útvonalukat azért, hogy kedvezményes adómértékű part menti villamos energiát vegyenek igénybe. A fentiek alapján tehát, mivel a part menti villamos energia használata – legalábbis rövid távon – vélhetően az adókedvezmény ellenére sem bizonyul majd gazdaságosabbnak a villamos energia fedélzeti előállításánál, a part menti villamos energiára vonatkozó, szóban forgó adókedvezmény várhatóan a kikötők közötti versenyben sem okoz majd számottevő torzulást, hiszen nem ösztönzi a hajókat arra, hogy e lehetőség miatt megváltoztassák útvonalukat.

A belga hatóságok érvelése szerint más tényezők (például a hajó és a rakomány típusa, a rendelkezésre álló háttérrel kapcsolatos összeköttetések és egyéb gazdasági tényezők) is szerepet játszanak a kikötők kiválasztásában, így önmagában a part menti villamos energia rendelkezésre állása nem tűnik döntőnek.

A kedvezményes adómérték alkalmazására irányuló engedély megadása tekintetében javasolt időkeret miatt – amennyiben nem lesz jelentős változás a jelenlegi keretrendszerben és helyzetben – nem valószínű, hogy az előző bekezdésekben ismertetett elemzés tartalma az intézkedés időbeli hatályának lejárta előtt megváltozna.

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A 2003/96/EK tanácsi irányelv 19. cikke.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikkének hatálya alá eső közvetett adózás önmagában nem tartozik az Európai Uniónak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 3. cikke szerinti kizárólagos hatáskörébe.

A 2003/96/EK irányelv 19. cikke értelmében azonban a Tanács kizárólagos hatáskörrel rendelkezik arra, hogy másodlagos jogforrások útján az említett rendelkezés szerinti további mentességeket vagy kedvezményeket engedélyezzen a tagállamok számára. A tagállamok ennél fogva nem vehetik át a Tanács e szerepkörét. Ebből adódóan a szubszidiaritás elve e végrehajtási határozat esetében nem alkalmazandó. Továbbá, mivel nem jogalkotási aktus tervezetéről van szó, az aktust nem kell továbbítani a Szerződésekhez csatolt 2. jegyzőkönyvben előírtak szerint a nemzeti parlamenteknek, hogy azok megvizsgálják a szubszidiaritás elvének való megfelelést.

- **Arányosság**

A javaslat megfelel az arányosság elvének. Az adókedvezmény nem lépi túl a szóban forgó célkitűzés teljesítéséhez szükséges mértéket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A javasolt aktus tanácsi végrehajtási határozat. A 2003/96/EK irányelv 19. cikke kizárólag ilyen típusú intézkedést tesz lehetővé.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Ehhez az intézkedéshez nem szükséges a hatályban lévő jogszabályok értékelése.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A javaslat Belgium kérelmén alapul és kizárólag ezt a tagállamot érinti. Ezért nem került sor az érdekelt felekkel folytatott konzultációra.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Külső szakértők bevonására nem volt szükség.

- **Hatásvizsgálat**

A javaslat egy tagállam számára saját kérése alapján megadandó egyedi engedélyre vonatkozik, és nem igényel hatásvizsgálatot.

Ahogy azonban arról fentebb már említés történt, a Belgium által megadott információk szerint az intézkedés korlátozott hatást gyakorolna az adóbevételekre, és a part menti villamos energiára alkalmazandó adómérték továbbra is meghaladná az energiaadó-irányelvben meghatározott minimális adómértéket. Belgium várakozásai szerint az intézkedés kedvező hatással lesz az ország környezetvédelmi céljainak elérésére. Ezenkívül a part menti villamos energia nagyobb mértékű használata a jövőben pozitív hatással lesz a belga kikötői területek levegőminőségére, a környezeti levegő minőségéről szóló irányelvben¹⁷ foglaltaknak megfelelően. Belgium várakozásai szerint az intézkedés csökkenteni fogja továbbá a széndioxid-kibocsátást, a zajszennyezést és a nitrogénkibocsátást is, összhangban az élőhelyvédelmi irányelvvel¹⁸ és a víz-keretirányelvvel¹⁹.

Részletesebben: az intézkedéssel járó adókiadások becslése alapján a belga hatóságok szerint az intézkedés alkalmazása során a következő kiadásokra lehet számítani:

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

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az intézkedés keretében nem kerül sor egyszerűsítésre. A javaslat Belgium kérelmének alapul és csak ezt a tagállamot érinti.

- **Alapjogok**

Az intézkedés nincs hatással az alapvető jogokra.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról.

¹⁸ A Tanács 92/43/EGK Irányelve (1992. május 21.) a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről.

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve (2000. október 23.) a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Az intézkedés nem ró az Unióra pénzügyi vagy igazgatási terhet. A javaslatnak ezért nincsenek az uniós költségvetést érintő vonzatai.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Végrehajtási tervre nincs szükség. A javaslat egy tagállam számára saját kérése alapján megadandó, adókedvezmény biztosítására vonatkozó egyedi engedélyre vonatkozik. Az engedély hatéves időtartamra szól. Az alkalmazandó adómérték megegyezik az energiaadó-irányelvben meghatározott minimális adómértékkel. Az érvényességi idő leteltével az intézkedés a meghosszabbítására irányuló kérelem kapcsán értékelhető.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

A javaslatához nincs szükség az átültetésre vonatkozó magyarázó dokumentumokra.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk értelmében Belgium engedélyt kap arra, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó – magánjellelű, kedvtelési célú vízi járműnek nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) után fizetendő villamosenergia-adó tekintetében. Az adómérték nem lehet alacsonyabb 0,50 EUR/MWh-nál, vagyis a villamos energia üzleti felhasználása tekintetében az irányelv által meghatározott minimális adómértéknél. Az adókedvezmény nem alkalmazható az energiaadó-irányelv 14. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdése szerinti magánjellelű, kedvtelési célú vízi járművek számára szolgáltatott villamos energiára.

A 2. cikk értelmében a kért engedélyt – Belgium kérelmének megfelelően – a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték bevezetésének Belgium számára történő engedélyezéséről szóló tanácsi végrehajtási határozatnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetése szerinti hónapot követő hónap első napjától kezdődő hatállyal kell megadni, az irányelvben engedélyezett, legfeljebb hatéves időtartamra.

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Belgium számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelvre¹ és különösen annak 19. cikke (1) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Belgium a 2026. január 8-i levelében engedélyt kért arra, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) esetében kedvezményes adómértéket alkalmazhasson a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban.
- (2) Az alkalmazni kívánt kedvezményes adómértékkel Belgium célja a part menti villamos energia használatának előmozdítása. Az ilyen típusú villamos energia használata környezetvédelmi szempontból kevésbé káros megoldást jelent a kikötőkben horgonyzó hajók villamosenergia-szükségletének kielégítésére, mint a bunkerolajnak az említett hajókon történő elégetése.
- (3) Mivel a part menti villamos energia használatával elkerülhető a kikötőkben horgonyzó hajókon történő bunkerolaj-égetéssel keletkező légszennyező anyagok kibocsátása, az intézkedés hozzájárul a helyi levegőminőségnek a kikötői területeken való javításához. Figyelembe véve a belgiumi villamosenergia-termelés szén-dioxid-intenzitását, a part menti villamos energiának a bunkerolajok égetésével előállított energia helyetti használata a szén-dioxid-kibocsátást, az egyéb légszennyező anyagok kibocsátását és a zajt is csökkenti. Ennélfogva a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazása várhatóan hozzá fog járulni az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseinek teljesítéséhez.
- (4) A part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Belgium számára történő engedélyezése nem haladja meg az ilyen villamos energia fokozott használatához szükséges mértéket, hiszen a legtöbb esetben továbbra is a villamos energia fedélzeti előállítása jelenti majd a versenykéesebb alternatívát. Az említett okból, valamint a releváns technológia jelenleg viszonylag csekély piaci penetrációja miatt az említett kedvezményes adómérték alkalmazása annak időtartama alatt várhatóan nem okoz jelentős versenytorzulást, és ebből következően nem fog káros hatást kifejteni a belső piac megfelelő működésére.

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

- (5) A 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban az említett irányelv 19. cikkének (1) bekezdése szerinti engedélyek szigorúan korlátozott időre adhatók meg. Annak biztosítása érdekében, hogy az engedély érvényességi ideje kellően hosszú legyen ahhoz, hogy ne tántorítsa el az érintett gazdasági szereplőket a szükséges beruházásoktól, a kért engedélyt helyénvaló hatéves időszakra megadni. Indokolt azonban előírni, hogy amennyiben a Tanács a Szerződés 113. cikke vagy bármely egyéb releváns rendelkezése alapján eljárva a part menti villamos energiára vonatkozó adókedvezményeket szabályozó olyan általános rendelkezéseket fogad el, amelyek az engedély érvényességi ideje alatt válnak alkalmazandóvá, a szóban forgó engedély az említett általános rendelkezések alkalmazásának kezdőnapján érvényét veszti.
- (6) Ez a határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályok alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács engedélyezi Belgium számára, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőkben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) esetében, feltéve, hogy a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében említett minimális adómértékekre vonatkozó követelmények teljesülnek.

2. cikk

Ez a határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetésének hónapját követő hónap első napjától számított hat évig alkalmazandó.

Amennyiben azonban a Tanács az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikke vagy bármely egyéb releváns rendelkezése alapján eljárva a part menti villamos energiára vonatkozó adókedvezményeket szabályozó olyan általános rendelkezéseket fogad el, amelyek az e cikk első bekezdésében említett időszakban válnak alkalmazandóvá, e határozat az említett általános rendelkezések alkalmazásának kezdőnapján hatályát veszti.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Belga Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*