



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.5.22.  
COM(2026) 244 final

2026/0121 (NLE)

Javaslat

## **A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**

**a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára  
vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország 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 irányelv<sup>1</sup> (a továbbiakban: energiaadó-irányelv vagy irányelv) szabályozza.

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

A Tanács a 2020. október 7-i (EU) 2020/1436 tanácsi végrehajtási határozat<sup>2</sup> (és korábban a 2014. október 14-i 2014/722/EU tanácsi végrehajtási határozat<sup>3</sup>, valamint a 2011. július 12-i 2011/445/EU tanácsi végrehajtási határozat<sup>4</sup>) útján engedélyezte Németország számára, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó, a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművektől<sup>5</sup> eltérő hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) után fizetendő villamosenergia-adó esetében.

E javaslat célja az engedély Németország kérelmének megfelelő meghosszabbítása, mivel a jelenlegi eltérés 2025. december 31-én lejár.

2025. augusztus 26-i levelükben a német hatóságok értesítették a Bizottságot azon szándékukról, hogy a jelenlegi intézkedés időbeli hatályát 2029. december 31-ig meghosszabbítsák. Az említett hatóságok 2026. január 23-i levelükben további tájékoztatást nyújtottak.

Németország a 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómértéknek a kizárólag kereskedelmi (többek között halászati) célra használt, az uniós tengereken és belvizeken működő hajók<sup>6</sup> által igénybe vett part menti villamos energiára történő alkalmazására vonatkozó engedély

<sup>1</sup> HL L 283., 2003.10.31., 51. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

<sup>2</sup> A Tanács (EU) 2020/1436 végrehajtási határozata (2020. október 7.) a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről (HL L 331., 2020.10.12., 30. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj)), összefüggésben a következővel: Helyesbítés a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről szóló, 2020. október 12-i (EU) 2020/1436 tanácsi végrehajtási határozathoz (HL L 342., 2020.10.16., 31. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj)).

<sup>3</sup> HL L 300., 2014.10.18., 55. o.

<sup>4</sup> HL L 191., 2011.7.22., 22. o.

<sup>5</sup> A „magánjellegű, kedvtelési célú vízi jármű” fogalom meghatározása a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdésében szerepel.

<sup>6</sup> A kérelem tárgyát képező hajók a Kombinált Nomenklátúra 89. árucsoportjába tartozó motoros meghajtású hajókat, csónakokat és más úszószerkezeteket foglalják magukban.

megújítását kéri<sup>7</sup>. Ez az összeg az irányelvben a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimális adómértéknek felel meg.

A kérelmezett érvényességi időszak 2026. január 1-jétől 2029. december 31-ig tart. Ily módon meghosszabbodik a jelenlegi eltérés alkalmazási ideje, amely azonban nem lépi túl az energiaadó-irányelv 19. cikkében engedélyezett maximális időtartamot.

A szóban forgó kedvezmény további gazdasági ösztönzést hivatott nyújtani a part menti villamos energia elérhetővé tételéhez és használatához, mégpedig a kikötővárosokban tapasztalható légszennyezés visszaszorítása, a helyi levegőminőség javítása, valamint a zaj csökkentése érdekében, ezáltal védve a lakosság egészségét.

A Németország által alkalmazandó intézkedésnek célja továbbá a vízi közlekedés környezeti hatásának csökkentése is.

A kérelmezett intézkedés révén Németország a jövőben is 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 Németországban a villamosenergia-adó általános mértéke 20,50 EUR/MWh. Az adókedvezmény mértéke jelenleg 20,00 EUR/MWh. Ez azt jelenti, hogy a kedvezményezettnek 0,50 EUR/MWh-t kell fizetniük, amely az energiaadó-irányelv értelmében a villamos energiára alkalmazandó uniós minimum-adómértéknek felel meg (a 10. cikk (1) bekezdésében és az I. melléklet C. táblázatában meghatározottak szerint, üzleti felhasználás esetén). Németország az adókedvezmény nyújtását engedélyezheti az értékesítéskor felszámított (engedélyhez kötött) kedvezményes adómérték alkalmazása, illetve adó-visszatérítés formájában is.

Másfelől az energiaadó-irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján a tagállamoknak mentesíteniük kell az adózás alól a kikötőben horgonyzó hajók fedélzetén villamos energia előállítására használt energiatermékeket. A mentesítést az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében a belföldi vízi utakon történő hajózásban használt hajók fedélzetén előállított villamos energia esetében is alkalmazhatják. Németország megerősítette, hogy átváltotta jogszabályaiba az utóbb említett választható mentességet.

A német hatóságok tájékoztatása szerint az adókedvezmény a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműveken kívül minden hajóra alkalmazandó, vagyis azt a kereskedelmi hajózásban részt vevő hajók mérettől és lobogótól függetlenül igénybe vehetik. A part menti villamos energia használata azonban nem kötelező a vízi járművek számára.

A kérelemben foglaltak szerint 2024-ben összesen 28 vállalat igényelte az adókedvezményt. Ezenkívül a német szövetségi haditengerészet part menti villamos energiával való ellátását nyolc helyszín biztosítja. Németországban több mint 400 helyhez kötött vagy mobil part menti villamosenergia-létesítmény található a tengeri és belvízi kikötőkben lévő horgonyzóhelyeken. 50 tengeri és belvízi kikötő esetében tervben van, illetve már zajlik is (további) part menti létesítmények telepítése.

Az intézkedéshez kapcsolódó adókiadások becsléséhez a német hatóságok az adóbevétel-kiesést az adókedvezmény igénybevételével felhasznált villamosenergia-mennyiség és az

---

<sup>7</sup> A nemzeti jogban meghatározottak szerint az intézkedés nem alkalmazandó a vízi közlekedési eszközök részére a hajógyárban való tartózkodásuk során szolgáltatott part menti villamos energiára.

adókedvezmény összege alapján számították ki. Az adókedvezmény összege jelenleg 20,00 EUR/MWh (emlékeztetőül: az általános adómérték 20,50 EUR/MWh).

2024-ben mintegy 74 100 MWh volt a villamos energia kedvezményes adómérték vagy adókonnyítás mellett igénybe vett mennyisége. Ez a 2024. év tekintetében mintegy 1,48 millió EUR összegű adóbevétel-kiesést vont maga után.

Németország az engedély megadását a 2026. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó időszakra kérte, hogy ily módon a jelenlegi eltérést megszakítás nélkül és az irányelv 19. cikkének (2) bekezdése szerinti maximális időtartam túllépése nélkül alkalmazhassa.

Az adókedvezménnyel Németországnak az a célja, hogy a hajók üzemeltetőit a part menti villamos energia használatára ösztönözze, és ezáltal mérsékelje a tüzelőanyagok horgonyzó hajókon történő égetéséből származó légköri kibocsátást és zajt, valamint a szén-dioxid-kibocsátást. A kedvezményes adómérték alkalmazása erősíti a part menti villamos energia versenyképességét a fedélzeten elégetett bunkerolajjal szemben, amely mentesül az energiára kivetett jövedéki adó alól.

A német hatóságok úgy vélik, hogy a támogatási program megfelel a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról szóló 651/2014/EU bizottsági rendelet<sup>8</sup> 44. cikkében foglalt feltételeknek. A német hatóságok ezért nem jelentették be hivatalosan a programot a Bizottságnak, hanem 2024. július 1-jén a 651/2014/EU bizottsági rendelet 11. cikkében előírt jelentéstételi kötelezettségük keretében a Bizottság elektronikus bejelentési rendszerén keresztül továbbították a programra vonatkozó összefoglaló adatokat<sup>9</sup>.

#### • **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A villamos energia adóztatásáról a 2003/96/EK 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.”*

<sup>8</sup> HL L 187., 2014.6.26., 1. o.

<sup>9</sup> Stromsteuerermäßigung auf direkt am Liegeplatz im Hafen an Schiffe gelieferten elektrischen Strom (landseitige Elektrizität) [BMF, Zoll] (A kikötőben horgonyzó hajóknak közvetlenül szolgáltatott villamos energia [part menti villamos energia] tekintetében biztosított adókedvezmény [Szövetségi Pénzügyminisztérium, Vám]), a Bizottság számára 2024. július 1-jén a Bizottság elektronikus bejelentési rendszerén keresztül továbbított összefoglaló adatok, <https://competition-cases.ec.europa.eu/cases/SA.114829>.

A szóban forgó adókedvezménnyel a német hatóságok azt kívánják elérni, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók a jövőben is oly módon elégítsék ki villamosenergia-igényüket, amely a környezet szempontjából kevésbé káros, és ezáltal kevésbé szennyezzék a környék levegőjét, továbbá csökkentsék a zajt.

A horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-előállítás alternatívájaként már a Bizottság is tett ajánlást<sup>10</sup> a part menti villamos energia használatára, elismerve annak környezeti előnyeit.

Jelenleg a villamos energiára vonatkozó általános adómérték 20,50 EUR/MWh, míg az adókedvezmény 20,00 EUR/MWh. A kedvezményezettek így az energiaadó-irányelv értelmében a villamos energiára vonatkozó 0,50 EUR/MWh uniós minimum-adómérték alkalmazandó. Az említett adómérték fenntartása tehát a jövőben is hozzájárulhat a kitűzött szakpolitikai célkitűzések eléréséhez.

A part menti villamos energia kedvező adóügyi megítélése 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.

Németország az intézkedés alkalmazásának engedélyezését a 19. cikk (2) bekezdésében előírt leghosszabb lehetséges időtartamon belüli időtartamra, nevezetesen négy évre 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 az energiaadó-irányelv átdolgozására irányuló bizottsági javaslaton<sup>11</sup> alapuló jogi aktus Tanács általi elfogadásának lehetőségét.

Az energiatermékek és a villamos energia adóztatásáról szóló irányelv javasolt átdolgozásának részeként a Bizottság többek között rendelkezett arról, 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*

A német hatóságok által tervezett 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.

<sup>10</sup> A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

<sup>11</sup> COM(2021) 563 final: Javaslat – A Tanács irányelve az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatási keretének átszervezéséről (átdolgozás).

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

A német hatóságok közlése szerint a jelenlegi program és annak elődprogramjai megfelelnek a 651/2014/EU bizottsági rendelet 44. cikkében foglalt feltételeknek. A programot ezért nem jelentették be a Bizottságnak. Mindazonáltal Németország 2024. július 1-jén a 651/2014/EU bizottsági rendelet 11. cikkében előírtaknak megfelelően a Bizottság elektronikus bejelentési rendszerén keresztül továbbította az összefoglaló adatokat.

A tanácsi végrehajtási határozatra irányuló javaslat nem érinti a tagállam azon kötelezettségét, hogy gondoskodik az állami támogatási szabályoknak való megfelelésről. A tanácsi végrehajtási határozatra irányuló javaslat nem érinti továbbá a tagállam azon kötelezettségét, hogy az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében a támogatást annak hatálybalépése előtt bejelentse a Bizottságnak, amennyiben az új támogatásra nem vonatkozik a 651/2014/EU bizottsági rendelet.

- **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 javulásához és a zajcsökkentéshez. A környezeti levegő minőségéről szóló 2008/50/EK irányelv<sup>12</sup> 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. Ez azt jelenti, hogy a tagállamoknak megoldást kell találniuk az olyan problémákra, mint például a kikötőkben horgonyzó hajók kibocsátása, amennyiben ez releváns. Elképzelhető, hogy azokban a kikötőkben, ahol ezek a problémák fennállnak, a part menti villamos energia használata az átfogó levegőminőségi stratégia egyik elemeként további ösztönzésben fog részesülni. A tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kéntartalmának szabályozására irányuló (EU) 2016/802 irányelv<sup>13</sup> ugyancsak tartalmaz a part menti villamos energia használatát előmozdító rendelkezéseket.

A kérelmezett intézkedés meghosszabbításával Németország a továbbiakban is 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 német hatóságok hangsúlyozzák, a villamos energia fedélzeti generátorokkal történő előállításának a part menti villamos energia használatával való felváltása bizonyos légszennyező anyagok – például a nitrogén és a kén-dioxid, a finomrészcskék és a nehézfémek – esetében kisebb mértékű kibocsátást, valamint egyes esetekben a zajszennyezés jelentős mérséklődését eredményezheti. Tekintettel arra, hogy 2030-tól szigorúbb

---

<sup>12</sup> 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.).

<sup>13</sup> 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.).

levegőminőségi határértékek lesznek alkalmazandók<sup>14</sup>, a part menti villamos energia a kibocsátáscsökkentési intézkedések keretében várhatóan nagyobb jelentőségre tesz majd szert.

A part menti villamosenergia-összeköttetések használatának köszönhetően nemcsak a levegőszennyező anyagok, a lebegő részecskék és a korom mennyisége fog csökkenni, hanem valószínűleg a szén-dioxid-kibocsátás is alacsonyabb mértékű lesz. Ennek az az oka, hogy Németországban a szárazföldi hálózathoz 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.

A hamburgi kikötő által 2024-re vonatkozóan szolgáltatott konkrét adatok arra engednek következtetni, hogy a kizárólag alternatív energiaforrásokból származó, part menti villamos energia beszerzése révén elérhető kibocsátásmegtakarítások a következők szerint alakulnának:

- 4 327 g CO<sub>2</sub> t/év,
- 78,9 g SO<sub>x</sub> t/év,
- 2,6 g NO<sub>x</sub> t/év, és
- 1,2 lebegő részecske (PM) t/év.

### **Energiapolitika**

Az intézkedés összhangban van az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv<sup>15</sup> hatályon kívül helyezéséről szóló, 2023. szeptember 13-i (EU) 2023/1804 rendelettel<sup>16</sup>. Az említett rendelet 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 fejlesztéséhez<sup>17</sup>.

A part menti villamos energia kedvezőtlen versenyhelyzetének egyik fő oka az, hogy a tengeri kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén előállított villamos energia jelenleg teljes adómentességet élvez. Nemcsak a villamosenergia-termeléshez elégetett bunkerolaj adómentes – a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott alaphelyzet szerint –, hanem maga a hajófedélzeten előállított villamos energia is<sup>18</sup>. Habár az utóbbi mentesség az Unió környezetvédelmi célkitűzéseivel nehezen összeegyeztethetőnek tűnik, létezését gyakorlati megfontolások indokolják. A fedélzeten előállított villamos energia

<sup>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/2881 irányelve (2024. október 23.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (átdolgozás) (HL L, 2024/2881, 2024.11.20.).

<sup>15</sup> HL L 307., 2014.10.28., 1. o.

<sup>16</sup> HL L 234., 2023.9.22., 1. o.

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

<sup>18</sup> A 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja.

megadóztatásához ugyanis a – gyakran harmadik országban letelepedett – hajótulajdonosnak vagy a hajó üzemeltetőjének bevallást kellene benyújtania a felhasznált villamos energia mennyiségéről. A bevallásban továbbá fel kellene tüntetni azt is, hogy az említett energiamennyiségnek mekkora hányadát használták fel az adót kivető tagállam felségvizein. A hajótulajdonosok számára hatalmas 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 – Németország által végrehajtott – opcionális adóügyi megítélésre. Tekintve, hogy a hajók fedélzetén, fosszilis tüzelőanyagból előállított villamos energia adómentességet élvez, indokolt gondoskodni róla, hogy ne kerüljön hátrányos helyzetbe az ilyen energia kevésbé szennyező alternatívája, azaz a part menti villamos energia, és ennek érdekében engedélyezni kell Németországnak, hogy továbbra is kedvezményes adómértéket alkalmazzon.

### ***Közlekedéspolitikai***

Az intézkedés összhangban áll az uniós kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló 2006/339/EK bizottsági ajánlással<sup>19</sup> és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában (...)” című bizottsági közleménnyel<sup>20</sup>.

Emellett a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2023. szeptember 13-i (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>21</sup> megfelelően 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.

### ***Belső piac és tisztességes verseny***

A belső piac és a tisztességes verseny szempontjait illetően az intézkedés pusztán mérsékli azt az 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 meglévő adómentesség okoz.

A német hatóságok megjegyzik, hogy a part menti villamos energiára vonatkozó adókedvezmény nem juttatja olyan előnyhöz a kedvezményezett hajóüzemeltetőket, amely zavart okozhatna a belső piacon. A hajókon előállított villamos energia part menti villamos energiával való helyettesítése semmiféle megtakarítást nem eredményez. Németországban a part menti villamos energia költségei jelenleg még az adókedvezmény figyelembevételével is magasabbak, mint a saját termelésű villamos energia költségei.

<sup>19</sup> A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

<sup>20</sup> A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra, COM(2009) 8 végleges, 2009. január 21.

<sup>21</sup> HL L 234., 2023.9.22., 48. o.



Ezenkívül az érintett hajók a lobogójuktól függetlenül igénybe vehetik majd a part menti villamos energiát. Vagyis a nemzeti gazdasági szereplők nem fognak kedvezőbb adóügyi elbánásban részesülni, mint a más uniós tagállamokból származó versenytársaik.

Ami a kikötők közötti versenyt illeti, 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. Ahogy arról fentebb már szó esett, a part menti villamos energia használata – legalábbis rövid távon – valószínűleg az adókedvezmény ellenére sem lesz gazdaságosabb, mint a fedélzeten történő energiae előállítás. Ezért a part menti villamos energiára vonatkozó adókedvezmény valószínűleg nem torzítja jelentősen a kikötők közötti versenyt sem azáltal, hogy a hajókat a szóban forgó lehetőség rendelkezésre állása miatt útvonaluk megváltoztatására készteti.

A német hatóságok érvelése szerint más tényezők (például a hajó és a rakomány típusa, a rendelkezésre álló hátszági összeköttetések és egyéb gazdasági tényezők) is szerepet játszanak a kikötők kiválasztásában. Önmagában a part menti villamos energia rendelkezésre állása nem tűnik döntő tényezőnek.

A német hatóságok hangsúlyozzák továbbá, hogy a part menti villamos energia használata azért is korlátozott, mert nincsenek nemzetközileg elfogadott műszaki szabványok a hajók villamosenergia-hálózathoz való csatlakoztatására vonatkozóan, és egyes esetekben nincs part menti villamosenergia-ellátási kapacitás.

Hacsak nem következnek be jelentős változások a jelenlegi keretben és helyzetben, a kedvezményes adómérték alkalmazására vonatkozó engedély meghosszabbításának időkerete miatt valószínűtlen, hogy az előző bekezdésekben ismertetett elemzés tartalma az intézkedés időbeli hatályának lejárta előtt megváltozna.

## **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 eléréséhez 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 Németország 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 Németország által megadott információk szerint az intézkedés korlátozott hatást gyakorolna az adóbevételekre, és a part menti villamos energiára alkalmazandó adómérték továbbra is meghaladná a 2003/96/EK irányelvben meghatározott minimális adómértéket. Németország várakozásai szerint az intézkedés kedvező hatással lesz az ország környezetvédelmi céljainak elérésére, különösen azáltal, hogy javítja a levegő minőségét és csökkenti a zajt a kikötővárosokban.

Konkrétabban, a villamos energia fedélzeti generátorokkal történő előállításának a part menti villamos energia használatával való felváltása számos légszennyező anyag – például a nitrogén és a kén-dioxid, a finomrészcsekék és a nehézfémek – esetében kisebb mértékű kibocsátást, valamint egyes esetekben a zajszennyezés jelentős mérséklődését eredményezheti (amit a kikötővárosok belső részeiről származó panaszok számának csökkenésére vonatkozó visszajelzés is megerősít). Tekintettel arra, hogy 2030-tól szigorúbb levegőminőségi határértékek lesznek alkalmazandók, a part menti villamos energia a kibocsátáscsökkentési intézkedések keretében várhatóan nagyobb jelentőségre tesz majd szert.

Az intézkedéssel összefüggő adókiadások becslése alapján a német hatóságok az elkövetkező évek tekintetében évente 1,3 millió EUR veszteséggel számolnak.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

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

- **Alapjogok**

Az intézkedés nincs hatással az alapvető jogokra.

#### **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 korlátozott, 2029. december 31-ig tartó 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 Németország engedélyt kap arra, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó – magánjellegű, 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 a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdése szerinti magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek számára szolgáltatott villamos energiára.

A 2. cikk első bekezdése a jelenleg hatályos (EU) 2020/1436 tanácsi végrehajtási határozat folytonosságát biztosítva és Németország kérelmének megfelelően a 2026. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó időszakra adja meg a kért engedélyt, összhangban az irányelvben engedélyezett maximális időtartammal. A második bekezdés előírja, 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 alkalmazása az első bekezdésben meghatározott időszakban kezdődik meg, a határozat az említett általános rendelkezések alkalmazásának kezdetekor hatályát veszti.

## Javaslat

**A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**

**a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország 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 irányelvre<sup>22</sup> és különösen annak 19. cikke (1) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Németország az (EU) 2020/1436 tanácsi végrehajtási határozat<sup>23</sup> útján engedélyt kapott arra, hogy a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban 2025. december 31-ig kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőkben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára (a továbbiakban: part menti villamos energia).
- (2) Németország 2025. augusztus 26-i levelében engedélyt kért a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómértéknek a 2003/96/EK irányelv 19. cikke szerinti további alkalmazására. 2026. január 23-án küldött levelükben a német hatóságok további információkat szolgáltattak a kérelemmel kapcsolatban.
- (3) Az alkalmazni kívánt kedvezményes adómértékkel Németország célja a part menti villamos energia használatának további 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.
- (4) 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. Ezenkívül a németországi villamosenergia-termelési struktúra sajátosságainak

<sup>22</sup> HL L 283., 2003.10.31., 51. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj>.

<sup>23</sup> A Tanács (EU) 2020/1436 végrehajtási határozata (2020. október 7.) a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről (HL L 331., 2020.10.12., 30. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/oj)), összefüggésben a következővel: Helyesbítés a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről szóló, 2020. október 12-i (EU) 2020/1436 tanácsi végrehajtási határozathoz (HL L 342., 2020.10.16., 31. o., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1436/corrigendum/2020-10-16/oj)).

köszönhetően a part menti villamos energiának a bunkerolajok égetésével előállított energia helyetti használata a CO<sub>2</sub>-kibocsátást, az egyéb légszennyező anyagok kibocsátását és a zajt is csökkenti. Ennélfogva a part menti villamos energia kedvezményes adómértékének fenntartása várhatóan hozzá fog járulni az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseinek teljesítéséhez.

- (5) A part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország 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 versenyképesebb 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 egészséges működésére.
- (6) 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 négyéves 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 kezdetekor érvényét veszti.
- (7) Annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a jogbiztonságot a kikötők és a hajók üzemeltetői számára, továbbá hogy elkerülhető legyen a part menti villamos energiára kivetett adó mértékében bekövetkezett változásokból eredő, a villamos energia forgalmazóira és továbbforgalmazóira háruló adminisztratív terhek esetleges növekedése, lehetővé kell tenni Németország számára, hogy megszakítás nélkül folytathassa a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazását. A kért engedélyt ezért 2026. január 1-jétől kezdődő hatállyal kell megadni annak érdekében, hogy az (EU) 2020/1436 végrehajtási határozat szerinti korábbi intézkedések alkalmazása zökkenőmentesen folytatódhasson.
- (8) Ez a határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályok alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### *1. cikk*

A Tanács engedélyezi Németország 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 2026. január 1-jétől 2029. december 31-ig 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 Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről  
az elnök*