



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.4.29.
COM(2021) 209 final

2021/0108 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

**Hollandia számára a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett
villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának 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 a Bizottság javaslatára és egyhangúlag eljárva bármely tagállam számára engedélyezheti meghatározott politikai megfontolásokból az irányelv 5., 15. és 17. cikkében foglalt rendelkezéseken felüli adómentességek vagy adókedvezmények alkalmazását.

Hollandia annak engedélyezését kérte, hogy a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek kivételével a kikötőiben horgonyzó hajókat árammal ellátó part menti villamosenergia-létesítmények számára szolgáltatott villamos energiára hat éven keresztül csökkentett adómértéket alkalmazhasson. E javaslat célja a szóban forgó engedély megadása a kérésnek megfelelően 2027. június 30-ig igénybe vehető eltérés révén.

A holland hatóságok 2020. augusztus 10-i levelükben értesítették a Bizottságot az intézkedés alkalmazása iránti szándékukról.

Hollandia 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómérték alkalmazására kér engedélyt, ami megfelel a kizárólag vagy szinte kizárólag (legalább 90 %-ban) nem magánjellegű vagy kedvtelési célú hajóknak szolgáltatott villamos energiára alkalmazandó minimum adómértéknek. A csökkentett adómérték alkalmazásának feltétele annak helyes alkalmazása biztosítása érdekében, hogy a létesítmény közvetlenül csatlakozzon az elektromos hálózathoz.

A kért érvényességi idő 2021. július 1-jétől 2027. június 30-ig tart, ami megfelel az energiaadó-irányelv 19. cikkében engedélyezett maximális időtartamnak.

A kedvezmény célja gazdasági ösztönzést nyújtani a part menti villamos energia elérhetővé tételéhez és használatához, és ezáltal előmozdítani a kikötők és a hajózás fenntarthatóságát, valamint visszaszorítani a kikötővárosok légszennyezését, egyúttal védve a lakosság egészségét a helyi levegőminőség javításával és a zaj csökkentésével.

A Hollandia által alkalmazandó intézkedés célja ugyanez: csökkenteni a vízi közlekedés általános környezeti hatását.

A kérelmezett intézkedéssel Hollandia ösztönözni kívánja a part menti villamos energia használatát, amely kevésbé szennyező, mint a villamos energiának a kikötőkben horgonyzó hajókon történő előállítás. A kérelemnek megfelelően a kedvezményezettnek esetében a 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómérték kerülne alkalmazásra. Ez az irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében és I. mellékletének C. táblázatában meghatározott minimum adómérték. Az energiára kivetett adó degresszív szerkezetére figyelemmel nagyobb relatív előnyt élveznek a viszonylag alacsony fogyasztású létesítmények üzemeltetői (és használói).

Másfelől az energiaadó-irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján a tagállamoknak mentesíteniük kell azokat az energiatermékeket, amelyeket a kikötőben

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51–70. o.

horgonyzó vízi járművek fedélzetén használnak villamos energia előállítására, valamint az ilyen jármű fedélzetén előállított villamos energiát. Ez a holland jogba átültetett irányelv 15. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében alkalmazható a belföldi vízi utakon történő hajózásban a vízi jármű fedélzetén előállított villamos energia, valamint az ehhez felhasznált energiatermékek esetében is.

A holland hatóságok tájékoztatása szerint az adókedvezmény a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműveken kívül minden hajóra alkalmazandó, vagyis a kereskedelmi hajók mérettől és lobogótól függetlenül igénybe vehetik. Egyes kikötőkben a belvízi hajózásban tiltott a generátorok használata.

A kérelem szerint a belvízi hajózásban részt vevő mintegy 12 500 belföldi és nemzetközi belvízi hajó nagy többsége part menti villamos energiát használ, ami a fő hajózási útvonalak mentén található horgonyzóhelyek többségében igénybe vehető. A tengerhajózási ágazatban jelenleg csupán néhány olyan parti menti villamosenergia-létesítmény működik, ahol a part menti villamos energia használata egy RoRo hajóra és a (vonóháló) halászhajókra korlátozódik: Scheveningen és IJmuiden kikötőiben. Azonban a holland hatóságok tervezik a part menti villamos energia kínálatának bővítését a tengerjáró hajók számára.

Az intézkedést nem vehetik igénybe pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalkozások, sem olyan vállalkozások, amelyek a Bizottság korábbi határozata alapján jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatási intézkedés kedvezményezettjeként visszafizetési felszólítást kaptak.

A becsült éves költségvetési kiadás 1 millió EUR.

Hollandia az engedély megadását a 2021. július 1-jétől 2027. június 30-ig tartó időszakra kérte, ami megfelel az irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében előírt maximális időtartamnak.

Az adókedvezmény célja ösztönözni a megfelelő gazdasági szereplőket a part menti villamos energia fejlesztésére és használatára, és ezáltal mérsékelni a horgonyzó hajókon végzett tüzelőanyag-égetésből származó levegőszennyezést és zajt, valamint szén-dioxid-kibocsátást. A kedvezményes adómérték alkalmazása javítaná a part menti villamos energia versenyképességét a bunkerolaj fedélzetén történő égetésével szemben, amelyre adómentesség vonatkozik.

• **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A villamos energia adóztatásáról az energiaadó-irányelv (2003/96/EK), különösen annak 10. cikke rendelkezik. A 14. cikk (1) bekezdésének c) pontja kötelező adómentességet ír elő a hajózásban felhasznált energiatermékek, valamint 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 a rendelkezések azonban nem írják elő a part menti villamos energia adómértékének csökkentését.

Az ilyen intézkedés állami támogatásnak minősül, és az állami támogatásokra vonatkozó uniós jog hatálya alá tartozik, különös figyelemmel a 651/2014/EU bizottsági rendeletre².

Az energiaadó-irányelv rendelkezései

² A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1–78. o.).

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 holland hatóságok azt kívánják elérni, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók környezeti szempontból kevésbé káros módon elégtés ki villamosenergia-igényüket, és ezáltal kevésbé szennyezzék a környezet levegőjét, továbbá csökkentsék a zajszennyezést. A horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-előállítás alternatívájaként a Bizottság is ajánlja a part menti villamos energia használatát, egyúttal elismerve annak környezeti előnyeit³. A kedvezményezettnek esetében 0,50 EUR/MWh minimum uniós adómértéket lehet alkalmazni az energiaadó-irányelv értelmében, ami hozzájárulhat az említett szakpolitikai célkitűzésekhez.

A part menti villamos energia kedvező adóügyi megítélésének lehetőségét az irányelv 19. cikke irányozza elő; célja lehetővé tenni a tagállamok számára, hogy meghatározott politikai megfontolásokból az adómértékeket érintő további mentességeket vagy kedvezményeket vezessenek be.

Hollandia azt kérte, hogy az irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében előírt leghosszabb lehetséges időszakra, vagyis 6 éven át alkalmazhassa az intézkedést. Elviekben az eltérés alkalmazását kellően hosszú időszakra kell engedélyezni ahhoz, hogy a kikötők üzemeltetői és a villamosenergia-szolgáltatók számára ösztönzést jelentsen a part menti villamos energia biztosításához szükséges beruházások megkezdésére, illetve folytatására. Ez az időtartam a lehető legnagyobb jogbiztonságot nyújtja a hajóüzemeltetők számára is, akiknek tervezniük kell a fedélzeti felszerelésekbe való beruházásokat.

Az eltérés azonban nem akadályozhatja a meglévő jogi keret jövőbeli fejlesztését, továbbá figyelembe kell vennie az energiaadó-irányelv következő felülvizsgálatát és az energiaadó-irányelv módosítására irányuló bizottsági javaslaton alapuló jogi aktus Tanács általi lehetséges elfogadását. A felülvizsgálat az energiaadó-irányelv értékelésének⁴, valamint az uniós energiaadózási keretről szóló 2019. november 28-i tanácsi következtetéseknek a folyománya⁵. Következtetéseiben a Tanács felkérte a Bizottságot, hogy elemezze és értékelje a lehetséges opciókat, majd kellő időben tegye közzé az energiaadó-irányelv felülvizsgálatával kapcsolatos javaslatát. A Tanács felszólította továbbá a Bizottságot, hogy fordítson külön figyelmet az irányelv hatályára, a minimum adómértékekre, valamint az egyedi adókedvezményekre és -mentességekre.

E körülményekre tekintettel célszerű az intézkedést a kért időszakra engedélyezni, de az eltérés érvényességi idejét függővé kell tenni az érintett területre vonatkozó általános érvényű rendelkezések 2027 júniusa előtti érvénybe lépésétől.

Az állami támogatásokra vonatkozó szabályok

³ A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

⁴ SWD(2019) 329 final.

⁵ A Tanács 2019. november 28-i következtetései, 14608/19, FISC 458.

A holland 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.

Ezért az intézkedés a 651/2014/EU bizottsági rendelet (az általános csoportmentességi rendelet) 44. cikkének hatálya alá sorolható, amely meghatározza, hogy a 2003/96/EK irányelv szerinti környezetvédelmi adókedvezmény formájában nyújtott támogatás mely feltételek mellett mentesülhet az állami támogatásokra vonatkozó bejelentési kötelezettségek alól. Egyelőre azonban még nem lehet megállapítani, hogy a rendeletben rögzített összes feltétel teljesül-e, ezért a tanácsi végrehajtási határozatra irányuló javaslat nem érinti a tagállam azon kötelezettségét, hogy biztosítania kell az állami támogatási szabályoknak, a mentesített támogatás esetében pedig különösen a 651/2014/EU bizottsági rendeletnek való megfelelést.

A kérelemben foglaltaknak megfelelően a holland hatóságok az intézkedés hatálybalépésétől számított 20 munkanapon belül tájékoztatják a Bizottságot az intézkedésről.

- **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 visszaszorításával ténylegesen hozzá fog járulni a helyi levegőminőség javulásához és a zajcsökkentéshez. A környezeti levegő minőségéről szóló 2008/50/EK irányelv⁶ 13. cikke megköveteli a tagállamoktól annak biztosítását, hogy bizonyos légszennyező anyagok szintje az irányelvben meghatározott határértékek, célértékek és egyéb levegőminőségi szabványok szerinti értékek alatt maradjon. E kötelezettség értelmében a tagállamoknak megoldásokat kell találniuk olyan problémákra, mint például a kikötőkben horgonyzó hajókról származó kibocsátás, ahol ez releváns; és jól teszik, ha átfogó levegőminőségi stratégiájuk részeként ösztönzik a part menti villamos energia használatát. A part menti villamos energia használatát a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló (EU) 2016/802 irányelv⁷ is ösztönzi. Emellett az hozzájárul a nitrogénlerakódás megelőzéséhez a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló 92/43/EGK irányelv követelményeinek megfelelően. A holland hatóságok azt remélik, hogy a légszennyező anyagoknak (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) a fedélzeti villamosenergia-termelésből származó helyi kibocsátását a part menti villamos energia igénybevételével 95 %-ban lehetne csökkenteni.

Az intézkedés ösztönözné a part menti villamos energia használatát, hozzájárulna a kikötők és a hajózás fenntarthatóságához. Mindez megfelel az uniós szakpolitikai céloknak. Az európai zöld megállapodásban kitűzött ambiciózus célok elérése érdekében javasolt egyik intézkedés épp a part menti villamos energia alkalmazása az európai kikötőkben.

Az intézkedés várhatóan csökkenteni fogja a kibocsátott szén-dioxid mennyiségét, tekintve hogy a parti elektromos hálózatban elérhető villamosenergia-mix előállítása – a rendszer jobb hatékonysága és a felhasznált tüzelőanyagok természete folytán – kevesebb szén-dioxid-kibocsátással jár, mint a villamos energiának a fedélzeti, bunkerolaj égetésével történő jóró

⁶ 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.).

⁷ 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., 58–78. o.).

előállítás. E tekintetben a holland hatóságok hangsúlyozták, hogy bár a ténylegesen elért CO₂-kibocsátás-megtakarítás a felhasznált villamos energia minőségétől függ, a holland villamosenergia-mixben a becsült megtakarítások a terheléstől függően 28 és 67 % körül alakulnának, és ez az arány idővel nőne.

Energiapolitika

Az intézkedés összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvvel⁸, amely foglalkozik a part menti villamosenergia-létesítmények kiépítésével azon kikötőkben, ahol erre igény mutatkozik, és ahol a kiépítés nem jár aránytalanul magas költségekkel az előnyökhöz – többek között a környezeti előnyökhöz – képest. Az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján nyújtott állami támogatás szempontjából közös európai érdekű célnak tekinthető⁹.

Meg kell jegyezni, hogy a part menti villamos energia versenyhátránya az alternatívához, azaz a tengeri kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő áramtermeléshez képest elsősorban abból adódik, hogy az utóbbi jelen pillanatban teljes adómentességet élvez; sőt, 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 (lásd a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontját). Ez a mentesség valójában nehezen egyeztethető össze az Unió környezetvédelmi célkitűzéseivel, azonban gyakorlati megfontolások indokolják. A fedélzeten előállított villamos energia megadóztatásához ugyanis a hajó – gyakran harmadik országbeli – tulajdonosának vagy 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. E bevallási kötelezettség hatalmas adminisztratív terhet jelentene a hajótulajdonosok számára, ha minden olyan tagállamra vonatkozna, amelynek felségvizein a hajó áthalad. Hasonló megfontolások vonatkoznak a belvízi hajózásra és az irányelv 15. cikk (1) bekezdésének f) pontja szerinti (Hollandia általi) opcionális adóügyi megítélésre. Ilyen körülmények között indokolt felszámolni a kevésbé szennyező part menti villamos energiát sújtó hátrányt, és engedélyezni a kedvezményes adómérték alkalmazását Hollandia számára.

Közlekedéspolitika

Az intézkedés összhangban áll az uniós kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló 2006/339/EK bizottsági ajánlással¹⁰ és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában (...)” című bizottsági közleménnyel¹¹.

Belső piac és tisztességes verseny

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1–20. o.).

⁹ C(2014) 2231 final, 2014. április 9.

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

¹¹ 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.

Ami a belső piac és a tisztességes verseny szempontjait illeti, az intézkedés pusztán mérsékelné azt az adóügyi torzulást, ami a horgonyzó hajók rendelkezésére álló villamosenergia-források, vagyis a fedélzeten történő előállítás és a parti villamos energia használata közötti versenyben jelenleg tapasztalható a bunkerolajra vonatkozó adómentesség miatt.

Az üzemeltetők közötti versenyt illetően fontos megemlíteni, hogy jelenleg kevés hajó használja a part menti villamos energiát üzleti alapon. Ezért a kérelmezett intézkedés hatására jelentősebb versenytorzulás kizárólag a part menti villamos energiára átváltó és ezáltal kedvezményt élvező, valamint a továbbra is a fedélzeten történő előállítás mellett megmaradó hajók között alakulhatna ki. Az olajár változásainak meghatározó jellege miatt igen nehéz pontos előrejelzést adni a költségek alakulásáról, ám a rendelkezésre álló legfrissebb értékelések arra utalnak, hogy a part menti villamos energia kapcsán felmerülő működési költségek a legtöbb esetben még teljes adómentesség mellett sem csökkennének a fedélzeti előállítás költségei alá¹², ezért a part menti villamos energia használata semmi esetre sem juttatná számottevő versenyelőnyhöz az azt használó hajóüzemeltetőket a fedélzeti előállítást választó üzemeltetőkkel szemben. Ebben az esetben azért sem kell számolni azzal, hogy a fent említetthez hasonló versenytorzulás jelentős mértékűvé válik, mert Hollandia tiszteletben fogja tartani a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia üzleti felhasználása tekintetében előírt minimum adómértéket.

Ezenkívül az említetteknek megfelelően azon hajók üzemeltetői, akik a 2003/96/EK irányelvben meghatározott minimum szinten adóztatott part menti villamos energiát kapják, elviekben nem részesülnek gazdasági előnyben a fedélzeten saját villamos energiájukat előállító üzemeltetőkhez képest, mert a fedélzeten előállított villamos energia adómentességet élvez. A part menti villamos energia adómértékének csökkentése csupán mérsékli a part menti villamos energia és a fedélzeti villamosenergia-termeléshez felhasznált (ásványi) energiatermékek eltérő adóügyi megítélését.

A villamosenergia-szolgáltatók kötelesek megfizetni az energiaadót és a fenntartható energiára vonatkozó pótdíjat (*Opslag Duurzame Energie*, ODE). Energiaadó-bevallásukban közvetlenül alkalmazzák a kedvezményes adómértéket. A közvetlen kedvezményezettek a horgonyzó hajók számára villamos energiát szolgáltató létesítmények üzemeltetői. Ezek az üzemeltetők várhatóan átadják a part menti villamos energia felhasználóinak, vagyis a belvízi és a tengerjáró hajók tulajdonosainak a pénzügyi előny egészét vagy egy részét. A meglévő felhasználók és képviselőik szilárdan állítják, hogy a kikötői hatóságoknak érdekükben áll a part menti villamos energiát pénzügyileg vonzóvá tenni a felhasználók számára.

Továbbá a part menti villamos energiához való hozzáférés lehetősége lobogótól függetlenül minden hajóra vonatkozik, tehát nem biztosít kedvezőbb adóügyi elbírálást a belföldi gazdasági szereplők számára, mint más uniós tagállamok szereplőinek.

A kikötők közötti versenyt illetően nem várható jelentős hatás a tagállamok közötti kereskedelemre, ilyen hatás akkor jelentkezhetne, ha a hajók megváltoztatnák útvonalukat azért, hogy kedvezményes adómértékű part menti villamos energiát vegyenek igénybe. A

¹² Lásd az Európai Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatóságának megbízásából készült „Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity” (A hajók kibocsátásai: Hozzárendelés, csökkentés és piaci alapú eszközök, 2a. megbízás: part menti villamos energia) c. 2005. augusztusi jelentést, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. A költségelemzést három kikötő, Göteborg (Svédország), Juneau és Long Beach (USA) viszonylatában végezték el.

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 holland hatóságok szerint a kikötőválasztás sokkal inkább a rakomány rendeltetési helyétől függ, mintsem a parti villamos energia kisebb adója miatti alacsonyabb kikötői költségektől.

A kedvezményes adómérték alkalmazására kért időkeret fényében – amennyiben nem lesz jelentős változás a jelenlegi keretrendszerben és helyzetben – nem valószínű, hogy az előző bekezdésekben ismertetett elemzés az intézkedés hatályvesztése 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. cikke alá tartozó közvetett adózás önmagában nem tartozik az Európai Uniónak az EUMSZ 3. cikke szerinti kizárólagos hatáskörébe.

Ugyanakkor a 2003/96/EK irányelv 19. cikke értelmében 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. Mivel pedig 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 ezt az intézkedést teszi 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 alapját a Hollandia által benyújtott kérelem képezi, és annak tartalma csak az említett tagállamot érinti.

- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

Nem volt szükség külső szakértők bevonására.

- **Hatásvizsgálat**

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

A Hollandia által megadott információk szerint az intézkedés kis mértékben gyakorolna hatást az adóbevételekre, és a villamos energiára alkalmazandó jövedékiadó-mérték továbbra is meghaladná a 2003/96/EK irányelvben meghatározott minimális adómértéket. A holland állam várakozásai szerint az intézkedés kedvezően befolyásolná az ország környezetvédelmi céljainak elérését, különösen a helyi levegőminőség javítását és a zajcsökkentést a kikötővárosokban.

Részletesebben: az intézkedéssel járó adókiesést a holland hatóságok az elkövetkező években évente 1 millió EUR-ra becslik.

Ugyanakkor a környezeti előnyök jelentős mértékűek lehetnek. E tekintetben a holland hatóságok hangsúlyozták, hogy bár a ténylegesen elért CO₂-kibocsátás-megtakarítás a felhasznált villamos energia minőségétől függ, a becsült megtakarítások a terheléstől függően 28 és 67 % körül alakulnának, és ez az arány idővel nőne. A holland hatóságok azt remélik, hogy a légszennyező anyagoknak a fedélzeti villamosenergia-termelésből származó helyi kibocsátását 95 %-ban lehetne csökkenteni. Emellett csökkenne a zaj, a rezgés és a nitrogénlerakódás szintje.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az intézkedés nem szolgálja az egyszerűsítést. A Hollandia által benyújtott kérelmen alapul, és csak ezt a tagállamot érinti.

- **Alapjogok**

Az intézkedés nincs kihatással 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, 2027. június 30-ig tartó időtartamra szól. Az alkalmazandó adómérték

megegyezik az energiaadó-irányelvben meghatározott minimális adómértékkel. Az érvényességi idő leteltével az intézkedés a meghosszabbítása érdekében újraértékelhető.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

A javaslatához nincs szükség az átültetésre vonatkozó magyarázó dokumentumokra.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk értelmében Hollandia 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) esetében. Az adó nem lehet kevesebb 0,50 EUR/MWh-nál, vagyis a villamos energia üzleti célú 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 a kért engedélyt 2021. július 1-jétől 2027. június 30-ig tartó hatállyal megadja. Az engedély Hollandia kérelmének megfelelően az irányelvben engedélyezett maximális időtartamra, vagyis 6 évre szól.

javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

Hollandia számára a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának 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. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Hollandia 2020. augusztus 10-i levelében engedélyt kért a kikötőiben horgonyzó tengeri és belvízi hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára (a továbbiakban: part menti villamos energia) vonatkozó kedvezményes adómértéknek a 2003/96/EK irányelv 19. cikke szerinti alkalmazására.
- (2) Az alkalmazni kívánt adókedvezménnyel az ország célja a part menti villamos energia elérhetővé tételének és használatának további ösztönzése. Az ilyen típusú villamos energia használata környezeti szempontból kevésbé káros megoldást jelent a kikötőkben horgonyzó hajók villamosenergia-szükségletének kielégítésére, mint a hajók bunkerolajának égetése.
- (3) Amennyiben a part menti villamos energia használatával elkerülhető a horgonyzó hajókon történő bunkerolaj-égetéssel járó légszennyezés, ez a gyakorlat hozzájárul a kikötővárosok helyi levegőminőségének javításához és zajszennyezésének csökkentéséhez. A bunkerolajok égetésével előállított energia helyett a part menti villamos energia igénybevétele Hollandia villamosenergia-termelési struktúrájából adódóan csökkenti a szén-dioxid-kibocsátást, az egyéb légszennyező anyagok kibocsátását és a zajterhelést is. Ennélfogva az intézkedés várhatóan hozzájárul az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseéhez.
- (4) Hollandia számára a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának engedélyezése nem haladja meg az ilyen energia fokozott használatához szükséges mértéket, hiszen többnyire így is a villamos energia fedélzeti előállítását jelenti majd a versenyképesebb alternatívát. Az említett okból, valamint a szóban forgó technológia jelenleg viszonylag csekély piaci penetrációja miatt az intézkedés az érvényessége alatt várhatóan nem okoz jelentős versenytorzulást, ezért nem fejt ki káros hatást a belső piac rendes működésére.
- (5) A 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban a szóban forgó rendelkezés szerinti engedélyek szigorúan korlátozott időre adhatók meg. Annak

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

biztosítására, hogy az engedélyezett időtartam kellően hosszú legyen, és ne tántorítsa el az érintett gazdasági szereplőket a szükséges beruházásoktól, az engedélyt célszerű 2021. július 1-jétől 2027. június 30-ig megadni. Az engedély azonban hatályát vesztheti az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikke vagy bármely egyéb releváns rendelkezése alapján a Tanács által a part menti villamos energiára vonatkozó adókedvezményekkel kapcsolatban elfogadott általános szabályok alkalmazásának kezdőnapjától, amennyiben e rendelkezések 2027. június 30. előtt alkalmazandóvá válnak.

- (6) Ez a határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács engedélyezi Hollandia számára, hogy a kikötőiben horgonyzó nem magánjellegű vagy kedvtelési célú hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára fizetendő villamosenergia-adó esetében kedvezményes adómértéket alkalmazzon, amennyiben a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében említett minimális adómértékeket tiszteletben tartja.

2. cikk

Ez a határozat 2021. július 1-jétől 2027. június 30-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 energia adókedvezménye vonatkozásában általános szabályokat állapít meg, e határozatot csupán az említett általános szabályok alkalmazásának kezdőnapjáig kell alkalmazni.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Holland Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*