



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2018. július 18.  
(OR. en)

11307/18

---

---

**Intézményközi referenciaszám:  
2018/0287 (NLE)**

---

---

**FISC 316  
ENER 282  
ECOFIN 752**

## JAVASLAT

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2018. július 16.
Címzett:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2018) 535 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA a kikötőben horgonyzó hajók számára közvetlenül biztosított villamos energiára vonatkozó kedvezményes jövedékiadó-mérték alkalmazásának Spanyolország számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2018) 535 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2018) 535 final



Brüsszel, 2018.7.16.  
COM(2018) 535 final

2018/0287 (NLE)

Javaslat

## A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

**a kikötőben horgonyzó hajók számára közvetlenül biztosított villamos energiára vonatkozó kedvezményes jövedékiadó-mérték alkalmazásának Spanyolország 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.

E javaslat célja, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) után fizetendő jövedéki adó tekintetében Spanyolország kedvezményes adómértéket alkalmazhasson. A szóban forgó kedvezmény gazdasági szempontból hivatott ösztönözni a part menti villamos energia elérhetővé tételét és használatát, mégpedig a kikötővárosbeli légszennyezés visszaszorítása és a helyi levegőminőség javítása érdekében, ami kedvez a lakosság egészségének.

A Spanyolország által alkalmazandó intézkedés emellett a tengeri közlekedés környezetre gyakorolt hatását is csökkentené.

2018. április 12-i levelükben a spanyol hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a 2018. július 1-jével kezdődő hatéves időszak során 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómértéket kívánnak alkalmazni a part menti villamos energia tekintetében. Ez a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimális adómértéknek felel meg.

A kérelemben szereplő intézkedés révén Spanyolország ösztönözni szeretné a part menti villamos energia használatát, ami a megítélés szerint kevésbé szennyező, mint a kikötőkben horgonyzó hajókon történő villamosenergia-termelés. Spanyolország jelenleg a végső árban 5,11269632 % *ad valorem* jövedékiadó-mértéket alkalmaz a villamos energiára, a jövedéki adótól és a hozzáadottérték-adótól eltekintve valamennyi adót és díjat figyelembe véve. A spanyol jog értelmében be kell tartani az irányelv 10. cikke (1) bekezdésében és I. mellékletének C. táblázatában megállapított minimum adómértéket, vagyis a jövedéki adó mértéke az üzleti felhasználásra szánt villamos energia esetében 0,50 EUR/MWh, a nem üzleti felhasználás esetében pedig 1 EUR/MWh, ha az *ad valorem* jövedéki adó alkalmazása alacsonyabb mértékű adókötelezettséget eredményezne.

Jelenleg a part menti villamos energiára vonatkozó általános adómérték a villamos energia árára vetített 5,11269632 %. A spanyol hatóságok számításai szerint a villamos energia ára a jövedéki adótól és a hozzáadottérték-adótól eltekintve hozzávetőleg 170 EUR/MWh, és a part menti villamos energiára alkalmazott adómérték körülbelül 8,69 EUR/MWh. A Bizottságnak az uniós villamosenergia-piacra vonatkozó elemzése szerint az ipari villamosenergia-ár

---

<sup>1</sup> HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

Spanyolországban átlagosan ennél alacsonyabb.<sup>2</sup> Akárhogyan is, a part menti villamos energiára jelenleg kivetett jövedéki adó magasabb mint 0,50 EUR/MWh.

Másfelől az energiaadó-irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében a tagállamoknak adómentességet kell biztosítaniuk a villamos energia kikötőben horgonyzó vízi járművek fedélzetén történő előállításához felhasznált energiatermékek számára, az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében pedig adómentességet biztosíthatnak a vízi járművek fedélzetén előállított és belföldi vízi utakon történő hajózásban felhasznált villamos energia esetében is.

A spanyol hatóságok tájékoztatása szerint az adókedvezmény a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműveken<sup>3</sup> kívül mindenféle hajóra alkalmazandó lenne, vagyis mérettől és lobogótól függetlenül kedvezményt biztosítanak a kereskedelmi hajózásban részt vevő hajóknak.

A spanyol hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a spanyol kikötőkben jelenleg nincsenek parti villamosenergia-létesítmények, és az intézkedés alkalmazásából eredő adók értékét nehéz megbecsülni. A spanyol hatóságok azt is jelezték, hogy a part menti villamos energia használata nem lesz kötelező a hajók számára. Számításaik szerint az adókedvezmény eredményeként az adókiadások maximális összege éves szinten hozzávetőleg 150 000 EUR lesz. Ezt az eredményt arra a becslésre alapozták, amely szerint egy év alatt összesen 2 700 kereskedelmi hajó vesz igénybe part menti villamos energiát a spanyol kikötőkben hozzávetőleg 20 000 MWh nagyságrendben 170 EUR/MWh áron, a jövedéki adótól és a hozzáadottérték-adótól eltekintve valamennyi adót és díjat figyelembe véve.

Spanyolország az irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében előírt maximális időszakra, azaz hat évre kérte az engedélyt 2018. július 1-jétől.

Az adókedvezménnyel Spanyolország célja ösztönözni a hajóüzemeltetőket a part menti villamos energia használatára, és ily módon mérsékelni a horgonyzó hajókon végzett tüzelőanyag-égetésből származó levegőszennyezést és zajt, valamint szén-dioxid-kibocsátást. A kedvezményes adómérték alkalmazása erősítené 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 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 a rendelkezések azonban nem írják elő a part menti villamos energia adómértékének csökkentését.

Ez állami támogatásnak minősül, és az állami támogatásokra vonatkozó uniós jog hatálya alá tartozik, különös figyelemmel a 651/2014/EU bizottsági rendeletre<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Lásd COM(2016) 769 final, 2016. november 13.

<sup>3</sup> A „magánjellegű, kedvtelési célú vízi jármű” fogalom meghatározása a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja második albekezdésében szerepel.

<sup>4</sup> A Bizottság 651/2014/EU rendelete a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetőségének nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1–78. o.).

*A javasolt intézkedés értékelése a 2003/96/EK irányelv 19. cikke alapján*

Az irányelv 19. cikke (1) bekezdésének első albekezdése a következőképp 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 spanyol hatóságok azt kívánják elérni, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók környezeti szempontból kevésbé káros módon tudják kielégíteni villamosenergia-igényüket, és ezáltal javuljon a helyi levegőminőség. A horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-előállítás alternatívájaként már a Bizottság is tett ajánlást a part menti villamos energia használatára, egyúttal elismerve annak környezeti előnyeit.<sup>5</sup> A horgonyzó hajók számára szolgáltatott villamos energiát jelenleg hozzávetőleg 8,69 EUR/MWh adó terheli. A kérelem szerinti adókedvezménnyel e technológia használata körülbelül 8 EUR/MWh mértékű ösztönzést kapna, hozzájárulva a kitűzött szakpolitikai célhoz.

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

Spanyolország a 19. cikk (2) bekezdésében előírt leghosszabb lehetséges időszakra, vagyis hat évre kérte az engedélyt. Elviükben az eltérés alkalmazását kellően hosszú időszakra kell engedélyezni ahhoz, hogy a kikötők üzemeltetői megfelelő ösztönzést kapjanak a part menti villamos energia biztosításához szükséges beruházások megvalósítására. A hatéves időtartam a lehető legnagyobb jogbiztonságot nyújtja a hajóüzemeltetők számára is, akiknek meg kell tervezniük a fedélzeti felszerelésekbe való beruházásokat.

#### *Állami támogatási szabályok*

A spanyol 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 minimális adómértéknek. Ezért az intézkedés a 651/2014/EU bizottsági rendelet 44. cikkének hatálya alá sorolható, amely meghatározza, hogy mely feltételek mellett mentesülhet a 2003/96/EK irányelv szerinti környezetvédelmi adókedvezmény formájában nyújtott támogatás az állami támogatásokra vonatkozó bejelentési kötelezettségek alól. Egyelőre azonban még nem lehet megállapítani, hogy az e rendeletben rögzített összes feltétel teljesül-e, és 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.

#### • **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

##### *Környezetvédelmi és éghajlatpolitika*

A kérelemben szereplő intézkedés mindenekelőtt az EU környezetvédelmi politikáját érinti. Azáltal, hogy elősegíti a kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő bunkerolaj-égetés visszaszorítását, hozzájárul a helyi levegőminőség javításához. A környezeti levegő

<sup>5</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.).

minőségéről szóló 2008/50/EK irányelv<sup>6</sup> 13. cikke megköveteli a tagállamoktól annak biztosítását, hogy bizonyos légszennyező anyagok szintje az irányelvben meghatározott határérték alatt maradjon. E kötelezettségük értelmében a tagállamoknak megoldásokat kell találniuk olyan problémákra, mint például a horgonyzó hajókról származó kibocsátás azon kikötőkben, ahol ez releváns; és az átfogó levegőminőségi stratégia részeként helytálló a part menti villamos energia használatának ösztönzése.

Az intézkedés várhatóan csökkenteni fogja a levegőbe kerülő szén-dioxid mennyiségét, tekintve hogy a parti elektromos hálózatban elérhető villamosenergia-mix előállítása – a rendszer jobb hatékonysága és a felhasznált tüzelőanyagok eltérése folytán – kevesebb szén-dioxid-kibocsátással jár, mint a villamos energiának a fedélzeten történő, bunkerolaj égetésével járó előállítása. Ezzel összefüggésben meg kell jegyezni, hogy a spanyol hatóságok szerint a part menti villamos energia használata üvegházhatású gázkibocsátásokat is megtakarít Spanyolországnak, mivel a villamosenergia-hálózati energia részben megújuló forrásokból származik (2015-ben 38 %-ban, ez az arány 2050-re várhatóan 90 és 100 % között lesz). Jóllehet az átlagos igényen felüli villamos energia előállítása jellemzően több szén-dioxid-kibocsátással jár, mint az átlagos villamosenergia-mixé, és a kibocsátás mennyisége nagyban függ attól a napszaktól, amelynek során a többletigény jelentkezik, az intézkedéssel elérhető CO<sub>2</sub>-kibocsátás-csökkenés viszonylag jelentősnek ígérkezik.

### *Energiapolitika*

Az intézkedés összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvvel<sup>7</sup>, 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<sup>8</sup> 107. cikkének (1) bekezdése alapján nyújtott állami támogatás szempontjából közös európai érdeket szolgálónak tekinthető.

Ezen a ponton emlékeztetőül meg kell említeni, hogy a part menti villamos energia versenyhátránya az alternatív megoldáshoz, vagyis a tengeri kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-termeléshez 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). Noha ez utóbbi mentesség valójában nehezen egyeztethető össze az Unió környezetvédelmi célkitűzéseivel, a gyakorlati megfontolásoknak megfelel. 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 meg kellene jelennie annak is, hogy a villamos energia mekkora hányadát használták fel az adót kivető tagállam felségvizein. E bevallási kötelezettség jelentős adminisztratív terhet jelentene a hajótulajdonosok számára, ha minden olyan tagállamban bevallást kellene készíteni, amelynek felségvizein a hajó áthalad. Ilyen körülmények között indokolt megszüntetni a kevésbé szennyező part menti villamos energia hátrányát és engedélyezni az adókedvezmény alkalmazását Spanyolország számára.

---

<sup>6</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>7</sup> 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.).

<sup>8</sup> C(2014) 2231 final, 2014. április 9.

## *Közlekedéspolitikai*

Az intézkedés összhangban áll az uniós kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló 2006/339/EK bizottsági ajánlással<sup>9</sup> és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában (...)” című bizottsági közleménnyel<sup>10</sup>.

### *Belső piac és tisztességes verseny*

A belső piac és a tisztességes verseny szempontjából az intézkedés mindössze a horgonyzó hajók rendelkezésére álló villamosenergia-források – vagyis a fedélzeten történő előállítás és a part menti villamos energia használata – közötti versenyben jelenleg tapasztalható, a bunkerolajra vonatkozó adómentesség okozta adóügyi torzulást csökkenti.

A hajóüzemeltetők közötti versenyt illetően először is meg kell említeni, hogy jelenleg igen kevés hajó használja a part menti villamos energiát üzleti alapon. Éppen 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 előrejelzéssel szolgálni a költségek alakulásáról, ám a rendelkezésre álló legfrissebb értékelések arra engednek következtetni, hogy a part menti villamos energia kapcsán felmerülő működési költségek a legtöbb esetben még teljes adómentesség mellett sem csökkennének a fedélzeti előállítás költségei alá<sup>11</sup>, és ezért a part menti villamos energia használata semmi esetre sem juttatná számottevő versenyelőnyhöz az azt használó hajóüzemeltetőket a fedélzeti előállítást választó üzemeltetőkkel szemben. Jelen esetben azért sem kell számolni azzal, hogy a fent említett versenytorzulás jelentős mértékűvé válik, mert Spanyolország tiszteletben fogja tartani a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia üzleti felhasználása tekintetében előírt minimális adómértéket. Továbbá a part menti villamos energiához való hozzáférés lehetősége lobogótól függetlenül minden hajóra vonatkozna, tehát nem biztosítana kedvezőbb adóügyi elbírálást a belföldi gazdasági szereplők számára, mint a más tagállamok szereplőinek.

A kikötők közötti versenyt illetően nem várható jelentős hatás a tagállamok közötti kereskedelemre, ami 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 kedvezményes adómérték alkalmazásának a kérelemben javasolt időkerete megfelel a bizottsági javaslatban szereplő, a part menti villamos energiára vonatkozó adómentesség

---

<sup>9</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>10</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>11</sup> Lásd az Európai Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatóságának megbízásából készült „Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity” c. 2005. augusztusi jelentést, [http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2\\_shoreside.pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf). A költségelemzés Göteborg (Svédország), Juneau és Long Beach (USA) kikötőire vonatkozó adatok alapján készült.

nyolcéves időkeretének. Az előző két bekezdésben szereplő elemzések várhatóan nem változnak az intézkedés hatályvesztése előtt.

## **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.

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. Ám 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**

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.

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A javaslat alapját egy Spanyolország által benyújtott kérelem képezi, és az csak ezt a tagállamot érinti.

- **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.

A Spanyolországtól származó 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. Spanyolország várakozásai szerint az intézkedés kedvezően befolyásolná az ország környezetvédelmi céljainak elérését, különösen a helyi levegőminőség javítását a kikötővárosokban.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az intézkedés nem szolgálja az egyszerűsítést. Spanyolország kérelmén alapul, és csak ezt a tagállamot érinti.

- **Alapjogok**

Az intézkedés nincs kihatással az alapvető jogokra.

#### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

Az intézkedés nem ró pénzügyi vagy igazgatási terhet az Unióra. 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. Hatéves időtartamra szól. A keretében alkalmazandó adómérték megegyezne az energiaadó-irányelvben meghatározott minimális adómértékkel. A kért hatéves időszak elteltével az intézkedés a meghosszabbítása érdekében újraértékelhető.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk értelmében Spanyolország engedélyt kap arra, hogy a spanyol kikötőkben horgonyzó hajók számára közvetlenül szolgáltatott villamos energiára kedvezményes jövedékiadó-mértéket alkalmazzon. 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) bekezdésének c) pontja második albekezdésének megfelelő magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek számára szolgáltatott villamos energiára.

A 2. cikknek megfelelően Spanyolország megkapja a kért engedélyt az arról szóló értesítés időpontjától számított, az irányelv által lehetővé tett leghosszabb időszakra, vagyis hat évre.

Javaslat

**A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**

**a kikötőben horgonyzó hajók számára közvetlenül biztosított villamos energiára vonatkozó kedvezményes jövedékiadó-mérték alkalmazásának Spanyolország 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>1</sup> és különösen annak 19. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Spanyolország 2018. április 12-én kelt levelében arra vonatkozó engedély iránti kérelmet nyújtott be a 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (1) bekezdése alapján, hogy kedvezményes jövedékiadó-mértéket alkalmazhasson a kikötőkben horgonyzó hajók számára közvetlenül biztosított villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) esetében.
- (2) Az alkalmazni kívánt jövedékiadó-kedvezménnyel Spanyolország célja a part menti villamos energia használatának ösztönzése. Az ilyen típusú villamos energia használata környezeti szempontból kevésbé káros megoldást jelent a kikötőkben horgonyzó hajók villamosenergia-szükségletének kielégítésére, mint e hajók bunkerolajának égetése.
- (3) Amennyiben a part menti villamos energia használatával elkerülhető a horgonyzó hajókon történő bunkerolaj-égetéssel keletkező légszennyező anyagok kibocsátása, ez a gyakorlat hozzájárul a kikötővárosok helyi levegőminőségének javításához. Spanyolország villamosenergia-termelési struktúrájának köszönhetően a parti elektromos hálózatban elérhető villamos energia használata a fedélzeti bunkerolajok égetésével előállított energia helyett a szén-dioxid-kibocsátást is csökkenti. Ennélfogva ez az intézkedés várhatóan hozzájárul az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseéhez.
- (4) A part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes jövedékiadó-mérték alkalmazásának engedélyezése Spanyolország számára nem haladja meg a part menti villamos energia fokozott használatához szükséges mértéket, mivel a legtöbb esetben továbbra is a villamos energia fedélzeti előállítása jelenti majd a versenyképesebb alternatívát. Ugyanezen okból kifolyólag, valamint mivel ez a technológia Spanyolországban jelenleg nem érhető el, az intézkedés az érvényessége alatt várhatóan nem okoz jelentős versenytorzulást, így nem lesz káros hatással a belső piac megfelelő működésére.

---

<sup>1</sup> HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

- (5) A 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban a szóban forgó rendelkezés szerinti engedélyek szigorúan korlátozott időre adhatók. Annak érdekében, hogy az engedély kellően hosszú időszakra szóljon ahhoz, hogy a kikötők üzemeltetői megfelelő ösztönzést kapjanak a szükséges beruházások megtételére, a kért engedélyt indokolt hatéves időtartamra megadni, figyelemmel azonban az e területet érintő, az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 113. cikke alapján esetlegesen elfogadásra kerülő és az engedélyezési időszak várható lejártát megelőzően hatályba lépő általános rendelkezésekre.
- (6) E határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Spanyolország engedélyt kap arra, hogy a kikötőkben horgonyzó, magánjellelű, kedvtelési célú vízi járműnek nem minősülő hajók számára közvetlenül szolgáltatott villamos energia után fizetendő jövedéki adó tekintetében kedvezményes jövedékiadó-mértéket alkalmazzon, amennyiben a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében említett minimum adómértékeket tiszteletben tartja.

*2. cikk*

Ez a határozat a róla szóló értesítés napján lép hatályba. Ez a határozat hat évvel a hatálybalépését követően hatályát veszti.

Ha azonban a Tanács az EUMSZ 113. cikke alapján eljárva a part menti villamos energiára vonatkozó adókedvezmények tekintetében általános szabályokat fogad el, e határozat az említett általános szabályok alkalmazásának kezdőnapján veszti hatályát.

*3. cikk*

Ennek a határozatnak a Spanyol Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről  
az elnök*