



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. október 13.
(OR. en)

12831/21

**Intézményközi referenciaszám:
2021/0324 (NLE)**

**FISC 164
ECOFIN 973
ENER 425
TRANS 600**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2021. október 13.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2021) 630 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművektől eltérő kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Olaszország számára [a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban] történő engedélyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2021) 630 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2021) 630 final

Brüsszel, 2021.10.13.
COM(2021) 630 final

2021/0324 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

**a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművektől eltérő kikötőkben horgonyzó hajók
által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték
alkalmazásának Olaszország számára [a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban]
történő engedélyezéséről**

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

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

Az irányelv 19. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tanács 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.

Olaszország engedélyt kért arra, hogy hat éven keresztül kedvezményes adómértéket alkalmazhasson a 35 kW-nál nagyobb névleges beépített teljesítményű elektromos berendezésekkel felszerelt kikötőben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-ellátására. E javaslat célja a szóban forgó engedély megadása a kérésnek megfelelően október 18-tól kezdődően hat évre.

Az olasz hatóságok 2020. szeptember 14-i levelükben értesítették a Bizottságot az intézkedés alkalmazása iránti szándékukról. 2021. május 12-én kiegészítő tájékoztatást biztosítottak.

Olaszország az irányelvben a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimum adómértékkel megegyező, 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómérték alkalmazásának engedélyezését kéri a 35 kW-nál nagyobb névleges beépített teljesítményű elektromos berendezésekkel felszerelt, kikötőben horgonyzó hajók által igénybe vett part menti villamos energiára.

A kért érvényességi idő hat év, ami megfelel az energiaadó-irányelv 19. cikkében engedélyezett maximális időtartamnak.

A kérelmezett intézkedéssel Olaszország ösztönözni kívánja a part menti villamos energia használatát, amely kevésbé szennyező, mint a villamos energiának a kikötőkben horgonyzó hajókon történő előállítása. A kérelemnek megfelelően a kedvezményezettek 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 horgonyzó vízi járművek fedélzetén használnak villamos energia előállítására, valamint az ilyen jármű fedélzetén előállított villamos energiát. A mentesség az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében a belföldi vízi utakon történő hajózásban a vízi jármű fedélzetén előállított villamos energia esetében, valamint a villamos energia ilyen jármű fedélzetén történő előállítására használt energiatermékekre is vonatkozhat. Olaszország megerősítette ez utóbbi opcionális mentesség átültetését.

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

Amint az a kérelemben is szerepel, a kikötői rakpartok villamosítása Olaszországban jelenleg nem elterjedt, ezért az adókedvezmény végrehajtása rövid távon várhatóan nem jár pénzügyi hatásokkal. Az olasz hatóságok nem tudták előzetesen megbecsülni az intézkedés kedvezményezettjeinek számát, ezért nem tudták megadni az éves költségvetési kiadásokat.

Az olasz hatóságok tájékoztatása szerint az adókedvezmény a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműveken kívül a kikötőben horgonyzó összes, 35 kW-nál nagyobb névleges beépített teljesítményű elektromos berendezésekkel felszerelt hajóra alkalmazandó, vagyis a kereskedelmi hajók mérettől és lobogótól függetlenül igénybe vehetik.

A szóban forgó intézkedés hatályának a 35 kilowattnál nagyobb névleges beépített teljesítményű elektromos berendezésekkel felszerelt hajókra korlátozása szorosan kapcsolódik az elérni kívánt környezetvédelmi célkitűzéshez. Az olasz hatóságok abból a feltételezésből indulnak ki, hogy az alacsony névleges teljesítményű elektromos berendezésekkel felszerelt hajók a kikötőkben általában a kikötőkben horgonyzó hajók számára közvetlenül a földi berendezések által biztosított villamos energiát (part menti villamos energia) vennék igénybe, nem pedig önálló villamosenergia-generátorokat saját belső égésű motorjaikon keresztül. Ezért a 35 kW-nál kisebb névleges teljesítményű, kikötőkben horgonyzó hajók nem járulnak hozzá a szennyezéshez. A szóban forgó adóintézkedés nagyobb elektromos berendezésekkel felszerelt, általában saját fosszilis tüzelőanyaggal működő villamosenergia-generátorokat üzemeltető hajókra történő alkalmazása azt kívánja ösztönözni, hogy e hajók kikötőben horgonyzásuk ideje alatt a part menti létesítmények által szolgáltatott villamos energiát használják.

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.

Az adókedvezménnyel Olaszországnak az a célja, hogy ösztönözze az érintett gazdasági szereplőket a part menti villamos energia fejlesztésére és használatára, ezáltal mérsékelni a horgonyzó hajókon végzett tüzelőanyag-égetésből származó levegőszennyezést és széndioxid-kibocsátást. A kedvezményes adómérték alkalmazása javítaná a part menti villamos energia versenyképességét a bunkerolaj fedélzeten 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 energiaadó-irányelv rendelkezései

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

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

eljárva bármely tagállam számára engedélyezheti további mentességek vagy kedvezmények bevezetését.”

A szóban forgó adókedvezménnyel az olasz hatóságok azt kívánják elérni, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók környezeti szempontból kevésbé káros módon elégítsék 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 előnyeit². A kedvezményezett 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.

Olaszország azt kérte, hogy az irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében előírt maximálisan engedélyezhető időszakra, vagyis 6 évig 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 felülvizsgálatát és az energiaadó-irányelv módosítására irányuló, 2021. július 14-én előterjesztett bizottsági javaslaton³ alapuló jogi aktus Tanács általi lehetséges elfogadását.

Jóllehet indokoltnak tűnik engedélyezni az intézkedést a kért időszakra, e körülményekre tekintettel az eltérés érvényességi ideje a kértnél rövidebb lehet, ha korábban érvénybe lépnek-e az idevágó területen hozott általános rendelkezések.

Az állami támogatásokra vonatkozó szabályok

Az olasz 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 biztosítani kell az állami támogatási szabályoknak, a

² A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

³ Az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatási keretének átszervezéséről szóló tanácsi irányelv (átdolgozás) irányuló javaslat, 2021.7.14., COM(2021)563 final 2021/0213 (CNS)

mentesített támogatás esetében pedig különösen a 651/2014/EU bizottsági rendeletnek⁴ való megfelelést.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Környezetvédelmi és éghajlatpolitika

A kérelemben szereplő intézkedés elsősorban az EU környezetvédelmi és éghajlatpolitikáját érinti. Azáltal, hogy elősegíti a kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő bunkerolaj-égetés visszaszorítását, hozzájárul a helyi levegőminőség javításához. A környezeti levegő minőségéről szóló 2008/50/EK irányelv⁵ 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 irányelv⁶ 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. E tekintetben az olasz hatóságok arra számítanak, hogy a part menti villamos energia használatának köszönhetően csökkenni fognak a helyi kibocsátások.

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 járó előállítása.

Energiapolitika

Az intézkedés összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvvel⁷, 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 tekinthető⁸.

⁴ 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. o.).

⁵ 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.).

⁶ 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.).

⁷ 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. o.).

⁸ C(2014) 2231 final, 2014. április 9.

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 hajófedélzetén 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 fedélzetén 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 (Olaszország által végrehajtott) opcionális adóügyi megítélésre. Ilyen körülmények között indokolt a kevésbé szennyező part menti villamos energiát sújtó hátrány megszüntetése, és az adókedvezmény alkalmazásának engedélyezése Olaszország számára.

Közlekedéspolitika

Az intézkedés összhangban áll az uniós kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló 2006/339/EK bizottsági ajánlással⁹ és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában (...)” című bizottsági közleménnyel¹⁰.

Belső piac és tisztességes verseny

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

Ami a hajók üzemeltetői közötti versenyt illeti, először is meg kell említeni, hogy az olasz hatóságok szerint jelenleg nincs olyan, 35 kW-nál nagyobb névleges beépített teljesítményű elektromos berendezésekkel felszerelt, kikötőben horgonyzó hajó, amely part menti villamos energiát használ. Ezért a kérelmezett intézkedés hatására jelentősebb versenytorzulás kizárólag a part menti villamos energiára átálló és ezáltal kedvezményt élvező, valamint a továbbra is a fedélzetén történő előállítás mellett maradó 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

⁹ A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

¹⁰ 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.

költségei alá¹¹, 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 várhatóan már csak azért sem kell számolni azzal, hogy a fent említetthez hasonló versenytorzulás jelentős mértékűvé válik, mert Olaszország 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. Az olasz hatóságok álláspontja szerint a fedélzeten előállított villamos energiának a minimum adómértékkel adóztatott part menti villamos energiával való helyettesítése összességében nem jelent számottevő előnyt a költségek tekintetében¹².

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 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 korlátozás, mely értelmében a kedvezményes adómérték csak a hajók által igénybe vett, 380 volt vagy annál nagyobb feszültségű parti villamosenergia-források esetében alkalmazható, piaci torzulásának tekinthető. Az olasz hatóságok azonban jelezték, hogy a kereskedelmi hajókat nem látják el 380 voltnál kisebb feszültségű parti villamos energiával, az ilyen feszültségű villamosenergia-ellátást csak kis méretű, kedvtelési célú hajók használják.

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.

¹¹ 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. A költségelemzést három kikötő, Göteborg (Svédország), Juneau és Long Beach (USA) viszonylatában végezték el.

¹² Az olasz hatóságok egy 200 kW teljes névleges beépített teljesítményű elektromos berendezéssel felszerelt közepes méretű hajó példáját adják meg: A tervezett 0,5 EUR/MWh jövedékiadó-mérték alkalmazásából származó gazdasági előny – figyelembe véve a jelenleg alkalmazandó nemzeti adómértéket és a villamosenergia-felhasználás észszerű egyidejűségi tényezőjét – csak harminc eurónak felel meg, egy egész nap kikötőben horgonyzásra kiszámítva.

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 Olaszország kérelmén alapul, és kizárólag 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.

Az Olaszország által szolgáltatott információk arra engednek következtetni, hogy az intézkedés rövid távon nem lesz hatással az adóbevételekre. A fent említettek szerint az olasz hatóságok nem tudták megbecsülni a kedvezményezettek számát. A part menti villamos energiára vonatkozó adómérték továbbra is a 2003/96/EK irányelvben meghatározott

minimális adómérték felett marad. Olaszország várakozásai szerint az intézkedés kedvezően befolyásolná az ország környezetvédelmi céljainak elérését, különösen a kikötővárosokban a kibocsátások csökkentését és a helyi levegőminőség javítását.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

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

- **Alapvető jogok**

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 időtartamra szól. Az alkalmazandó adómérték megegyezne 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 Olaszország 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 2021. október 18-tól 2027. október 17-ig tartó hat évre, azaz az irányelv által engedélyezett maximális időtartamra megadja a kért engedélyt.

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművektől eltérő kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Olaszország számára [a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban] történő engedélyezéséről

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelvre¹ és különösen annak 19. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Olaszország 2020. szeptember 14-i levelében engedélyt kért a kikötőkben horgonyzó, a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművektől eltérő 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. 2021. május 12-i levelében Olaszország további információkat közölt.
- (2) A kedvezményes adómérték révén Olaszország elő kívánja mozdítani kívánja a part menti villamos energia használatát, amely környezetvédelmi szempontból kevésbé káros módon biztosítja a kikötőkben horgonyzó hajók villamosenergia-szükségletét az e hajók által égetett bunkerolajhoz képest.
- (3) Amilyen mértékben a part menti villamos energia használatával elkerülhető a kikötőkben horgonyzó hajók által bunkerolaj-égetéssel keletkező légszennyező anyagok kibocsátása, olyan mértékben javítja e használat a helyi levegőminőséget a kikötővárosokban. Ennélfogva a kedvezményes adómérték várhatóan hozzájárul az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseéhez.
- (4) A part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Olaszország 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 versenyképesebb alternatívát jelent. 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) Annak érdekében, hogy a kikötők és hajók üzemeltetői, valamint a villamosenergia-elosztók és -forgalmazók továbbra is ösztönözthessék a part menti villamos energia

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

használatát, helyénvaló engedélyezni Olaszország számára, hogy az ilyen típusú villamos energiára kedvezményes adómértéket alkalmazzon.

- (6) A 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban a szóban forgó rendelkezés szerinti engedélyek szigorúan korlátozott időre adhatók meg. Annak biztosítására, hogy az engedélyezett időtartam kellően hosszú legyen, és ne tántorítsa el az érintett gazdasági szereplőket a szükséges beruházásoktól, az engedélyt célszerű hat évre megadni 2021. október 18-tól kezdődően. 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 a kért engedély alkalmazásának lejártá előtt alkalmazandóvá válnak.
- (7) Ez a határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács engedélyezi Olaszország számára, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: a part menti villamos energia) után fizetendő villamosenergia-adó esetében, amennyiben a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében említett minimális adómértékek teljesülnek.

2. cikk

Ez a határozat 2021. október 18-tól 2027. október 17-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 az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*