EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2015.5.13.
COM(2015) 203 final

2015/0106 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

a kikötőben horgonyzó hajók számára közvetlenül biztosított villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Dánia számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

Az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatását a 2003/96/EK tanácsi irányelv (a továbbiakban: az energiaadó-irányelv vagy az irányelv) szabályozza.

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

E javaslat célja, hogy Dánia a kikötőkben horgonyzó hajók számára közvetlenül biztosított villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) esetében kedvezményes mértékű adót alkalmazhasson. A szóban forgó mentesség gazdasági szempontból hivatott ösztönözni a part menti villamos energia használatát, mégpedig a kikötővárosbeli légszennyezés visszaszorítása és a helyi levegő minőségének javítása érdekében, ami kedvező élettani hatást gyakorolna a lakosságra.

A Dánia által alkalmazandó intézkedéssel emellett a tengeri közlekedés környezetre gyakorolt hatását is csökkenteni kívánják.

A kérelem és annak háttere

A dán hatóságok 2014. július 2-án kelt levelükkel tájékoztatták a Bizottságot, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók – kivéve a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek – számára közvetlenül biztosított villamos energiára adókedvezményt kívánnak alkalmazni. A Bizottság kérésére Dánia 2014. november 13-án és 2015. február 23-án további információkat bocsátott rendelkezésre. A kérelmezett intézkedéssel Dánia a part menti villamos energia használatát kívánja ösztönözni, amelyet kevésbé tart szennyezőnek, mint a villamos energia kikötőkben horgonyzó hajókon történő előállítását.

A dán hatóságok a part menti villamos energiára csökkentett, 4 DKK/MWh (hozzávetőleg 0,54 EUR/MWh) ([1]) mértékű villamosenergia-adót terveznek kivetni. Ez az adómérték meghaladja a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimális adómértéket. Jelenleg a part menti villamos energiát belföldön 878 DKK/MWh ([2]) (hozzávetőleg 117,95 EUR/MWh) mértékű adó terheli, amely megegyezik a nem üzleti célra felhasznált villamos energiára belföldön alkalmazandó adó mértékével.

Az energiaadó-irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében ugyanakkor – a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek kivételével – a tagállamoknak mentességet kell biztosítaniuk az uniós felségvizeken belüli hajózás céljaira üzemanyagként felhasznált energiatermékek számára. E mentesség a kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén villamos energia előállításához használt energiatermékekre is kiterjed. A 15. cikk (1) bekezdésének f) pontja értelmében a tagállamok emellett – a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek kivételével – a belföldi vízi utakon történő hajózáshoz felhasznált energiatermékeket is mentesíthetik, ami szintén kiterjed a fedélzeti villamosenergia-előállításra. Az utóbbi

([1]) Valamennyi számítás a 2014. október 1-jei, 1 EUR=7,4437 DKK árfolyamon alapul. Lásd: HL C 344., 2014.10.2.

([2]) A villamos energiára 2015 januárjában alkalmazandó adómértékek (lásd: http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

rendelkezés azonban a Dánia által benyújtott kérelem szempontjából nem releváns, hiszen az ország jelenleg nem rendelkezik belvízi utakkal.

Ily módon a legtöbb esetben az energiaadó-irányelven alapuló adórendszer nem befolyásolja a kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-előállítás költségeit, jóllehet a villamosenergia-előállítás e fajtája a levegőminőség romlása és a kikötőkben megnövekedett zajszint miatt kedvezőtlen hatást gyakorolhat az egészségre és a környezetre.

Dánia a kedvezményes villamosenergia-adókulcsot a 400 vagy annál nagyobb bruttó tonnatartalmú kereskedelmi hajók számára szolgáltatott, legalább 380 V feszültségű part menti villamosenergia-források teljes körére alkalmazni kívánja. A dán hatóságok szerint az adókedvezmény még az intézkedés hatályának e korlátozásai ellenére is kiterjed a nemzetközi forgalomban részt vevő hajók, illetve a belföldi forgalomban részt vevő nagyobb hajók abszolút többségére. Ezeket a hajókat tartják felelősnek a kiegészítő motorok kikötőbeli horgonyzáskor történő fedélzeti üzemeltetésből származó kibocsátás legnagyobb hányadáért.

A dán hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy várakozásaik szerint az adókedvezmény éves szinten hozzávetőleg 15 millió DKK (2 millió EUR) összegű adókiadással fog járni. E feltételezés a körutazást végző hajóknak és a teherhajóknak a dán kikötőkbeli becsült, 2008. évi villamosenergia-fogyasztásán alapul, amely hozzávetőleg 33 000 MWh volt (ebből a körutazást végző hajók fogyasztása 17 000 MWh-t tett ki). A számítások során azzal a feltételezéssel éltek, hogy az azóta eltelt időszakban a fogyasztás változatlan maradt, a jövőben pedig nem minden hajó veszi majd igénybe a part menti villamos energiát. A dán hatóságok jelezték, hogy e becslés óvatosan kezelendő, hiszen Dánia esetében a program újnak számít, és nincs mód arra, hogy azt hasonló programokkal hasonlítsák össze. A dán kikötők jelenleg nem biztosítanak infrastruktúrát part menti villamos energia igénybevételéhez. A hajók ezenfelül szabadon dönthetnek majd arról, hogy vásárolnak-e part menti villamos energiát.

A dán hatóságok elismerik, hogy az intézkedés a kereskedelmi hajók tulajdonosai javára nyújtott állami támogatásnak minősül, amely a 651/2014/EU bizottsági rendelet([3]) 44. cikke szerint csoportmentesség hatálya alá tartozó támogatásnak bizonyulhat.

Dánia az irányelv 19. cikkének (2) bekezdésében jelzett maximális, azaz hatéves időszakra kérte az engedélyt.

Dánia úgy véli, hogy a szóban forgó intézkedés összhangban áll az uniós kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló 2006/339/EK bizottsági ajánlással([4]) és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra” című bizottsági közleménnyel([5]). Ezzel összefüggésben meg kell jegyezni, hogy 2011 júniusától a tagállamoknak feltétel nélküli kötelezettségük az érintett szennyező anyagokra, így például a porra vonatkozó levegőminőségi előírások betartása([6]). E kötelezettségük szerint megoldásokat kell találniuk olyan problémákra, mint például a horgonyzó hajókról származó

([3]) A Bizottság 651/2014/EU rendelete a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.).

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

([5]) 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.

([6]) Lásd a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 152., 2008.6.11.).

kibocsátás azon kikötőkben, ahol a kibocsátás problémaként jelentkezik, és ahol egyúttal elképzelhető, hogy az átfogó levegőminőségi stratégia részeként ösztönözzék a part menti villamos energia alkalmazását.

Az adókedvezménnyel Dánia célja, hogy a part menti villamos energia használatára ösztönözze a hajóüzemeltetőket, és ily módon mérsékelje a horgonyzó hajókról származó légnemű kibocsátás és zaj, valamint a szén-dioxid-kibocsátás mértékét. A kedvezményes adómérték alkalmazása erősítené a part menti villamos energia versenyképességét a bunkerolaj fedélzeten történő égetésével szemben, amely teljes adómentességet élvez.

Meglévő rendelkezések a javaslat által érintett területen

Az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv és különösen annak 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja.

Az intézkedés értékelése a 2003/96/EK irányelv 19. cikke alapján

Meghatározott politikai megfontolások

Az irányelv 19. cikke (1) bekezdése első albekezdésének szövege a következő:

> *„Az előző cikkekben, 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 dán hatóságok azt kívánják elérni, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók környezeti szempontból kevésbé káros módon tudják kielégíteni villamosenergia-igényüket, és ezáltal javuljon a helyi levegő minősége. Amint arra Dánia rámutatott, a horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-előállítás alternatívájaként már a Bizottság is tett ajánlást a part menti villamos energia használatára, amivel egyúttal maga is elismerte az ehhez a megoldáshoz kapcsolódó környezeti előnyöket([7]). A horgonyzó hajók számára szolgáltatott villamos energiát jelenleg 878 DKK/MWh (hozzávetőleg 117,95 EUR/MWh) adó terheli. A kérelmezett mentességgel e technológiának a használata tehát 874 DKK/MWh, azaz hozzávetőleg 117,41 EUR/MWh mértékű további ösztönzést kapna, és ezáltal hozzájárulna a kitűzött szakpolitikai célhoz.

Az elérni kívánt szakpolitikai célkitűzés természetét illetően a Bizottság le kívánja szögezni, hogy a part menti villamos energia használatának ösztönzése ténylegesen olyan közös szakpolitikai célt jelent, amelynek elérésére az Unió egészének törekednie kell. Ezt egyértelműen kimondja az integrált tengerpolitikáról szóló bizottsági közlemény([8]) és az azt kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum([9]). A Bizottság az energiaadó-irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslatában arra tett javaslatot, hogy a kikötőkben horgonyzó hajóknak biztosított part menti villamos energia nyolcéves időtartamra mentesüljön az energiaadó alól([10]).

A Tanács mindazonáltal nem fogadta el a bizottsági javaslatot, amit a Bizottság 2015-ben vissza is vont([11]). Jelenleg a 19. cikk jelenti az egyetlen lehetőséget a part menti villamos energia kedvező adóügyi megítélésének bevezetésére. A cikk célja, hogy teret engedjen az egyes tagállamok sajátos körülményeihez illeszkedő olyan megoldásoknak, amelyekre az

([7]) Lásd a 4. lábjegyzetet.
([8]) COM(2007) 575 végleges, 2007. október 10.
([9]) SEC(2007) 1283 végleges, 2007. október 10.
([10]) COM(2011) 169 végleges, 2011. április 13.
([11]) HL C 80., 2015.3.7., 17. o.

irányelv nem tér ki. A 19. cikk alapján biztosított azon eltérések, amelyek a part menti villamos energia használatának előmozdítására irányuló szakpolitikai célkitűzést szolgálják, tehát csak átmeneti intézkedésként engedélyezhetők, ameddig a 2003/96/EK irányelv felülvizsgálatával összefüggésben a Tanács nem rendelkezik ugyanerről a célkitűzésről.

Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel

A kérelmezett intézkedés mindenekelőtt az EU környezetvédelmi politikájához kapcsolódik. Megállapítható, hogy amilyen mértékben az intézkedés elősegíti a kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő bunkerolaj-égetés visszaszorítását, olyan mértékben ténylegesen hozzá fog járulni a környék levegőminőségének javulásához. Az intézkedés emellett valószínűleg amiatt is a szén-dioxid-kibocsátás csökkenéséhez vezet, mert a szárazföldi hálózaton keresztül elérhető villamosenergia-mix előállítása – a nagyobb rendszerhatékonyság, illetve a felhasznált tüzelőanyagok különbözősége folytán – kevesebb szén-dioxid-kibocsátással jár, mint a villamos energiának a fedélzeten, bunkerolaj elégetése útján történő előállítása. Ezzel kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy a szóban forgó térség piacára jellemző villamosenergia-mix az EU-átlagnál lényegesen kevésbé szén-dioxid-intenzív. Jóllehet az átlagos villamosenergia-mix biztosításához képest a kiegészítő villamos energia szolgáltatása jellemzően magasabb szén-dioxid-kibocsátással jár, és a kibocsátás nagyban függ a napszaktól is, amelynek során a többletigény felmerül, az intézkedés nyomán jelentkező CO_2 -kibocsátáscsökkenés így is viszonylag jelentősnek ígérkezik ([12]).

Az intézkedés összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvvel([13]), amely a part menti villamosenergia-létesítményeknek azon kikötőkben történő kiépítésével foglalkozik, ahol erre igény mutatkozik, és ahol a kiépítés nem jár aránytalanul magas költségekkel az előnyökhöz – többek között a környezeti előnyökhöz – képest.

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 tagállamra vonatkozna, amelynek felségvizein a hajó áthalad. Ilyen körülmények között

([12]) A megújuló energiaforrásoknak a NordPool villamosenergia-mixén belüli részaránya 2012-ben összesen 69,8 % volt (lásd: http://www.nordpoolspot.com/Global/Download%20Center/TSO/Nordic-production-split_2004-2012.pdf). Mindazonáltal az atomenergiát, illetve – a NordPool piacán a megújulóenergia-termelésnek általában a zömét kitevő – vízenergiát elsősorban az alapterhelés kielégítésére használják, míg a csúcsterhelést általában véve nagyobb szén-dioxid-kibocsátással járó módokon fedezik. Meg kell említeni azt is, hogy bár 2012-ben a Dániában előállított villamos energiának hozzávetőleg 42 %-át hagyományos hőerőművek termelték, az energiaellátás egyre nagyobb részét fedezik a szélerőművek.

([13]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014. október 22-i 2014/94/EU irányelve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

indokolt a kevésbé szennyező part menti villamos energiát sújtó hátrány megszüntetése, és az adókedvezmény alkalmazásának engedélyezése Dánia számára.

Belső piac és tisztességes verseny

A belső piac és a tisztességes verseny szempontjából az intézkedés mindössze azzal jár, hogy csökken 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 torzulás.

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 átálló és ezáltal kedvezményezetté váló, valamint a továbbra is a fedélzeten történő előállítás mellett megmaradó hajók között alakulhatna ki. Noha igen nehéz pontos előrejelzéssel szolgálni a költségek alakulásáról – hiszen azt lényegében az olajár változása határozza meg – , a rendelkezésre álló legfrissebb értékelések arra engednek következtetni, hogy általában véve a part menti villamos energia kapcsán felmerülő működési költségek a legtöbb esetben még teljes adómentesség mellett sem csökkennének a fedélzeti előállítás költségei alá([14]), 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 azzal, hogy a fent említetthez hasonló versenytorzulás jelentős mértékűvé válik, már csak azért sem kell várhatóan számolni, mert Dánia tiszteletben fogja tartani a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia üzleti felhasználása tekintetében előírt minimális adómértéket. Az adókedvezményt ráadásul Dánia a legalább 400 bruttó tonnatartalmú hajókra, valamint a 380 V vagy annál nagyobb feszültségű part menti villamos energiának a szolgáltatására kívánja korlátozni. Ily módon az intézkedéssel egyrészt a fedélzeten jelentős mértékű energiát előállító hajókat célozzák meg, másrészt pedig korlátok közé szorítják a kedvezményezettek számát. A küszöbértékek viszonylag alacsony szinten kerültek meghatározásra. Ennek ellenére az a feltevés látszik logikusnak, hogy a küszöbértékek alapján elsősorban a dán hajók, nem pedig az egyéb uniós tagállamok hajói veszítik el jogosultságukat az adókedvezményre, és így a megállapított küszöbértékek miatt a tagállam gazdasági szereplői semmiképpen sem részesülnek kedvezőbb adóelbánásban, mint uniós versenytársaik.

A kikötők közötti versenyt illetően a dán hatóságok kifejtették, hogy még ha a hajók meg is változtatnák útvonalukat amiatt, hogy kedvezményes adómértékű part menti villamos energiát vételezzenek, a tagállamok közötti kereskedelmet ez akkor is csak elhanyagolható mértékben befolyásolná. 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 engedélyezésére javasolt időkeret megfelel a bizottsági javaslatban szereplő, a part menti villamos energiára vonatkozó adómentesség

([14]) 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 költségelemzés Göteborg (Svédország), Juneau és Long Beach (USA) kikötőire vonatkozó adatok alapján készült.

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

Az intézkedés alkalmazásának időtartama és az energiaadóztatás európai uniós keretének alakulása

Elviekben az eltérés alkalmazását kellően hosszú időszakra célszerű engedélyezni ahhoz, hogy a kikötők üzemeltetői megfelelő ösztönzést kapjanak a szükséges beruházások megvalósítására. Megjegyzendő, hogy a szóban forgó adóintézkedés szerény léptékű az energiaadó-irányelv felülvizsgálatára irányuló bizottsági javaslathoz képest, amely a hatálybalépését követően a part menti villamos energiára vonatkozóan nyolc évig kötelező adómentességet irányoz elő. Az eltérés mindazonáltal nem akadályozhatja a meglévő jogi keret jövőbeli fejlesztését, és figyelembe kell vennie, hogy a Tanács esetleg elfogadja az energiaadó-irányelv módosítására irányuló bizottsági javaslaton alapuló jogi aktust. E körülményekre való tekintettel a kérelmezett engedélyt az irányelv által megengedett maximális, hatéves időszakra célszerű megadni, figyelemmel azonban az érintett területen hozott általános rendelkezésekre, amennyiben azok alkalmazása ezen időszak lejárta előtt esedékessé válna. Ez az időtartam jogbiztonságot nyújt a hajók és kikötők üzemeltetői számára, akiknek meg kell tervezniük a part menti villamosenergia-létesítményekbe vagy fedélzeti felszerelésbe történő beruházásaikat.

Állami támogatási szabályok

Az Európai Unió Hivatalos Lapjában([15]) megjelent, 2014. október 1-jén alkalmazandó árfolyam alapján a dán hatóságok által tervezett 4 DKK/MWh kedvezményes adómérték meghaladja a villamos energia üzleti felhasználására vonatkozó uniós, a 2003/96/EK irányelv 10. cikke szerinti minimum-adómértéket. Ezért úgy tűnik, hogy az intézkedés a 651/2014/EU bizottsági rendelet 44. cikkének hatálya alá tartozik, 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, miszerint biztosítania kell az állami támogatási szabályoknak, a mentesített támogatás esetében pedig különösen a 651/2014/EU bizottsági rendeletnek való megfelelést.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

Konzultáció az érdekelt felekkel

A javaslat alapját a Dánia által benyújtott kérelem képezi, és csak ezt a tagállamot érinti.

Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

Külső szakértők bevonására nem volt szükség.

Hatásvizsgálat

A javaslat egy tagállam egyedi engedélyére vonatkozik, saját kérése alapján.

([15]) Lásd az 1. lábjegyzetet.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

A szubszidiaritás elve

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 mindamellett a Tanács kizárólagos hatáskörrel rendelkezik, hogy másodlagos jogforrásként a tagállamok számára az említett rendelkezés szerinti további mentességeket vagy kedvezményeket engedélyezzen. A tagállamok ennélfogva nem vehetik át a Tanács e szerepkörét. A szubszidiaritás elve ebből adódóan nem alkalmazandó e végrehajtási határozat esetében. Mindenesetre mivel ebben az esetben nem jogalkotási aktus tervezetéről van szó, az aktust nem kell továbbítani a Szerződésekhez csatolt (2.) jegyzőkönyvben előírtak szerint a nemzeti parlamenteknek, hogy azok felülvizsgálják a szubszidiaritás elvének való megfelelést.

Az arányosság elve

A javaslat megfelel az arányosság elvének. Az adókedvezmény nem haladja meg a szóban forgó célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket (lásd a belső piaccal és a tisztességes versennyel kapcsolatban fentebb említett szempontokat).

A jogi aktus típusának megválasztása

Javasolt aktus(ok): tanácsi végrehajtási határozat.

A 2003/96/EK irányelv 19. cikke kizárólag ezt az intézkedést teszi lehetővé.

4. KÖLTSÉGVETÉSI HATÁSOK

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

2015/0106 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

a kikötőben horgonyzó hajók számára közvetlenül biztosított villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Dánia 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 ([1]) és különösen annak 19. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) Dánia 2014. július 2-i levelében engedély iránti kérelmet nyújtott be a 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (1) bekezdése alapján, hogy kedvezményes mértékű villamosenergia-adót alkalmazhasson a kikötőkben horgonyzó hajók számára közvetlenül biztosított villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) esetében. A Bizottság kérésére Dánia 2014. november 13-án és 2015. február 23-án további információkkal szolgált.

(2) Az alkalmazni kívánt adókedvezménnyel Dánia célja a part menti villamos energia használatának ösztönzése. Környezeti szempontból az ilyen típusú villamos energia használata kevésbé káros megoldást jelent a kikötőkben horgonyzó hajók villamosenergia-szükségletének kielégítésére, mint e hajók bunkerolaj-égetése.

(3) Amilyen mértékben a part menti villamos energia használatával elkerülhető a horgonyzó hajókon történő bunkerolaj-égetéssel keletkező légszennyező anyagok kibocsátása, olyan mértékben járul hozzá e használat a helyi levegőminőség javításához a kikötővárosokban. Az érintett régió – vagyis a Dániát, Finnországot, Svédországot és Norvégiát felölelő északi villamosenergia-piac – villamosenergia-termelési struktúrájának speciális jellemzői jóvoltából a szárazföldi elektromos hálózatból felvehető villamos energiának a bunkerolaj fedélzeten történő égetésével előállított energia helyetti használata várhatóan tovább csökkenti a szén-dioxid-kibocsátást. Ennélfogva az intézkedés várhatóan hozzájárul az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseihez.

(4) Dánia kifejezetten kérte, hogy az adókedvezmény ne vonatkozzon a kikötőben horgonyzó magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek számára közvetlenül szolgáltatott villamos energiára.

(5) A part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Dánia számára történő engedélyezése nem haladja meg a part menti villamos energia fokozott használatához szükséges mértéket, hiszen a legtöbb esetben továbbra is a

([1]) HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

villamos energia fedélzeti előállítása jelenti majd a versenyképesebb alternatívát. Ugyanezen okból kifolyólag, valamint mert a technológia Dániában jelenleg nem elérhető, az intézkedés az érvényessége alatt várhatóan nem okoz jelentős versenytorzulást, így nem fejt ki káros hatást a belső piac megfelelő működésére.

(6) 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, célszerű a kérelmezett engedélyt hatéves időtartamra megadni, figyelemmel azonban az EUMSZ 113. cikke alapján esetleg elfogadásra kerülő általános, e területet érintő rendelkezéseknek az engedélyezési időszak várható lejártát megelőző hatálybalépésére.

(7) Ez a határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályok alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Dánia engedélyt kap, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőkben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek nem minősülő – hajók számára szolgáltatott villamos energia után fizetendő villamosenergia-adó esetében, amennyiben a 2003/96/EK irányelv 10. cikke szerinti minimális adómértékeket tiszteletben tartják.

2. cikk

Ezt a határozatot az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő kihirdetése utáni huszadik naptól kell alkalmazni.

A határozat az azt követő hat évig alkalmazandó.

Amennyiben azonban a Tanács a Szerződés 113. cikke alapján eljárva a part menti villamos energia vonatkozásában adókedvezményekkel kapcsolatos általános szabályokat állapít meg, e határozat az említett általános szabályok alkalmazásának napjával hatályát veszti.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Dán Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben,

a Tanács részéről
az elnök