EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.1.21.
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

az elektromos járművek [töltőállomásai] részére szolgáltatott villamos energiára alkalmazott csökkentett adómértéknek a 2003/96/EK irányelv 19. cikke alapján Hollandia számára 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[1] (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.

Az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének e) pontja értelmében a tagállamok adómentességet vagy adókedvezményt alkalmazhatnak az áruk és személyek vasúton, metrón, villamoson és trolibuszon történő szállításához felhasznált villamos energiára. Nincs azonban olyan rendelkezés, amely a trolibuszoktól eltérő elektromos járművekkel végzett szállításban használt villamos energia adókedvezményéről rendelkezne.

Hollandia az (EU) 2016/2266 tanácsi végrehajtási határozat[2] alapján felhatalmazást kapott, hogy az elektromos járművek töltőállomásain felhasznált villamos energiára 2020. december 31-ig csökkentett adómértéket alkalmazzon.

E javaslat célja engedélyezni Hollandia számára, hogy kérelmének megfelelően 2021. január 1-jétől 2025. január 1-jéig továbbra is csökkentett adómértéket alkalmazhasson az elektromos járművek töltőállomásain felhasznált villamos energiára. Az adókedvezmény célja továbbra is ösztönözni a tisztább közlekedési módok használatát, valamint csökkenteni a helyi légszennyezést és visszaszorítani a közlekedés szén-dioxid-kibocsátását.

2020. március 30-án kelt levelükben és az azt követő levelezés során a holland hatóságok az irányelv 19. cikkének megfelelően arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy 51,64 EUR/MWh csökkentett adómértéket kívánnak alkalmazni az elektromos járművek töltőállomásain biztosított villamos energiára, állomásonként évi 10 MWh fogyasztás erejéig. 10–50 MWh éves fogyasztás esetén 51,64 EUR, 50 és 10 000 MWh közötti éves fogyasztás esetén 13,75 EUR, az évi 10 000 MWh-t meghaladó fogyasztásra pedig 0,56 EUR/MWh adót vetnének ki. Az üzleti célú felhasználás esetén érvényes adómérték alá nem tartozó töltőállomásokon az évi 10 000 MWh fölötti fogyasztást 1,13 EUR/MWh adó terhelné. Az összesített adómérték meghaladná a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimális adómértéket. Az elektromos járművek feltöltésére használt villamos energiát az első 10 MWh esetében 94,28 EUR/MWh mértékű nemzeti adó terhelné, ekkora fogyasztásnál ugyanis ez az üzleti és nem üzleti célra felhasznált villamos energiára alkalmazandó nemzeti adómérték. Hollandia jelenleg a villamos energiára a fogyasztás szerint differenciált nemzeti adómértéket alkalmaz, a 2003/96/EK irányelv[3] 5. cikkével összhangban.

---

[1] HL L 283., 2003.10.31., 51–70. o.

[2] HL L 342., 2016.12.16., 30–31. o.

[3] Hollandia a 2003/96/EK irányelv 5. cikkével összhangban a fogyasztás mértéke alapján differenciált nemzeti adómértéket alkalmaz a villamos energiára. A legutóbb szolgáltatott adatok szerint a nemzeti

2020. november 20-án Hollandia kiegészítő információkat nyújtott be.

Hollandia továbbra is kedvezményes adómértéket alkalmazna az elektromos járművek részére a kijelölt állami, illetve egyes esetekben magán- vagy vállalati elektromosjármű-töltőállomásokon szolgáltatott villamos energiára. Ezek a töltőállomások általában közvetlenül csatlakoznak a hálózathoz. A töltőállomások üzemeltetőinek, valamint a csökkentett adómérték alkalmazására feljogosított magánszemélyeknek és vállalkozásoknak nyilatkozatot kell tenniük az áramszolgáltató felé arról, hogy a hálózati csatlakozást kizárólag elektromos járművek töltésére kívánják használni. A Hollandia által benyújtott kérelem kizárja azokat a töltőállomásokat, ahol a feltöltés az akkumulátor cseréje révén valósul.

Az összesített adómérték az évente az első 10 MWh fogyasztásra alkalmazandó kedvezmény mellett is bőven meghaladná a 2003/96/EK tanácsi irányelv I. mellékletének C. táblázatában előírt minimum adómértéket.

A holland hatóságok tájékoztatása szerint ahhoz, hogy egy töltőállomás üzemeltetője alkalmazhassa a csökkentett adómértéket a töltőállomásán biztosított villamos energiára, nyilatkozatott kell tennie az áramszolgáltató felé arról, hogy melyik hálózati csatlakozásait használja kizárólag elektromos járműveknek kínált villamosenergia-szolgáltatásra. Az intézkedés kizárólag a kijelölt csatlakozásokhoz szolgáltatott villamos energiára vonatkozna. A töltőállomás üzemeltetője köteles ezenfelül tájékoztatni az áramszolgáltatót arról, ha pénzügyi problémái vannak, és jogosult állami támogatás igénybevételére a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló iránymutatás (2014/C 249/01) értelmében. Ez esetben ugyanis nem alkalmazhatja a villamos energiára vonatkozó csökkentett adómértéket.

A csökkentett adómértékből eredő megtakarítás a fogyasztott kilowattórák számának függvénye. A holland hatóságok kiemelték, hogy egy általuk megrendelt tanulmány alapján 2020-ban nemzeti szinten az energiaszolgáltatás becsült volumene töltőállomásonként átlagosan 3900 kWh volt. Ez alapján 2020-ban a maximális megtakarítást töltőállomásonként és évente 289 EUR-ra becsülték. A viszonylagos megtakarítás nő, ha az energia általános adókulcsa emelkedik. Mindemellett egy töltőállomás a gyakorlatban évi 12 000 kWh-t tud szolgáltatni. Ez alapján 2020-ban a várható teljes megtakarítás maximum 815 EUR lehet. A kedvezményezettenkénti töltőállomások száma változó.

A holland hatóságok jelentése alapján jelenleg mintegy 40 töltőállomás-üzemeltető működik Hollandiában.

Az intézkedés megkülönböztetés nélkül vonatkozik minden uniós üzemeltetőre. A töltőállomás üzemeltetőjének származási országa nem tényező az intézkedés igénybevétele szempontjából. Egy töltőállomással rendelkező közlekedési vállalkozás vagy háztartás is élhet az intézkedéssel, ha eleget tesz a fenti feltételeknek.

Amint azt a kérelem is kiemeli, a holland közlekedési minisztérium által megrendelt tanulmány alátámasztotta, hogy sok esetben továbbra sincsenek gazdasági ösztönzők a nyilvános töltőállomások számára. Ez hátráltatja a nyilvános elektromos töltőállomások

---

adómérték a következőképpen alakul: évi 0–10 MWh villamosenergia-fogyasztás esetén 94,28 EUR, 10–50 MWh között 51,64 EUR, 50–10 000 MWh között 13,75 EUR. A 10 000 MWh feletti fogyasztásra üzleti célú felhasználás esetén 0,56 EUR, nem üzleti célú felhasználás esetén 1,13 EUR adó hárul. A holland hatóságok közlése alapján az energiaadó mértékei az inflációs ráták alapján évente kiigazításra kerülnek.

kiépítését és az elektromos járművek használatát. Az intézkedés célja a nyilvános elektromos töltőállomások üzleti életképességének további javítása, és ennek révén az elektromos járművek használatának ösztönzése, valamint a környezet minőségének javítása. A nyilvánosan hozzáférhető feltöltési infrastruktúra elengedhetetlen a belső égésű, jórészt fosszilis tüzelőanyagokkal működő motorral ellátott járművekről az elektromos meghajtású járművekre való áttéréshez. Fejlett infrastruktúra kell ahhoz, hogy az elektromos járművek valódi alternatívát jelentsenek a hagyományos közúti közlekedési módokhoz képest. Ez nagy jelentőséggel bír az elektromos meghajtású járművekre való áttéréssel járó környezeti előnyök szempontjából. Az elektromos járművek általában kevesebb szén-dioxidot és helyi légszennyező anyagot (port és nitrogénoxidot) bocsátanak ki, mint a fosszilis tüzelőanyagot égető járművek[4]. A holland hatóságok szerint 2019-ben a szénből előállított villamos energia aránya 14 % volt. Az előrejelzések szerint ez az arány 2030-ra 0 %-ra csökken. Hollandiában a villamosenergia-mixen belül a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia aránya 2019-ben 18 % volt, 2025-ben viszont várhatóan eléri az 58 %-ot, 2030-ban pedig a 75 %-ot.

A kérelem hangsúlyozza, hogy a töltőállomás üzemeltetője megteheti, hogy az intézkedésből származó megtakarítást (vagy annak egy részét) a töltés díjának csökkentése révén átadja ügyfeleinek. Ez esetben az elektromos járművek tulajdonosai számára olcsóbbá válna a jármű üzemeltetése. Ez ösztönözheti a fogyasztókat arra, hogy új autó vásárlásakor a fosszilis tüzelőanyagot égető jármű helyett elektromos járművet vásároljanak. Az alacsonyabb feltöltési költség emellett a hálózatról tölthető hibrid járművek tulajdonosait is ösztönözheti a fosszilis tüzelőanyag helyett az elektromos energia használatára.

Ami az intézkedés alkalmazási időszakát illeti, annak elvileg kellően hosszúnak kell lennie ahhoz, hogy továbbra is jogbiztonságot nyújtson az áramszolgáltatók, a magánszemélyek és a vállalkozások részére. Hollandia négy éves időszakra kérte az eltérés meghosszabbítását a lehetséges maximum hat év helyett. Mindezen körülményekre tekintettel indokoltnak tűnik az eltérést a Hollandia által kért és az irányelv értelmében lehetséges négy éves időtartamra engedélyezni.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az irányelv 19. cikke (1) bekezdésének harmadik albekezdése értelmében a javaslat vizsgálatakor figyelembe kell venni többek között a belső piac megfelelő működését, a tisztességes verseny biztosításának szükségességét és az Unió egészségügyi, környezetvédelmi, energiaügyi és közlekedési politikáit.

Az adókedvezmény az itt ismertetett formában nem fog akadályokat jelenteni az EU belső piacán. Az intézkedés megkülönböztetés nélkül vonatkozik minden uniós üzemeltetőre. A töltőállomás üzemeltetőjének származási országa nem tényező az intézkedés alkalmazása szempontjából. Az eltérés nem veszélyeztetheti a belső piac működését, és nem ellentétes – sőt, inkább egybevág – az EU szakpolitikáival, különösen energiaügyi, éghajlatpolitikai és környezetvédelmi céljaival.

Az energiaadó-irányelv rendelkezései

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

[4] https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/road/electric_en

„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 holland hatóságok szerint a szóban forgó nemzeti intézkedés megfelel e kitételnek. A holland hatóságok célja tovább csökkenteni a járművek üvegházhatást okozó és légszennyező kibocsátásait, így támogatva az uniós éghajlatváltozási célokat, nevezetesen a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését és a közlekedés végső energiafogyasztásában a megújuló energiák részarányának növelését. Az elektromos járművek által használt elektromos áram adómértékének csökkentése vélhetően újabb ösztönzést jelent a tisztább energiák használatára és a környezet kíméletére.

Az állami támogatásra vonatkozó szabályok

A holland hatóságok elismerik, hogy az intézkedés az elektromosjármű-töltőállomások üzemeltetőinek javára nyújtott állami támogatásnak minősül, amely a 651/2014/EU bizottsági rendelet[5] 44. cikke értelmében a csoportmentesség hatálya alá tartozó támogatásnak tekintendő.

Amennyiben az intézkedés megfelel az általános csoportmentességi rendelet (vagyis a 651/2014/EU rendelet) 44. cikkében foglalt feltételeknek, valamint az említett rendeletben szereplő általános követelményeknek, annak hatálya alá tartozik, és mentesül az előzetes bejelentési kötelezettség alól.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Környezetvédelmi és éghajlatpolitika

Az intézkedés végrehajtása hozzájárul a közlekedésből származó kibocsátások csökkentéséhez és támogatja az EU hosszú távú éghajlatpolitikai céljait, nevezetesen a CO2-kibocsátások csökkentését. A holland hatóságok által rendelkezésre bocsátott becslések szerint a villamosenergia-mix 58 %-a fog megújuló forrásból származni 2025-ben, és ez az arány 2030-ra eléri a 75 %-ot. Hollandia szerint a nyilvános feltöltési infrastruktúrán keresztül igénybe vett elektromos áram csaknem teljes mértékben megújuló forrásokból származik. Egy Hollandiában készített tanulmány[6] szerint ezáltal 70 %-os csökkenés érhető el a CO2-kibocsátásban, ami teljes mértékben összhangban van a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról szóló 2009/28/EK irányelvvel[7]. A kérelem hangsúlyozza, hogy az intézkedés segítheti Hollandiát a megújuló energiaforrásokból előállított energia közlekedésben való felhasználási aránya tekintetében az említett irányelvben meghatározott 2020-as 10 %-os cél elérésében.

A kérelem hangsúlyozza, hogy az elektromos járművek használatának elterjedése az üvegházhatást okozó kibocsátások csökkentése mellett a levegő minőségét is számottevően javítani fogja: a városi szennyezési gócpontok jelentik az egyik legnagyobb kihívást a légszennyezés, különösen a nitrogén-dioxidra vonatkozó határértékek túllépése szempontjából, amihez a közlekedésből származó kibocsátások nagymértékben

[5] 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., 1–78. o.).

[6] TNO ‘Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen’, (2015. április 7.), 11–15. o.

[7] HL L 140., 2009.6.5., 16–62. o.

hozzájárulnak. Emellett még ha a villamos energia nem is teljes mértékben megújuló energiaforrásokból származik, a legtöbb előny megmarad, mivel a termelésből származó kibocsátások a levegőminőség szempontjából kritikus gócpontoktól távol helyezkednek el, és a kibocsátási források (erőművek) alkalmasabbak a környezetszennyezés féken tartására.

Energiapolitika

Amint arról a holland hatóságok beszámoltak, egy általuk megrendelt, nemzeti szintű tanulmány alátámasztotta, hogy sok esetben nincsenek üzleti ösztönzők a nyilvános töltőállomások számára. Ez hátráltatja a nyilvános elektromos töltőállomások kiépítését és az elektromos járművek használatát.

Ezért az intézkedésnek kifejezett célja a nyilvános elektromos töltőállomások üzleti életképességének javítása, és ennek révén az elektromos járművek használatának ösztönzése, valamint a környezet minőségének javítása. A nyilvános töltési infrastruktúra létfontosságú a fosszilis tüzelőanyagokkal működő járművekről az elektromos meghajtású járművekre való áttérés szempontjából. A jó minőségű infrastruktúra szükséges ahhoz, hogy az elektromos járművek reális alternatívát jelentsenek a fosszilis üzemanyagokkal meghajtott járművekhez képest. Ez nagy jelentőséggel bír az elektromos meghajtású járművekre való áttéréssel járó környezeti előnyök szempontjából. Az elektromos járművek általában kevesebb szén-dioxidot és légszennyező anyagot (PM10 és nitrogénoxid) bocsátanak ki, mint a fosszilis tüzelőanyagot égető járművek.

Amint a kérelem is hangsúlyozza, a töltőállomás üzemeltetője megteheti, hogy az intézkedésből származó megtakarítást (vagy annak egy részét) a töltés díjának csökkentése révén átadja ügyfeleinek. Ez esetben az elektromos járművek tulajdonosai számára olcsóbbá válna a jármű üzemeltetése, ami kedvezően befolyásolja azon döntésüket, hogy fosszilis tüzelőanyaggal működő új autó helyett új elektromos autót vásároljanak. Az alacsonyabb feltöltési költség másik pozitív hatása, hogy a hálózatról tölthető – elektromos energiával és fosszilis üzemanyaggal egyaránt működtethető – hibrid járművek tulajdonosait a fosszilis tüzelőanyag helyett az elektromos energia használatára ösztönözheti.

Közlekedéspolitika

A javaslat teljes mértékben összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvvel[8]. Az említett irányelv megköveteli a tagállamoktól, hogy dolgozzanak ki az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és az azokhoz kapcsolódó infrastruktúrára vonatkozó nemzeti szakpolitikai kereteket, különösen a városi és elővárosi vagy egyéb sűrűn lakott területekre vonatkozóan. Az irányelv értelmében a tagállamoknak gondoskodniuk kell megfelelő számú nyilvános töltőállomás létesítéséről.

Emellett az uniós közlekedési rendszert dekarbonizálni és korszerűsíteni kell annak érdekében, hogy kibocsátása 2050-ig 90 %-kal csökkenjen. Ebben kulcsfontosságú szerepet játszik az elektromos mobilitás, amely – különösen a városokban – felgyorsítja a dekarbonizációt és mérsékli a szennyezést; emellett az új mobilitási szolgáltatások növelni fogják a közlekedési rendszer hatékonyságát és visszaszorítják a torlódásokat[9].

---

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 Uniós stratégia az energiarendszer integrációjának megteremtéséért (COM(2020) 299 final, 2020. július).

Belső piac és tisztességes verseny

A belső piac és a tisztességes verseny szempontját tekintve az intézkedés megkülönböztetés nélkül vonatkozik minden uniós üzemeltetőre. A töltőállomás üzemeltetőjének származási országa nem tényező az intézkedés alkalmazása szempontjából. Az eltérés nem okozna semmilyen fennakadást a belső piac működésében.

Jelen esetben a fent említett típusú esetleges jelentős versenytorzulással annál is kevésbé kell számolni, mivel Hollandia betartja a 2003/96/EK irányelvben az elektromos energia tekintetében előírt minimális adómértéket.

A kedvezményes adómérték alkalmazására irányuló engedély javasolt időkerete miatt – 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 jogforrásban a tagállamok számára az említett rendelkezésnek megfelelő további mentességeket vagy kedvezményeket engedélyezzen. A tagállamok ennélfogva nem vehetik át a Tanács szerepkörét. A szubszidiaritás elve ebből adódóan nem alkalmazandó e végrehajtási határozat esetében. Mivel ebben az esetben nem jogalkotási aktus tervezetéről van szó, az aktust semmi esetben 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 adócsökkentés nem lépi túl a kérdéses 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

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 beszerzése és felhasználása**

Külső szakértők bevonására nem volt szükség.

- **Hatásvizsgálat**

A javaslat egy tagállam számára saját kérése alapján biztosított egyedi felhatalmazásra vonatkozik, és nem tesz szükségessé hatásvizsgálatot. Az árakra gyakorolt hatása korlátozott, az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt hatása pedig kedvező, mivel az intézkedés célja a fosszilis tüzelőanyagok használatának visszaszorítása és a közlekedésben a tiszta energiák használatának előmozdítása.

Emellett a Hollandia által benyújtott információk alapján az intézkedés viszonylag kis mértékben gyakorolna hatást az adóbevételekre[10], és a villamos energiára alkalmazandó adómérték továbbra is meghaladná a 2003/96/EK irányelvben meghatározott minimális adómértéket. Hollandia várakozásai szerint az intézkedés kedvezően befolyásolná az ország környezetvédelmi céljainak elérését, különösen a kibocsátáscsökkentést és a helyi levegőminőség javítását.

- **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 nem befolyásolja az alapvető jogokat.

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 felhatalmazásra vonatkozik. Ez a felhatalmazás korlátozott, 2025. január 1-jéig tartó időtartamra szól. Az alkalmazandó adómérték meghaladná az energiaadó-irányelvben meghatározott minimális adómértéket. Az érvényességi idő leteltével az intézkedés a meghosszabbítása érdekében újraértékelhető.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

A javaslathoz nincs szükség az átültetésre vonatkozó magyarázó dokumentumokra.

[10] Hollandia becslése szerint az éves költségvetési ráfordítás összege 2021-ben 4,2 millió EUR, 2022-ben 5,3 millió EUR, 2023-ban 6,2 millió EUR, 2024-ben pedig 7 millió EUR lenne.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk meghatározza az „elektromos jármű” fogalmát, a 2014/94/EU irányelv 2. cikkére hivatkozva. A meghatározás egyértelművé teszi az intézkedés alkalmazásának körét.

A 2. cikk értelmében Hollandia felhatalmazást kap, hogy csökkentett adómértéket alkalmazzon a közvetlenül elektromos járművek feltöltésére szolgáló töltőállomásokon felhasznált villamos energiára.

A csökkentett adómérték semmilyen körülmények között nem lehet alacsonyabb a 2003/96/EK irányelvben megállapított uniós minimumnál, és egyformán vonatkozik a magán- és a vállalati tulajdonban lévő járművek által használt villamos energiára.

Az e határozattal engedélyezett nemzeti intézkedés Hollandia szakpolitikájának keretébe illeszkedik, melynek célja a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése, a levegőminőség javítása, a közlekedésben a megújuló energiaforrások arányának növelése és az uniós éghajlatpolitikai célok támogatása. Az intézkedés arra ösztönzi a fogyasztókat, hogy a közlekedéshez tisztább energiát vegyenek igénybe.

A 3. cikk kiköti, hogy a kérelmezett felhatalmazást Hollandia – kérelmének megfelelően – 2021. január 1-jével kezdődően, négy éves időtartamra kapja meg.

Azt is egyértelművé teszi, hogy amennyiben a Tanács az elektromos járműveknek szolgáltatott elektromos energia vonatkozásában adókedvezményekkel kapcsolatos általános szabályokat állapít meg, e határozat az említett általános szabályok alkalmazásának kezdőnapján hatályát veszti.

A 4. cikk kimondja, hogy a határozatnak Hollandia a címzettje.

2021/0010 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

az elektromos járművek [töltőállomásai] részére szolgáltatott villamos energiára alkalmazott csökkentett adómértéknek a 2003/96/EK irányelv 19. cikke alapján Hollandia számára 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) az (EU) 2016/2266 tanácsi végrehajtási határozat[2] felhatalmazta Hollandiát, hogy a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban 2020. december 31-ig csökkentett adómértéket alkalmazzon a közvetlenül elektromos járművek töltésére szolgáló töltőállomások részére szolgáltatott villamos energiára.

(2) 2020. március 30-án Hollandia felhatalmazást kért arra, hogy a 2021. január 1. és 2025. január 1. közötti időszakban továbbra is kedvezményes adómértéket alkalmazhasson az elektromos járművek villamos energiával való ellátására. A Bizottság kérésére Hollandia 2020. november 20-án további információkkal támasztotta alá kérelmét.

(3) A csökkentett adómérték célja az elektromos járművek meghajtásához igénybe vett villamos energia árának csökkentése révén ösztönözni az ilyen típusú járművek használatát.

(4) Az elektromos járművek használata során nem keletkeznek olyan légszennyező kibocsátások, mint a benzin, a dízelolaj vagy az egyéb fosszilis tüzelők égetésekor, így az hozzájárul a városok levegőminőségének javításához. Az elektromos járművek használata hozzájárul a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez, különösen ha a felhasznált áramot megújuló energiaforrásokból állítják elő. Ennélfogva az elektromos járművek számára szolgáltatott elektromos energia csökkentett adómértéke várhatóan hozzájárul az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseihez.

(5) Hollandia hangsúlyozta, hogy a kedvezményes adómérték az elektromos hálózathoz közvetlenül csatlakozó elektromosjármű-töltőállomások villamosenergia-ellátására

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

[2] A Tanács (EU) 2016/2266 végrehajtási határozata (2016. december 6.) az elektromos járművek töltőállomásain használt villamos energia kapcsán csökkentett adómérték alkalmazásának Hollandia számára történő engedélyezéséről (HL L 342., 2016.12.16., 30. o.).

vonatkozik, tehát állami töltőállomásokra, illetve egyes magán- vagy vállalati töltőállomásokra egyaránt kiterjed.

(6) A kérelemben az is szerepelt, hogy a villamos energia csökkentett adómértéke csak azokon a töltőállomásokon lehessen igénybe vehető, ahol közvetlenül töltik fel az elektromos járműveket, kizárva ezzel az olyan villamos energiát, amelyet az akkumulátorok cseréje révén szolgáltatnak.

(7) A töltőállomásokon az elektromos járművek részére szolgáltatott villamos energia csökkentett adómértékének alkalmazása javítja a nyilvános töltőállomások gazdasági életképességét Hollandiában, ezáltal vonzóbbá teszi az elektromos járművek használatát és hozzájárul a levegő minőségének javításához.

(8) Figyelemmel az elektromos járművek viszonylag korlátozott számára, valamint arra, hogy a töltőállomásokon üzleti felhasználás céljára az elektromos járművek részére szolgáltatott villamos energia adómértéke meg fogja haladni a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében előírt minimális szintet, a kérelemben megjelölt időtartam idején a csökkentett adómérték vélhetően nem vezet a verseny torzulásához, és nem fogja hátrányosan befolyásolni a belső piac egészséges működését.

(9) A nem üzleti célú töltőállomásokon az elektromos járművek részére szolgáltatott villamos energia adómértéke jóval meg fogja haladni a nem üzleti felhasználás kapcsán a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében előírt minimumszintet.

(10) A 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (1) bekezdése alapján kiadott engedélyek szigorúan korlátozott időre adhatók meg. Annak biztosítása céljából, hogy az engedélyezés időtartama kellően hosszú legyen ahhoz, hogy ne tántorítsa el az érintett gazdasági szereplőket a szükséges beruházásoktól, az engedélyt célszerű a kérelemben megjelölt időszakra megadni. Az engedély ugyanakkor a Tanács által az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikke vagy bármely egyéb releváns rendelkezése alapján az elektromos járműveknek szolgáltatott villamos energia adókedvezményeivel kapcsolatban elfogadott általános szabályok alkalmazásának kezdőnapjától hatályát veszti, amennyiben e rendelkezések 2025. január 1. előtt alkalmazandóvá válnak.

(11) Az alkalmazandó adómértékek változása miatt a villamos energia forgalmazóira és továbbforgalmazóira háruló adminisztratív terhek esetleges növekedésének elkerülése érdekében Hollandia számára lehetővé kell tenni, hogy megszakítás nélkül alkalmazhassa a kedvezményes adómértéket az elektromos járművek számára szolgáltatott villamos energiára. A kért engedélyt ezért 2021. január 1-jei hatállyal célszerű megadni, hogy az (EU) 2016/2266 végrehajtási határozat szerinti korábbi intézkedéseket Hollandia megszakítás nélkül alkalmazni tudja.

(12) E határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

E határozat alkalmazásában az „elektromos járműnek” a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv[3] 2. cikkében szereplő meghatározása alkalmazandó.

2. cikk

Hollandia felhatalmazást kap arra, hogy a töltőállomásokon az elektromos járművek részére közvetlenül szolgáltatott villamos energia kapcsán csökkentett adómértéket alkalmazzon – kizárva ez alól az elektromos járművek akkumulátorait cserélő töltőállomásokat –, amennyiben a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében előírt minimális adómértéket tiszteletben tartja.

3. cikk

Ezt a határozatot 2021. január 1-jétől 2025. január 1-jéig kell alkalmazni.

Amennyiben azonban a Tanács az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikke vagy bármely egyéb releváns rendelkezése alapján eljárva az elektromos járműveknek szolgáltatott villamos energia vonatkozásában adókedvezményekkel kapcsolatos általános szabályokat állapít meg, e határozatot az említett általános szabályok alkalmazásának kezdőnapjáig kell alkalmazni.

4. cikk

Ennek a határozatnak a Holland Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök

[3] 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.).