



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. szeptember 3.
(OR. en)

10417/20

Intézményközi referenciaszám:
2020/0207(NLE)

FISC 174
ECOFIN 768
ENER 269
TRANS 359

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2020. augusztus 28.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2020) 435 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 435 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2020) 435 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.8.28.
COM(2020) 435 final

2020/0207 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

**a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára
vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország 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 adómértékeket érintő további, különösen az irányelv 5., 15. és 17. cikkében meghatározott rendelkezéseken felüli mentességek vagy kedvezmények alkalmazását.

A Tanács 2014. október 14-i 2014/722/EU végrehajtási határozata² értelmében (amelyet a Tanács 2011. július 12-i 2011/445/EU végrehajtási határozata³ előzött meg) a Tanács engedélyezte Németország számára, hogy a kikötőiben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek⁴ nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) után fizetendő villamosenergia-adó esetében kedvezményes adómértéket alkalmazzon.

E javaslat célja az engedély Németország kérelmének megfelelő meghosszabbítása, mivel a jelenlegi eltérés 2020. július 16-án lejár.

2020. január 29-i levelükben a német hatóságok értesítették a Bizottságot azon szándékukról, hogy a jelenlegi intézkedést 2025. december 31-ig meghosszabbítsák. 2020. április 30-i levelében Németország további tájékoztatást nyújtott.

Németország a 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómértéknek a kizárólag kereskedelmi célra (többek között halászathoz) használt, az uniós tengeren és belvizeken működő⁵ hajók⁶ által igénybe vett part menti villamos energiára történő alkalmazására vonatkozó engedély megújítását kéri, amely adómérték megegyezik az irányelvben a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimális adómértékkel.

A kért érvényességi idő 2020. július 17-től 2025. december 31-ig tart, ami biztosítja a jelenleg érvényes eltérés folytonosságát, és az energiaadó-irányelv 19. cikkében engedélyezett maximális időtartamnak is megfelel.

A szóban forgó kedvezmény célja, hogy gazdasági ösztönzést nyújtson a part menti villamos energia elérhetővé tételéhez és használatához, mégpedig a kikötővárosbeli légszennyezés visszaszorítása, a helyi levegőminőség javítása és a zajcsökkentés érdekében, ami kedvez a lakosság egészségének.

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51–70. o.

² HL L 300., 2014.10.18., 55–56. o.

³ HL L 191., 2011.7.22., 22. o.

⁴ A „magánjellegű, kedvtelési célú vízi jármű” fogalom meghatározása a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdésében szerepel.

⁵ A nemzeti jog meghatározása szerint az intézkedés nem alkalmazandó a vízi közlekedési eszközök részére hajógyárban történő tartózkodásuk során szolgáltatott part menti villamos energiára.

⁶ A kérelem szerint idetartozik a Kombinált Nomenklátúra 89. fejezetében felsorolt összes motoros meghajtású hajó, csónak és más úszó létesítmény.

A Németország által alkalmazandó intézkedés célja továbbá, hogy csökkentse a vízi közlekedés környezetre gyakorolt hatását.

A kérelmezett intézkedéssel Németország ösztönözni kívánja a part menti villamos energia használatát, amelyet kevésbé szennyezőnek tartanak, mint a villamos energiának a kikötőkben horgonyzó hajókon történő előállítását. A kérelemben foglaltaknak megfelelően Németországban a villamosenergia-adó általános mértéke 20,50 EUR/MWh. Az adókedvezmény mértéke jelenleg 20,00 EUR/MWh. Ez azt jelenti, hogy a kedvezményezettek az energiaadó-irányelv szerinti, a villamos energiára alkalmazandó minimum uniós adómértéket (0,50 EUR/MWh, tehát az irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében és I. mellékletének C. táblázatában üzleti felhasználásra meghatározott minimum adómértéket) kell kivetni. Németország lehetővé teszi, hogy az adókedvezményt az igénybevételkor felszámolt kedvezményes adómérték (engedély szükséges) vagy adó-visszatérítés formájában is nyújthassák.

Másrészt az energiaadó-irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint a tagállamoknak mentesíteniük kell azokat az energiatermékeket, amelyeket villamos energia kikötőben horgonyzó vízi jármű fedélzetén történő előállítására használnak. Ezt az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében a belföldi vízi utakon történő hajózásban a vízi jármű fedélzetén előállított villamos energia esetében is megtehetik. Németország megerősítette ez utóbbi opcionális mentesség átültetését.

A német hatóságok tájékoztatása szerint az adókedvezmény a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműveken kívül mindenféle hajóra alkalmazandó, vagyis mérettől és lobogótól függetlenül kedvezményt biztosítanak a kereskedelmi hajózásban részt vevő hajóknak. A part menti villamos energia használata azonban nem kötelező a hajók számára.

A kérelemben jelzettek szerint a rendszer 2011-es hatálybalépése óta a kedvezményezettek száma jelentős mértékben emelkedett; a belvízi hajózási ágazatban szinte az összes hajónak van lehetősége part menti villamos energia igénybevételére; a tengeri hajózási ágazatban jelenleg nagyon kevés ilyen létesítmény van, és ezek a szigetekre közlekedő komphajók általi használatra nem alkalmasak. A rendelkezésre álló adatok szerint ráadásul a belvizeken 454 működő létesítmény található; 385 létesítmény a tervezési szakaszban van, és további 115 létesítmény megépítésére van lehetőség. A tengeri kikötőkben 240 működő létesítmény található (ebből 237 szigetekre közlekedő komphajókat szolgál ki), 30 létesítmény a tervezési szakaszban van (főként üdülőhajók és konténerszállító hajók részére), és további 32 létesítményre van lehetőség.

Az intézkedésből származó adókiadások becsléséhez a német hatóságok a felhasznált villamos energia mennyisége és a kedvezmény összege alapján kiszámolták az adóbevétel-kiesést. Az adókedvezmény összege jelenleg 20,00 EUR/MWh (emlékeztetőül: a szokásos adómérték 20,50 EUR/MWh). 2019-ben a kikötőkben 79 302 MWh-nak megfelelő part menti villamos energiát vettek igénybe. Az adókedvezményt figyelembe véve ez 2019-ben 1,586 millió EUR-nak megfelelő adóbevétel-kiesést jelentett. Azt feltételezve, hogy a támogató intézkedések miatt a part menti villamos energia növekvő mértékű igénybevételére kerülhet sor a jövőben, az elkövetkező években évente 2 millió EUR-nak megfelelő adóbevétel-kiesés várható.

Németország az engedélynek a 2020. július 17-től kezdődően 2025. december 31-ig tartó megadását kérte, így a jelenlegi eltérést megszakítás nélkül és az irányelv 19. cikkének (2) bekezdése szerinti maximális időtartamon át alkalmazhatja.

Az adókedvezménnyel Németország 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 erősítene 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 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.

A német hatóságok szerint az intézkedés állami támogatásnak minősül, és így az állami támogatásokra vonatkozó uniós jogszabályok hatálya alá tartozik; a programot a Bizottság 800/2008/EK rendeletének⁷ – amelyet a Bizottság 651/2014/EU rendelete⁸ váltott fel – 25. cikke értelmében megfelelőnek ítélték, és be is jelentették; ennek részletesebb kifejtését lásd lent.

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 a német hatóságok azt kívánják elérni, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók a továbbiakban is környezeti szempontból kevésbé káros módon tudják kielégíteni villamosenergia-igényüket, és ezáltal kevésbé szennyezzék a környék levegőjét, továbbá csökkentsék a zajszennyezést. A horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-előállítás alternatívájaként már a Bizottság is tett ajánlást a part menti villamos energia használatára, egyúttal elismerve annak környezeti előnyeit⁹. Jelenleg a villamosenergia-adó általános mértéke 20,50 EUR/MWh; az adókedvezmény mértéke pedig 20,00 EUR/MWh. A kedvezményezettre így az energiaadó-irányelv értelmében a villamos energiára vonatkozó, 0,50 EUR/MWh minimális uniós adómértéket kell alkalmazni, amely a továbbiakban is hozzájárulhat a megfogalmazott szakpolitikai célkitűzéshez.

⁷ A Bizottság 800/2008/EK rendelete (2008. augusztus 6.) a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőknek nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet) (HL L 214., 2008.8.9., 3–47. o.).

⁸ A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1–78. o.).

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.).

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.

Németország azt kérte, hogy megközelítőleg a 19. cikk (2) bekezdésében előírt leghosszabb lehetséges időszakra, vagyis 6 évre engedélyezzék az intézkedést. Elviekben az eltérés alkalmazását kellően hosszú időszakra kell engedélyezni ahhoz, hogy a kikötők üzemeltetői és a villamosenergia-szolgáltatók megfelelő ösztönzést kapjanak a part menti villamos energia biztosításához szükséges beruházások folytatására vagy megkezdésére. Ez az időtartam a lehető legnagyobb jogbiztonságot nyújtja a hajóüzemeltetők számára is, akiknek meg kell tervezniük a fedélzeti felszerelésekbe való beruházásokat.

Az eltérés azonban nem akadályozhatja a meglévő jogi keret jövőbeli fejlesztését, továbbá figyelembe kell vennie az energiaadó-irányelv következő felülvizsgálatát és az energiaadó-irányelv módosítására irányuló bizottsági javaslaton alapuló jogi aktus Tanács általi lehetséges elfogadását. A felülvizsgálat az energiaadó-irányelv értékelését¹⁰, valamint a Tanácsnak az uniós energiaadózási keretről szóló 2019. november 28-i következtetéseit¹¹ követi. Következtetéseiben a Tanács felkérte a Bizottságot, hogy elemezze és értékelje a lehetséges opciókat, majd kellő időben tegye közzé az energiaadó-irányelv felülvizsgálatával kapcsolatos javaslatát; továbbá felszólította a Bizottságot, hogy külön figyelmet fordítson az irányelv hatályára, a minimum adómértékekre, valamint az egyéni adókedvezményekre és -mentességekre.

E körülményekre való tekintettel bár az intézkedést a kért időszakra célszerű engedélyezni, az eltérés érvényességi idejét az érintett területen hozott általános rendelkezések 2025 vége előtti érvénybe lépésétől kell függővé tenni.

A német hatóságok azt is kihangsúlyozták, hogy további intézkedésekre (mint például az egyéb villamosenergia-komponensek csökkentése, napi szolgáltatási ár, part menti villamosenergia-létesítményekbe történő beruházások és szabályozási intézkedések) van szükség ahhoz, hogy javítsák a part menti villamos energia kikötőkben történő használatának keretfeltételeit.

Az állami támogatásra vonatkozó szabályok

A német 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 uniós adómértéknek. A német hatóságok azzal érvelnek, hogy a programot a Bizottság 800/2008/EK rendeletének¹² (az általános csoportmentességi rendelet régi változatának) 25. cikke értelmében megfelelőnek ítélték. A kérelem szerint a meglévő programot az általános csoportmentességi rendelet (régóta változatának) 25. cikke értelmében 2014. november 11-én jelentették be a Bizottságnak. Ezt a rendelkezést jelenleg a 651/2014/EU bizottsági rendelet¹³ 44. cikke helyettesíti, amely meghatározza, hogy mely

¹⁰ SWD(2019) 329 final.

¹¹ A Tanács 2019. november 28-án elfogadott következtetése, 14608/19, FISC 458.

¹² A Bizottság 800/2008/EK rendelete (2008. augusztus 6.) a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőknek nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet) (HL L 214., 2008.8.9., 3–47. o.).

¹³ A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1–78. o.).

feltételek mellett mentesülhet a 2003/96/EK irányelv szerinti környezetvédelmi adókedvezmény formájában nyújtott támogatás az állami támogatásokra vonatkozó bejelentési kötelezettségek alól. A javaslat nem érinti az intézkedésnek a Bizottság általi, az állami támogatásra vonatkozó szabályok alapján zajló értékelését. A tanácsi végrehajtási határozatra irányuló javaslat ráadásul nem befolyásolja a tagállamnak azt a kötelezettségét, hogy biztosítsa az állami támogatásra vonatkozó szabályoknak és így a Bizottság 651/2014/EU rendeletének való megfelelést.

• Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival

Környezetvédelmi és éghajlatpolitika

A kérelemben szereplő intézkedés mindenekelőtt az EU környezetvédelmi és éghajlatpolitikáját érinti. Amilyen mértékben az intézkedés elősegíti a kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő bunkerolaj-égetés visszaszorítását, olyan mértékben ténylegesen hozzá fog járulni a helyi levegőminőség javulásához és a zajcsökkentéshez. A környezeti levegő minőségéről szóló 2008/50/EK irányelv¹⁴ megköveteli a tagállamoktól annak biztosítását, hogy bizonyos légszennyező anyagok szintje az irányelvben meghatározott határértékek, célértékek és egyéb levegőminőségi szabványok 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 további ösztönzése. A part menti villamos energia használatát a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló (EU) 2016/802 irányelv¹⁵ is ösztönzi.

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 fedélzetén történő, bunkerolaj égetésével járó előállítása. E tekintetben a német hatóságok hangsúlyozták, hogy bár a ténylegesen megtakarított CO₂-kibocsátás a felhasznált villamos energia minőségétől függ, a német villamosenergia-mixben a becsült megtakarítások 30 % körül alakulnának, amely arány később várhatóan egyre nőne. Ráadásul a német hatóságok azt is remélik, hogy a légszennyező anyagoknak (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) a fedélzeti villamosenergia-termelésből származó kibocsátását a part menti villamos energia igénybevételével teljesen le lehetne csökkenteni; a zajkibocsátás szintén jelentős mértékben csökkenthető lenne.

A német hatóságok szerint a hajómotorok az egy kWh-ra jutó villamosenergia-termelés esetében megközelítőleg a következő kibocsátást generálják, amely minden egyes kWh-nyi part menti villamos energiával csökkenthető:

Hajó típusa	g CO ₂ /kWh	g NO _x /kWh	g SO _x /kWh	g PM/kWh
Konténerszállító hajó	640	12,0	0,39	0,19

¹⁴ 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.).

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/802 irányelve (2016. május 11.) az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről (HL L 132., 2016.5.21., 58–78. o.).

Gáz-/olaj-/vegyszeranyag-szállító tartályhajó	704	12,5	0,43	0,18
Ömlesztett száraz rakományt szállító hajó	699	13,0	0,43	0,18
Hagyományos többcélú hajó	692	14,1	0,42	0,18
Üdülőhajó	679	12,0	0,41	0,18
Egyéb tengeri hajó	737	–	0,45	0,18
Belvízi hajó	721	8,1	0,04	0,15
Kikötői jármű	726	–	0,04	0,15

Energiapolitika

Az intézkedés összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvvel¹⁶, 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. Az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján nyújtott állami támogatás szempontjából közös európai érdeket szolgálónak tekinthető¹⁷.

Itt kell megjegyezni, hogy a part menti villamos energia versenyhátránya a tengeri kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő áramtermeléshez képest elsősorban abból adódik, hogy az utóbbi jelen pillanatban teljes nettó 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 (vö. a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja). Bár az utóbbi mentesség valójában nehezen egyeztethető össze az Unió környezetvédelmi célkitűzéseivel, 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 villamosenergia-mennyiségnek 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 (Németország által végrehajtott) opcionális adóügyi megítélésre. Ilyen körülmények között indokolt a kevésbé szennyező part menti villamos energiát sújtó hátrány megszüntetése, és a kedvezményes adómérték további alkalmazásának engedélyezése Németország számára.

Közlekedéspolitika

¹⁶ 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.).

¹⁷ C(2014) 2231 final, 2014. április 9. (SA.37322 (2013/N) sz. állami támogatás – Németország: Üdülőhajók alternatív villamosenergia-ellátása a hamburgi városi kikötőben (Altona – HafenCity)).

Az intézkedés összhangban áll az uniós kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló 2006/339/EK bizottsági ajánlással¹⁸ és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában (...)” című bizottsági közleménnyel¹⁹.

Belső piac és tisztességes verseny

Ami a belső piac és a tisztességes verseny szempontjait illeti, az intézkedés csak 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 meglévő adómentesség okozta adóügyi torzulást mérsékeli.

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 (összhangban a Németország által megadott adatokkal), hogy a part menti villamos energia kapcsán felmerülő működési költségek a legtöbb esetben még teljes adómentesség mellett sem csökkennének a fedélzeti előállítás költségei alá²⁰, 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 már csak azért sem kell várhatóan számolni azzal, hogy a fent említetthez hasonló versenytorzulás jelentős mértékűvé válik, mert Németország tiszteletben fogja tartani a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia üzleti felhasználása tekintetében előírt minimális adómértéket.

Az említetteknek megfelelően továbbá Németország lehetővé teszi, hogy az adókedvezményt az igénybevételekor felszámolt kedvezményes adómérték (engedély szükséges) vagy adó-visszatérítés formájában is nyújthassák. Az adókedvezmény igénybevételekor történő alkalmazása esetében a villamosenergia-termelő nem vagy nem teljes mértékben továbbítja az adókedvezménnyel járó előnyt a végfelhasználó, azaz a hajó üzemeltetője számára. A német hatóságok szerint azonban az adókedvezményt általában továbbítják. Tulajdonképpen még azokban az esetekben sem részesülnek gazdasági előnyben a fedélzeten a saját villamos energiájukat előállító üzemeltetőkhez képest a hajó üzemeltetői, akik a 2003/96/EK irányelvben meghatározott minimális szinten adózott part menti villamos energiát kapják, amikor teljes mértékben részesülnek az adókedvezményből, mivel a fedélzeten előállított villamos energia adómentességet élvez. A német hatóságok álláspontja szerint a fedélzeten előállított villamos energiának a minimum adómértékkel adóztatott part menti villamos energiával való helyettesítése összességében nem eredményez előnyt a költségek tekintetében.

¹⁸ A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

¹⁹ 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.

²⁰ Vö. az Európai Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatóságának megbízásából készült „Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity” c. 2005. augusztusi jelentés, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. A költségelemzést három kikötő: Göteborg (Svédország), Juneau és Long Beach (USA) viszonylatában végezték el.

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 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 német hatóságok azzal érvelnek, hogy más tényezők (mint például az áruk vagy utasok célállomása, illetve egyéb gazdasági tényezők) is szerepet játszanak a kikötők kiválasztásában, ezért pusztán az, hogy rendelkezésre áll part menti villamos energia, nem tűnik döntő jelentőségűnek.

A német hatóságok továbbá azt is kihangsúlyozzák, hogy a part menti villamos energia használata korlátozott, mivel nincsenek a hajók villamosenergia-hálózathoz történő csatlakozására nemzetközileg elfogadott műszaki szabványok, és egyes esetekben a part menti villamosenergia-ellátó kapacitás is hiányzik.

A Németország által a kedvezményes adómérték alkalmazására irányuló engedély meghosszabbítására javasolt időkeret – amennyiben nem lesz jelentős változás a jelenlegi keretrendszerben és helyzetben – miatt 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.

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**

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.

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A javaslat alapját a Németország 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.

Ahogy azonban már említettük, a Németországtól származó információk szerint az intézkedés kis mértékben gyakorolna hatást az adóbevételekre, és a villamos energiára alkalmazandó adómérték továbbra is meghaladná a 2003/96/EK irányelvben meghatározott minimális adómértéket. Németország várakozásai szerint az intézkedés kedvezően befolyásolná az ország környezetvédelmi céljainak elérését, különösen a helyi levegőminőség javítását és a zajcsökkentést a kikötővárosokban.

Részletesebben: az intézkedéssel járó adókiadások becslése alapján a német hatóságok szerint az elkövetkező években évente 2 millió EUR veszteség várható.

Ugyanakkor a környezeti előnyök jelentős mértékűek lehetnek. A német hatóságok hangsúlyozták, hogy bár a ténylegesen megtakarított CO₂-kibocsátás a felhasznált villamos energia minőségétől függ, a német villamosenergia-mixben a becsült megtakarítások 30 % körül alakulnának, amely arány később várhatóan egyre nőne. Ráadásul a német hatóságok azt is remélik, hogy a légszennyező anyagoknak (NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5}) a fedélzeti villamosenergia-termelésből származó kibocsátását a part menti villamos energia igénybevételel teljesen le lehetne csökkenteni; a zajkibocsátás szintén jelentős mértékben csökkenthető lenne.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

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

- **Alapjogok**

Az intézkedés nincs kihatással az alapvető jogokra.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

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

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Végrehajtási tervre nincs szükség. A javaslat egy tagállam számára saját kérése alapján megadandó, adókedvezmény biztosítására vonatkozó egyedi engedélyre vonatkozik. Az engedély korlátozott, 2025. december 31-ig tartó 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 Németország 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) után fizetendő villamosenergia-adó 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) bekezdésének c) pontja második albekezdésének megfelelő magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek számára szolgáltatott villamos energiára.

A 2. cikk értelmében a kért engedélyt 2020. július 17-i hatállyal meg kell adni, biztosítva a jelenleg hatályos 2014/722/EU határozat tanácsí végrehajtási határozat folytonosságát. Az engedély Németország kérelmének megfelelően 2025. december 31-ig, azaz az irányelvben engedélyezett maximális, 6 éves időtartamig érvényes.

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország 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) A Tanács 2014/722/EU végrehajtási határozata² a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban 2020. július 16-ig engedélyezte Németország számára a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára (a továbbiakban: part menti villamos energia) vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazását.
- (2) Németország 2020. január 29-i levelében engedélyt kért a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómértéknek a 2003/96/EK irányelv 19. cikke szerinti további alkalmazására.
- (3) Az alkalmazni kívánt adókedvezménnyel Németország 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.
- (4) Amilyen mértékben a part menti villamos energia használatával elkerülhető a bunkerolaj-égetéssel keletkező légszennyező anyagok kibocsátása, olyan mértékben járul hozzá e használat a helyi levegőminőség javításához a kikötővárosokban és a zajterhelés csökkentéséhez. Németország villamosenergia-termelési struktúrájának köszönhetően a part menti villamos energiának a bunkerolajok égetésével előállított energia helyetti használata a szén-dioxid-kibocsátást, az egyéb légszennyező anyagok kibocsátását és a zajterhelést is csökkenti. Ennélfogva ez az intézkedés várhatóan hozzájárul az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseéhez.
- (5) A part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország számára történő engedélyezése nem haladja meg az ilyen energia

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

² A Tanács 2014/722/EU végrehajtási határozata (2014. október 14.) a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Németország számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről (HL L 300., 2014.10.18., 55. o.).

fokozott használatához szükséges mértéket, hiszen a legtöbb esetben továbbra is a villamos energia fedélzeti előállítása jelenti majd a versenyképesebb alternatívát. Az említett okból, valamint a szóban forgó technológia jelenleg viszonylag csekély piaci penetrációja miatt az intézkedés a hatályának időtartama alatt várhatóan nem okoz jelentős versenytorzulást, ezért 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 meg. Annak biztosítása érdekében, hogy az engedélyezés időtartama elég hosszú legyen ahhoz, hogy ne tántorítsa el az érintett gazdasági szereplőket a szükséges beruházásoktól, az engedélyt célszerű 2025. december 31-ig megadni. Az engedély azonban a Tanács által az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikke vagy bármely egyéb releváns rendelkezése alapján a part menti villamos energia vonatkozásában adókedvezményekkel kapcsolatban elfogadott általános szabályok alkalmazásának kezdőnapjától hatályát veszíti, amennyiben e rendelkezések 2025. december 31. előtt alkalmazandóvá válnak.
- (7) A kikötők és hajók üzemeltetői számára történő jogbiztonság nyújtása és a part menti villamos energiára kivetett adó mértékében bekövetkezett változásokból eredő, a villamos energia forgalmazóira és továbbforgalmazóira háruló adminisztratív terhek esetleges növekedésének elkerülése érdekében biztosítani kell, hogy Németország megszakítás nélkül alkalmazhassa a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómértéket. A kért engedélyt ezért 2020. július 17-i hatállyal meg kell adni, hogy Németország az említett adókedvezményt a 2014/722/EU tanácsi végrehajtási határozat szerinti korábbi intézkedéseket követően megszakítás nélkül alkalmazni tudja.
- (8) E határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács felhatalmazza Németországot, 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) után fizetendő villamosenergia-adó esetében, amennyiben a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében említett minimális adómértékek teljesülnek.

2. cikk

Ezt a határozatot 2020. július 17-től 2025. december 31-ig kell alkalmazni.

Amennyiben azonban a Tanács az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikke vagy bármely egyéb releváns rendelkezése alapján eljárva a part menti villamos energia vonatkozásában adókedvezményekkel kapcsolatos általános szabályokat állapít meg, e határozatot az említett általános szabályok alkalmazása megkezdésének napjáig kell alkalmazni.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Németországi Szövetségi Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*