



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. szeptember 17.
(OR. en)

10894/20

**Intézményközi referenciaszám:
2020/0255(NLE)**

**FISC 182
ECOFIN 814
ENER 300
TRANS 402**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2020. szeptember 14.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2020) 498 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Franciaország számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 498 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2020) 498 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.9.14.
COM(2020) 498 final

2020/0255 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

**a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára
vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Franciaország 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.

Franciaország annak engedélyezését kérte, hogy a kikötőiben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek² nem minősülő – tengeri és belvízi hajók (a halászhajókat is beleértve) által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) után fizetendő, a végső villamosenergia-fogyasztást terhelő villamosenergia-adó esetében kedvezményes adómértéket alkalmazzon³. E javaslat célja a szóban forgó engedély megadása egy, a kért dátumig, azaz 2025. december 31-ig érvényes eltérés révén.

2019. augusztus 7-i levelükben a francia hatóságok értesítették a Bizottságot az intézkedés alkalmazása iránti szándékukról. 2020. március 4-én és 2020. április 30-án kiegészítő információkat és pontosításokat közöltek.

Franciaország a 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómértéknek a kizárólag kereskedelmi célra (többek között halászathoz) használt, az uniós tengeren és belvizeken működő hajók által igénybe vett part menti villamos energiára történő alkalmazásának engedélyezését kéri, amely adómérték megegyezik az irányelvben a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimum adómértékkel.

A kért érvényességi idő 2020. január 1-jétől 2025. december 31-ig tart, ami megfelel az energiaadó-irányelv 19. cikkében engedélyezett maximális időtartamnak.

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 a lakosság egészsége szempontjából kedvező lenne.

A Franciaország által alkalmazandó intézkedés célja továbbá, hogy csökkentse a vízi közlekedés általános környezeti hatását.

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

² A „magánjellegű, kedvtelési célú vízi jármű” fogalom meghatározása a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdésében szerepel.

³ Ezenkívül a francia hatóságok által meghatározottak szerint a villamosenergia-fogyasztást terhelő villamosenergia-adó esetében alkalmazott kedvezményes adómérték a cseppfolyósított földgázt (LNG) felhasználó villamosenergia-termelő csoportok (mobil menedékek) által szolgáltatott villamos energiára is alkalmazandó.

A kérelmezett intézkedéssel Franciaország 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 Franciaországban a villamosenergia-adó általános mértéke 22,50 EUR/MWh, a kért adókedvezmény mértéke pedig 22,00 EUR/MWh. Ez azt jelenti, hogy ennek megfelelően 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 meghatározott minimum adómértéket) kellene kivetni.

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, illetve az ilyen jármű fedélzetén előállított villamos energiát. Ezt az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében a belföldi vízi utakon történő hajózásban a vízi jármű fedélzetén előállított villamos energia esetében, valamint a villamos energia ilyen jármű fedélzetén történő előállítására használt energiatermékek esetében is megtehetik. Franciaország megerősítette ez utóbbi opcionális mentesség átültetését⁴.

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

A kérelemben jelzettek szerint a kedvezményezettek becsült száma 7000 körül van (beleértve a tengeri és belvízi hajózási vállalkozásokat és a halászati ágazatot is). Ez a kedvezményezetteknek a part menti villamosenergia-hálózati rendszerek feltételezett fokozott használata mellett hosszú távon lehetséges maximális száma. Jelenleg a part menti villamosenergia-ellátó terminálok száma korlátozott (mintegy 230), főleg a belvízi közterületeken találhatók és áru fuvarozásra vagy személyszállításra szolgálnak. Halászhajók számára nincsenek ilyen terminálok⁵.

Az intézkedésből származó adókiadások becsléséhez a francia hatóságok a fogyasztott villamos energia mennyisége, a kért adókedvezmény összege és a terminálok száma alapján kiszámolták az adóbevétel-kiesést. E terminálok villamosenergia-fogyasztása megközelítőleg 12 000 MWh/év, az adókedvezmény összege 22,00 EUR/MWh lenne (emlékeztetőül: a szokásos adómérték 22,50 EUR/MWh), vagyis az ebből eredő adóbevétel-kiesés mértéke megközelítőleg 270 000 EUR. Tekintettel a terminálok növekvő számára (a jelenlegi 230-ról a közeljövőben 256-ra emelkedik) a becslések szerint az elkövetkező időszakban mintegy 300 000 EUR veszteséggel lehet számolni.

Franciaország az engedélynek az irányelv 19. cikke (2) bekezdése szerinti maximális időtartamnak megfelelő, 2020. január 1-jétől 2025. december 31-ig tartó megadását kérte.

⁴ A francia hatóságok azt is hangsúlyozták, hogy a vonattal, metróval, villamossal, drótkötélpályán, hibrid, újratölthető vagy elektromos busszal és trolibusszal történő személy- és áruszállítás esetében már most is nemzeti adókedvezmény vonatkozik a végső villamosenergia-fogyasztásra.

⁵ A francia hatóságok rendelkezésre bocsátották azon kikötők listáját, amelyek használnák a jövőbeli part menti villamosenergia-ellátó terminálokat. A számos érdeklődő kikötő között tengeri és belvízi kikötők is találhatók.

Az adókedvezménnyel Franciaország célja ösztönözni az érintett gazdasági szereplőket a part menti villamos energia fejlesztésére és használatára, és ily módon mérsékelni a horgonyzó hajókon végzett tüzelőanyag-égetésből származó levegőszennyezést és zajt, valamint széndioxid-kibocsátást. A kedvezményes adómérték alkalmazása erősítené a part menti villamos energia versenyképességét a bunkerolaj fedélzeten történő égetésével szemben, amelyre adómentesség vonatkozik.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A villamos energia adóztatásáról az energiaadó-irányelv (2003/96/EK), különösen annak 10. cikke rendelkezik. A 14. cikk (1) bekezdésének c) pontja kötelező adómentességet ír elő a hajózásban használt energiatermékek és a vízi járművek fedélzetén előállított villamos energia tekintetében. Az 5., a 15. és a 17. cikk alapján a tagállamok differenciált adóztatást – úgymint adómentességet vagy adókedvezményt – alkalmazhatnak a villamos energia bizonyos felhasználásai tekintetében. Ezek a rendelkezések azonban nem írják elő a part menti villamos energia adómértékének csökkentését.

Ez állami támogatásnak minősül, és az állami támogatásokra vonatkozó uniós jog hatálya alá tartozik, különös figyelemmel a 651/2014/EU bizottsági rendeletre⁶.

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 francia hatóságok azt kívánják elérni, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók környezeti szempontból kevésbé káros módon elégítsék ki 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, elismerve egyúttal annak környezeti előnyeit⁷. Jelenleg a villamosenergia-adó általános mértéke Franciaországban 22,50 EUR/MWh; a kért adókedvezmény mértéke pedig 22,00 EUR/MWh. A kedvezményezettre ennek eredményeképpen az energiaadó-irányelv értelmében a villamos energiára vonatkozó, 0,50 EUR/MWh minimum uniós adómértéket kellene alkalmazni, amely hozzájárulhat a megfogalmazott szakpolitikai célkitűzésekhez.

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.

Franciaország azt kérte, hogy a 19. cikk (2) bekezdésében előírt leghosszabb lehetséges időszakra, vagyis 6 évig alkalmazhassa az intézkedést. Elviekben az eltérés alkalmazását

⁶ A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.).

⁷ A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

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 megkezdésére, illetve folytatására. Ez az időtartam a lehető legnagyobb jogbiztonságot nyújtja a hajóüzemeltetők számára is, akiknek meg kell tervezniük a fedélzeti felszerelésekbe való beruházásokat.

Az eltérésnek azonban, mely nem akadályozhatja a meglévő jogi keret jövőbeli átalakítását, 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 értékelését⁸, valamint a Tanácsnak az uniós energiaadózási keretről szóló 2019. november 28-i következtetéseit⁹ 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 francia hatóságok azt is hangsúlyozták, hogy szükség van további intézkedésekre (például olyan szabályozási intézkedésekre, amelyek csökkentik a hálózati költségeket vagy egyes esetekben lehetővé teszik a part menti villamos energia használatának kötelezővé tételét, továbbá a magán- és állami szektor fokozottabb és szorosabb bevonását célzó más jogi eszközökre), ugyanakkor egyes szabályozási intézkedések már érvényben vannak. Ezen intézkedések célja többek között az, hogy javuljanak a part menti villamos energia kikötőkben történő használatának keretfeltételei.

Az állami támogatásra vonatkozó szabályok

A francia hatóságok által tervezett 0,50 EUR/MWh adómérték megfelel a 2003/96/EK irányelv 10. cikke szerint a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott uniós minimum adómértéknek. Ezért 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, hogy biztosítani kell az állami támogatási szabályoknak, a mentesített támogatás esetében pedig különösen a 651/2014/EU bizottsági rendeletnek való megfelelést.

• Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival

Környezetvédelmi és éghajlatpolitika

A kérelemben szereplő intézkedés mindenekelőtt az EU környezetvédelmi és éghajlatpolitikáját érinti. Amilyen mértékben az intézkedés elősegíti a kikötőkben horgonyzó

⁸ SWD(2019) 329 final.

⁹ A Tanács 2019. november 28-án elfogadott következtetése, 14608/19, FISC 458.

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 irányelv¹⁰ 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 ösztönzése. A part menti villamos energia használatát a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló (EU) 2016/802 irányelv¹¹ is ösztönzi.

A francia hatóságok szerint az intézkedésnek köszönhetően várhatóan általánosan csökkenni fog a szennyezés, amelynek becslése a 2019-ben ténylegesen fogyasztott part menti villamos energia mennyiségén alapszik.

A tengeri közlekedés esetében ez a fogyasztás 10 400 MWh volt; a jelenleg rendelkezésre álló adatok szerint az ezzel megegyező mértékű nehézfűtőolaj-fogyasztás a következőkkel járt volna:

- 4 472 kg_{SOx} SO_x-kibocsátás,
- 135 200 kg_{NOx} NO_x-kibocsátás,
- 5 919 kg_{PM2,5} részecske.

Az üvegházhatásúgáz-kibocsátások tekintetében az ezzel megegyező mértékű nehézfűtőolaj-fogyasztás 3 369 600 kg CO₂-kibocsátást eredményezett volna.

A bevízi hajózás esetében az 1 800 MWh-nak megfelelő part menti villamos energia fogyasztásával egyenértékű közúti közlekedésen kívül felhasznált dízelüzemanyag-fogyasztás a következő légszennyezőanyag-kibocsátást eredményezett volna:

- 155,56 kg SO_x,
- 1 101,6 kg NO_x,
- 584,56 kg finomrészecske (amiből 553,71 kg PM_{2,5}).

Az üvegházhatású gázokat illetően az ezzel egyenértékű dízelfogyasztás 553 780 kg CO₂-kibocsátással járt volna.

Másfelől a parti elektromos hálózatban elérhető villamos energia és a megújuló energiaforrások becsült hatása tekintetében Franciaország hangsúlyozta, hogy nemzeti energiaszerkezetében a megújuló energiaforrások részaránya az elmúlt tíz évben a 2007. évi 6,6 %-ról 2017-ig 10,7 %-ra, azaz mintegy 4 százalékponttal emelkedett. Így 2017-ben a megújuló energia az atomenergia (40,0 %), a kőolajtermékek (28,9 %) és a gáz (15,7 %) után

¹⁰ 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.).

¹¹ 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.).

a negyedik legfontosabb primer energiahordozó volt. Eltekintve ettől a trendtől, a megújuló energia primer felhasználása a különböző tényezők függvényében évről-évre változik¹².

Energiapolitika

Az intézkedés összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvvel¹³, 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 tekinthető¹⁴.

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 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 (Franciaország által végrehajtott) opcionális adóügyi megítélésre. Ilyen körülmények között indokolt a kevésbé szennyező part menti villamos energiát sújtó hátrány megszüntetése, és a kedvezményes adómérték alkalmazásának engedélyezése Franciaország számára.

Közlekedéspolitika

Az intézkedés összhangban áll az uniós kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló 2006/339/EK bizottsági ajánlással¹⁵ és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában (...)” című bizottsági közleménnyel¹⁶.

Belső piac és tisztességes verseny

¹² Ezenkívül az LNG part menti villamos energia előállításához és biztosításához való említett felhasználására tekintettel a CO₂-kibocsátás csökkenését a hatóságok 22 %-ra becsülik (a hajózáshoz használt üzemanyaggal összevetve).

¹³ 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.).
¹⁴ C(2014) 2231 final, 2014. április 9.

¹⁵ A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

¹⁶ 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.

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 kevés hajó használja a part menti villamos energiát üzleti alapon. Éppen ezért a kérelmezett intézkedés hatására jelentősebb versenytorzulás kizárólag a part menti villamos energiára átváltó és ezáltal kedvezményt élvező, valamint a továbbra is a fedélzeten történő előállítás mellett megmaradó hajók között alakulhatna ki. Az olajár változásainak meghatározó jellege miatt igen nehéz pontos előrejelzéssel szolgálni a költségek alakulásáról, ám a rendelkezésre álló legfrissebb értékelések arra engednek következtetni, hogy a part menti villamos energia kapcsán felmerülő működési költségek a legtöbb esetben még teljes adómentesség mellett sem csökkennének a fedélzeti előállítás költségei alá¹⁷, ezért a part menti villamos energia használata semmi esetre sem juttatná számottevő versenyelőnyhöz az azt használó hajóüzemeltetőket a fedélzeti előállítást választó üzemeltetőkkel szemben. Jelen esetben várhatóan már csak azért sem kell számolni azzal, hogy a fent említetthez hasonló versenytorzulás jelentős mértékűvé válik, mert Franciaország tiszteletben fogja tartani a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia üzleti felhasználása tekintetében előírt minimum adómértéket.

Ezenkívül, ahogy már említésre került, elviekben nem részesülnek gazdasági előnyben a fedélzeten a saját villamos energiájukat előállító üzemeltetőkhez képest a hajó üzemeltetői, akik a 2003/96/EK irányelvben meghatározott minimum szinten adóztott part menti villamos energiát kapják, mivel a fedélzeten előállított villamos energia adómentességet élvez. A francia hatóságok álláspontja szerint a fedélzeten előállított villamos energiának a minimum adómértékkel adóztatott part menti villamos energiával való helyettesítése összességében nem jelent számottevő előnyt a költségek tekintetében¹⁸.

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 francia hatóságok azzal érvelnek, hogy más tényezők (például a rakomány célállomása) is

¹⁷ 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.

¹⁸ Költség-összehasonlítás tekintetében a francia hatóságok szerint a part menti villamosenergia-ellátó terminálok által biztosított villamos energia vételára 0,10 EUR/kWh körül van; a belvízi hajózás esetében a VNF (*Voies navigables de France*) és egyes más kikötők által a terminálok használatához alkalmazott nemzeti tarifa 0,20 EUR/kWh (a villamos energia vételárát beleértve). Másrészről a kWh-nkénti minimális költség a dízel esetében kb. 0,2192 EUR (belvízi hajózás), a nehéz fűtőolaj esetében pedig 0,0953 EUR (tengeri hajózás).

szerepet játszanak a kikötők kiválasztásában, ezért pusztán az, hogy rendelkezésre áll kedvezményes adómértékű part menti villamos energia, nem tűnik döntő jelentőségűnek.

A Franciaország által 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.

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 Franciaország által benyújtott kérelem képezi, és az csak ezt a tagállamot érinti.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Külső szakértők bevonására nem volt szükség.

- **Hatásvizsgálat**

A javaslat egy tagállam számára saját kérése alapján megadandó egyedi engedélyre vonatkozik, és nem igényel hatásvizsgálatot.

A Franciaországtól származó információk szerint az intézkedés kis mértékben gyakorolna hatást az adóbevételekre (ahogy már említettük, a tényleges veszteség becsült összege az elkövetkező időszakra 300 000 EUR), és a villamos energiára alkalmazandó adómérték továbbra is meghaladná a 2003/96/EK irányelvben meghatározott minimum adómértéket. Franciaország várakozásai szerint az intézkedés kedvezően befolyásolná az ország környezetvédelmi céljainak elérését, különösen a kibocsátáscsökkentést (a fent említettek szerint), a helyi levegőminőség javítását és a zajcsökkentést a kikötővárosokban.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az intézkedés nem szolgálja az egyszerűsítést. A Franciaország 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 minimum 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 Franciaország engedélyt kap arra, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) esetében. Az adó nem lehet kevesebb 0,50 EUR/MWh-nál, vagyis a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében az irányelv által meghatározott minimum 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. január 1-jétől 2025. december 31-ig tartó hatállyal meg kell adni. Az engedély Franciaország kérelmének megfelelően 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 Franciaország 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) Franciaország 2019. augusztus 7-i levelében engedélyt kért a kikötőkben horgonyzó tengeri és belvízi hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára (a továbbiakban: part menti villamos energia) vonatkozó kedvezményes adómértéknek a 2003/96/EK irányelv 19. cikke szerinti alkalmazására. A francia hatóságok 2020. március 4-én és 2020. április 30-án kiegészítő információkat és pontosításokat közöltek.
- (2) Az alkalmazni kívánt adókedvezménnyel Franciaország célja a part menti villamos energia elérhetővé tételének és használatának további ösztönzése. Az ilyen típusú villamos energia használata környezeti szempontból kevésbé káros megoldást jelent a kikötőkben horgonyzó hajók villamosenergia-szükségletének kielégítésére, mint a hajók bunkerolajának égetése.
- (3) Amilyen mértékben a part menti villamos energia használatával elkerülhető a bunkerolaj kikötőkben horgonyzó hajók általi égetésével keletkező légszennyező anyagok kibocsátása, olyan mértékben járul hozzá a használat a helyi levegőminőség javításához a kikötővárosokban és a zajterhelés csökkentéséhez. Franciaország villamosenergia-termelési struktúrájának köszönhetően a part menti villamos energiának a bunkerolajok égetésével előállított energia helyetti használata a széndioxid-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.

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

- (4) A part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Franciaország számára történő engedélyezése nem haladja meg az ilyen energia 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.
- (5) A 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban a szóban forgó rendelkezés szerinti engedélyek szigorúan korlátozott időre adhatók meg. Annak biztosítására, hogy az engedélyezés időtartama elég hosszú legyen ahhoz, hogy ne tántorítsa el az érintett gazdasági szereplőket a szükséges beruházásoktól, az engedélyt célszerű 2020. január 1-jétől 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 veszti, amennyiben e rendelkezések 2025. december 31. előtt alkalmazandóvá válnak.
- (6) Annak érdekében, hogy a kikötők és hajók üzemeltetői, valamint a villamos energia forgalmazói és továbbforgalmazói tovább ösztönözhesék a part menti villamosenergia-használatát, biztosítani kell, hogy Franciaország a kérelemben foglaltaknak megfelelően az adókedvezményt 2020. január 1-jétől alkalmazhassa.
- (7) E határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács felhatalmazza Franciaországot, 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 minimum adómértékek teljesülnek.

2. cikk

Ezt a határozatot 2020. január 1-jétől 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 Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*