



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.5.27.
COM(2011) 302 végleges

2011/0133 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia („partmenti villamos energia”) esetében kedvezményes adómérték alkalmazásának a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban Németország számára történő engedélyezéséről

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

Az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatását a 2003/96/EK tanácsi irányelv¹ (a továbbiakban: energiaadó-irányelv vagy irányelv) szabályozza.

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

E javaslat célja, hogy Németország a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: partmenti villamos energia) után fizetendő villamosenergia-adó esetében kedvezményes adómértéket alkalmazhasson. A mentesség célja, hogy a partmenti villamos energia használatának gazdasági ösztönzésével visszaszorítsa a légszennyezést a kikötővárosokban.

A kérelem és annak háttere

2010. december 27-i levelükben a német hatóságok tájékoztatták a Bizottságot, hogy az uniós minimummértéknek megfelelő, 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómértéket kívánják alkalmazni a partmenti villamos energia után fizetendő villamosenergia-adó esetében. Németország 2011. január 11-én kiegészítő tájékoztatást nyújtott.

Németország a kedvezmény határozatlan időre történő megadását kérte.

A kérelmezett intézkedéssel Németország ösztönözni kívánja a partmenti villamos energia használatát, amelyet kevésbé szennyezőnek tartanak, mint a villamos energiának a kikötőkben horgonyzó hajókon történő előállítását. A partmenti villamos energiára jelenleg az általános villamosenergia-adó vonatkozik, melynek mértéke 20,5 EUR/MWh. Ugyanakkor az energiaadó-irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja értelmében a tagállamoknak adómentességet kell biztosítaniuk a Közösség felségvizein belüli hajózás céljaira a vízi járművek fedélzetén előállított villamos energia számára, az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében pedig adómentességet biztosíthatnak a belföldi vízi utakon történő hajózásban használt vízi járművek fedélzetén előállított villamos energia esetében is.

Németország 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómértéket kíván alkalmazni a partmenti villamos energia esetében, amivel teljesül a 2003/96/EK irányelvben a villamos energia tekintetében meghatározott minimális adómérték. A kedvezményes adómérték a partmenti villamos energia valamennyi forrására vonatkozna mind a Közösség felségvizein belüli hajózás, mind a belvízi hajózás esetében, a magánjellegű, kedvtelési célú hajózás kivételével.

Az adókedvezmény bevezetésével Németország a hajók üzemeltetőit a partmenti villamos energia használatára kívánja ösztönözni, ezzel mérsékelve a kikötőkben horgonyzó hajókról

¹ A Tanács 2003. október 27-i 2003/96/EK irányelve az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.).

származó légköri kibocsátások és zaj, valamint CO₂-kibocsátás mértékét. Az adókedvezmény alkalmazásával javulna a partmenti villamos energia versenyképessége a bunkerolaj fedélzeten történő égetésével szemben, ami teljes adómentességet élvez.

Németország megítélése szerint az intézkedés összhangban van a kikötőkben horgonyzó hajók partmenti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló 2006/339/EK bizottsági ajánlással² és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra” című bizottsági közleménnyel³ (COM(2009) 8).

A német hatóságok érvei az intézkedés belső piacot érintő hatásait illetően

A német hatóságok állítása szerint az intézkedés nem lenne hatással a belső piac megfelelő működésére és nem okozna versenytorzulást. Érvelésük szerint a kedvezményezett – azaz a hajók üzemeltetői, akik a partmenti villamos energiát a 2003/96/EK irányelv szerinti minimum adómértékkel terhelve kapják majd – ténylegesen nem jutnak gazdasági előnyhöz, hiszen ezek az üzemeltetők jelenleg a fedélzeten saját maguk, adómentesen állítják elő a villamos energiát. A német hatóságok álláspontja szerint a fedélzeten előállított villamos energiának a minimum adómértékkel adóztatott partmenti villamos energiával való helyettesítése összességében nem eredményez előnyt a költségek tekintetében.

Meglévő rendelkezések a javaslat által érintett területen

Az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv, különösen annak 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja és 15. cikke (1) bekezdésének f) pontja.

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

Politikai megfontolások

A 19. cikk (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 környezeti szempontból kevésbé káros módon tudják kielégíteni villamosenergia-igényüket, és ezáltal kevésbé szennyezzék a környék levegőjét. Miként Németország is rámutatott, a Bizottság maga is tett már ajánlást a partmenti villamos energia használatára a villamos energia kikötőkben horgonyzó hajókon történő előállítása helyett, mellyel elismerte az előbbi környezeti előnyeit⁴. A kikötőkben horgonyzó hajókat ellátó villamos energiát Németországban jelenleg 20,50 EUR/MWh mértékű adó terheli. A

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

³ 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.

⁴ Lásd a fenti 2. lábjegyzetet.

kérelmezett kedvezménnyel e technológiának a használata tehát további 20 EUR/MWh mértékű ösztönzést kapna, és ezáltal hozzájárulna a kitűzött szakpolitikai célhoz.

A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a partmenti villamos energia szélesebb körben való alkalmazását nagy mértékben hátráltatja a szükséges kikötői parti infrastruktúra szinte teljes hiánya, és emiatt valószínűsíthetően további ösztönzőkre van szükség kifejezetten ezen infrastruktúrának a kiépítéséhez annak érdekében, hogy a szóban forgó adómentesség szakpolitikai célja elérhető legyen. Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy 2011 júniusától a tagállamoknak feltétel nélküli kötelezettségük az érintett szennyezőanyagokra, így például a porra vonatkozó levegőminőségi előírások betartása⁵. Ezen kötelezettségük alapján a tagállamoknak megoldásokat kell találniuk olyan problémákra, mint az érintett kikötőkben horgonyzó hajók kibocsátása, és elképzelhető, hogy az átfogó levegőminőségi stratégia részeként a partmenti villamos energiának ezekben a kikötőkben való alkalmazása ösztönzést kap.

A megvalósítani kívánt szakpolitikai célkitűzést illetően a Bizottság le kívánja szögezni, hogy a partmenti villamos energia használatának ösztönzése közös szakpolitikai cél, ezért Unió-szerte törekedni kell a megvalósítására. A Bizottság integrált tengerpolitikáról szóló COM(2007) 575 közleménye és az azt kísérő, bizottsági szolgálati munkadokumentum⁶ egyértelműen rögzíti ezt, hiszen ezekben a Bizottság jelezte, hogy felkarolja ezt a célkitűzést a 2003/96/EK irányelv felülvizsgálata során. A 19. cikk célja azonban csupán az, hogy lehetővé tegye a tagállamok egyedi, az irányelvben külön nem szereplő körülményeihez illeszkedő megoldásokat. Ezért a 19. cikk alapján biztosított, a partmenti villamosenergia-használatot ösztönző eltérés csak időlegesen engedélyezhető, ameddig a 2003/96/EK irányelv felülvizsgálata nem rendelkezik ugyanerről a célkitűzésről.

Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel

A bejelentett intézkedés legfőképpen az EU környezetvédelmi politikájához kapcsolódik. A bunkerolaj kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő elégetésének visszaszorításával az intézkedés hozzájárul a környék levegőjének javításához. Ez az intézkedés korlátozott mértékben hozzájárulhat a CO₂-kibocsátás csökkentéséhez is, de ennek a hatásnak a nagyságrendje a hajókat a parti hálózaton keresztül ellátó villamosenergia-forrástól fog függeni⁷.

Itt kell megjegyezni, hogy a partmenti villamos energia versenyhátránya a tengeri kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő áramtermeléshez képest elsősorban abból adódik, hogy az utóbbi jelen pillanatban teljes adómentességet élvez; sőt, nemcsak a villamos energia előállításához használt bunkerolaj adómentes (a 2003/96/EK 14. cikke (1) bekezdésének a)

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról (HL L 152, 2008.6.11., 1.o.).

⁶ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, valamint a Régiók Bizottságának – Az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról (2007. október 10., COM(2007) 575 végleges), valamint: Bizottsági szolgálati munkadokumentum, amely a következő dokumentumot kíséri: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, valamint a Régiók Bizottságának – Az Európai Unió integrált tengerpolitikájáról (2007. október 10., SEC(2007) 1278).

⁷ A Bizottság korábbi számításai alapján a partmenti villamos energiára való átállás átlagosan 50 %-kal csökkenti a CO₂-kibocsátást (ld. a 2. lábjegyzetet). Az intézkedés hatása ugyanakkor jelentősen eltérhet ettől az átlagos értéktől, mivel a hatás alapvetően az érintett piaci terület szén-dioxid-intenzitásától és a pótlólagos villamosenergia-kereslet előállításának pontos idejétől fog függeni.

pontjában meghatározott alaphelyzet szerint), hanem maga a fedélzeten előállított villamos energia is (vö. a 2003/96/EK 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja). Az utóbbi mentesség valójában nehezen egyeztethető össze az Unió környezetvédelmi célkitűzéseivel, a gyakorlati megfontolásoknak viszont megfelel. A fedélzeten előállított villamos energia megadóztatásához ugyanis a hajó – gyakran harmadik országbeli – tulajdonosának vagy üzemeltetőjének bevallást kellene benyújtania a felhasznált villamos energia mennyiségéről. A bevallásban továbbá meg kellene jelennie annak is, hogy az említett energiamennyiségnek mekkora hányadát használták fel az adót kivető tagállam felségvizein. E bevallási kötelezettség hatalmas adminisztratív terhet jelentene a hajótulajdonosok számára, ha minden olyan tagállamra vonatkozna, amelynek felségvizein a hajó áthalad. Ilyen körülmények között indokolt a kevésbé szennyező partmenti villamos energiát sújtó hátrány megszüntetése, és a kért adókedvezmény engedélyezése Németország számára.

A belvízi utak mentén elhelyezkedő kikötőkben horgonyzó hajók által fogyasztott villamos energia esetében – a tengeri kikötőkre érvényes szabályozással ellentétben – a fedélzeten előállított villamos energia adómentesítése választható a tagállamok számára (15. cikk (1) bekezdés f) pont). Ennélfogva nincs jogi akadálya annak, hogy egy tagállam azonos adóelbánásban részesítse a partmenti villamos energiát és a belvízi kikötőkben horgonyzó hajók fedélzeten előállított villamos energiát. Ugyanakkor az irányelv 15. cikke (1) bekezdésének f) pontjában biztosított, a fedélzeten előállított villamos energiára vonatkozó adómentesség lehetőségét szintén gyakorlati okok miatt biztosítja a jogalkotó, és az szorosan kapcsolódik a belvízi utakon történő hajózás céljaira opcionálisan nyújtható adóelőnyökhöz. A tagállamok többsége – köztük Németország – úgy döntött, hogy nem adóztatja meg az ilyen célú üzemanyag-felhasználást. A Rajnára és mellékfolyóira vonatkozóan ezt az adómentességet Németország által ratifikált nemzetközi megállapodás⁸ is rögzíti. Nem tűnik célszerűnek a villamos energia előállításához felhasznált tüzelőanyag elkülönített adóztatása sem [ld. a 2003/96/EK irányelv 21. cikke (5) bekezdésének harmadik albekezdését], mivel ez alapesetben is a villamos energia előállításához felhasznált és a hajózáshoz üzemanyagként felhasznált tüzelőanyag elkülönített kezelését feltételezné. A tagállamok a gyakorlatban továbbá egy sor szempont, egyéb mellett az átfogó nemzeti közlekedéspolitikai célok, és ennek részeként környezetvédelmi megfontolások alapján döntenek arról, hogy a tengeri hajózásra érvényben lévő adómentességet kiterjesszék-e a belvízi hajózásban használt üzemanyagokra is; így adott esetben nem adóztatják meg az ilyen céllal felhasznált üzemanyagokat.

Ebből következően a jelenlegi helyzetben indokolt kiterjeszteni az adómentesség lehetőségét a belvízi kikötőkben igénybe vett partmenti villamos energiára is.

Belső piac és tisztességes verseny

Ami a belső piac és tisztességes verseny szempontjait illeti, a bejelentett intézkedés mérsékelné a horgonyzó hajók rendelkezésére álló villamosenergia-források, vagyis a fedélzeten történő előállítás és a partmenti villamos energia használata közötti versenyben jelenleg tapasztalható, a bunkerolajra vonatkozó adómentesség okozta torzulást.

⁸ Ld. a Rajna-menti országok és Belgium között a Rajnán való hajózás céljára felhasznált gázolaj vám-és adóügyi kezeléséről szóló 1952. május 16-i megállapodás 1. cikkét (Bundesgesetzblatt 1953, II. rész, 531. o.)

A hajóüzemeltetők közötti versenyt illetően először is újból meg kell jegyezni, hogy jelenleg igen kevés hajó használja a partmenti villamos energiát üzleti alapon. Másrészt, még ha az intézkedés előnyt is fog biztosítani a hajózási vállalatoknak abban az értelemben, hogy a más ágazatokban működő vállalatokhoz képest alacsonyabb áron juthatnak majd villamos energiához, a vizsgált intézkedés várhatóan nem fog érdemi hatást gyakorolni a hajózási ágazatot jellemző versenyhelyzet tekintetében. A várható olajárak ismeretének hiányában – mivel azok alapvetően befolyásolják az előállított energia költségeit – nehéz pontos költségbecslést adni, azonban az eddigi tapasztalatok megerősíteni látszanak Németország azon állítását, hogy általában véve a partmenti villamos energia működési költségei még teljes adómentesség mellett sem csökkennének a fedélzeti előállítás költségei alá⁹, ezért a partmenti villamos energia használata semmi esetre sem juttatná számottevő versenyelőnyhöz az azt használó hajóüzemeltetőt a fedélzeti előállítást választó üzemeltetővel szemben. Jelen esetben a fent említetthez hasonló jelentős versenytorzulással annál is kevésbé kell számolni, mivel Németország betartja a 2003/96/EK irányelvben előírt minimális adómértéket.

A kikötők közötti versennyel kapcsolatban a fentiek alapján tehát, mivel a partmenti villamos energia használata – legalábbis rövid távon – vélhetően az adókedvezmény ellenére sem bizonyul majd gazdaságosabbnak a fedélzeten előállított villamos energiánál, az említett adókedvezmény várhatóan nem okoz majd számottevő torzulást a kikötők versenyében, mivel nem ösztönzi a hajókat arra, hogy a partmenti villamos energia rendelkezésre állása miatt megváltoztassák útvonalukat.

Végezetül pedig az adókedvezmény alkalmazására javasolt időkeret kellőképpen rövid ahhoz, hogy az előző két bekezdésben taglalt helyzet az engedély lejárta előtt várhatóan ne változzon.

Az intézkedés alkalmazásának időtartama és az energiaadóztatás európai uniós keretének alakulása

Elviekben az eltérés alkalmazását kellően hosszú időszakra célszerű engedélyezni ahhoz, hogy a kikötők üzemeltetői megfelelő ösztönzést kapjanak a szükséges beruházások megvalósítására. Ezt a célkitűzést ugyanakkor össze kell hangolni a németországi helyzet kellő időben történő felülvizsgálatának szükségletével, továbbá a célkitűzés nem akadályozhatja a meglévő jogi keret jövőbeli fejlesztését sem. Az utóbbival kapcsolatban szem előtt kell tartani, hogy a Bizottság 2011. április 13-án javaslatot terjesztett elő a 2003/96/EK irányelv felülvizsgálatára¹⁰ azzal a céllal, hogy az jobban összhangba kerüljön az energiapolitika és a környezetvédelmi politika célkitűzéseivel, és különösen a 2013 utáni időszakra vonatkozó éghajlat-változási célokkal. A javaslat tartalmaz egy olyan rendelkezést is, amely alapján a tagállamoknak 2020. december 31-ig adómentességet kellene biztosítaniuk a partmenti villamos energia számára (az irányelv-tervezet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontja). E körülményekre való tekintettel a kérelmezett intézkedést hároméves időszakra célszerű engedélyezni, figyelemmel azonban az érintett területen hozott általános rendelkezésekre, amennyiben azok alkalmazása ezen időszak lejárta előtt esedékessé válna.

⁹ Ld. az Európai Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatóságának megbízásából készült „Ship Emissions: Assignment, Abatement and Market-based Instruments, Task 2a – Shore-Side Electricity” c. 2005. augusztusi jelentést: http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/task2_shoreside.pdf. A költségelemzés Göteborg (Svédország), Juneau és Long Beach (USA) kikötőire vonatkozó adatok alapján készült.

¹⁰ Az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló 2003/96/EK irányelv módosításáról szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslat, COM (2011) 169/3.

Az állami támogatásra vonatkozó szabályok

A német hatóságok által bevezetni tervezett 0,50 EUR/MWh adómérték összhangban van a 2003/96/EK irányelv 10. cikke szerinti minimum adómértékkel. Az intézkedés emiatt az ún. általános csoportmentességi rendelet¹¹ (800/2008/EK rendelet) hatálya alá tartozik, és következésképpen mentes az előzetes bejelentési kötelezettség alól.

2. AZ ÉRDEKELTEKSEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK EREDMÉNYEI ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

Konzultáció az érdekeltekkel

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

Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása

Külső szakértők bevonására nem volt szükség.

Hatásvizsgálat

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

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

A javaslat célja annak engedélyezése, hogy Németország a 2003/96/EK irányelv általános rendelkezéseitől eltérve 0,50 EUR/MWh kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia esetében.

Jogalap

A 2003/96/EK tanácsi irányelv 19. cikke.

A szubszidiaritás elve

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikkében említett közvetett adózás önmagában nem tartozik az Európai Uniónak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 3. cikke szerinti kizárólagos hatáskörébe.

Az uniós jog azonban szigorúan körülírja és korlátozza e területen a tagállami hatáskör alkalmazását. A 2003/96/EK irányelv 19. cikke értelmében csak a Tanács rendelkezik felhatalmazással arra, hogy a tagállamok számára az említett rendelkezés szerinti további mentességeket vagy kedvezményeket engedélyezzen. A tagállamok nem vehetik át a Tanács e szerepkörét.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

¹¹ A Bizottság 800/2008/EK rendelete (2008. augusztus 6.) a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet), HL L 214., 2008.8.9.

Az arányosság elve

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

A jogi aktus típusának megválasztása

Javasolt aktus(ok): a Tanács határozata.

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

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

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

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia („partmenti villamos energia”) esetében kedvezményes adómérték alkalmazásának a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban Németország 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 irányelvre¹² és különösen annak 19. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Németország 2010. december 27-i levelében kezdeményezte, hogy a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia („partmenti villamos energia”) esetében kedvezményes adómértéket alkalmazhasson a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban.
- (2) A szóban forgó adókedvezmény alkalmazásával Németország ösztönözni kívánja a kikötőkben horgonyzó hajók villamosenergia-szükségleteinek kielégítésére a partmenti villamos energia használatának terjedését, amely környezeti szempontból kevésbé káros, mint a bunkerolajok fedélzeten történő égetése.
- (3) Mivel a partmenti villamos energia használatával elkerülhető a bunkerolajok kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő elégetésével keletkező légszennyező anyagok kibocsátása, ez hozzájárul a helyi levegőminőség javításához a kikötővárosokban. Ennélfogva az intézkedés várhatóan hozzájárul az EU környezetvédelmi és egészségügyi célkitűzéseihez.
- (4) A partmenti villamos energia kedvezményes adómértékkel történő adóztatásának Németország számára történő engedélyezése nem haladja meg az említett célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket, hiszen a legtöbb esetben továbbra is a villamos energia fedélzeten történő előállítás lesz versenyképesebb. Az említett okból, valamint a szóban forgó technológia jelenleg viszonylag csekély piaci penetrációja miatt az

¹² HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

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) bekezdése értelmében a szóban forgó rendelkezés alapján engedélyezett intézkedéseket szigorú időkerethez kell kötni. Tekintve, hogy az intézkedést kellően hosszú időszakra célszerű engedélyezni ahhoz, hogy a kikötők üzemeltetői megfelelő ösztönzést kapjanak a szükséges beruházások megtételére, tekintettel továbbá a németországi helyzet kellő időben történő felülvizsgálatának szükségletére illetve arra az elvárásra, hogy az intézkedés ne akadályozza a meglévő jogi keret jövőbeli fejlesztését, a bejelentett intézkedést hároméves időszakra célszerű engedélyezni, figyelemmel azonban az érintett területen hozott általános rendelkezésekre, amennyiben azok alkalmazása ezen időszak lejártá előtt esedékessé válna,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács engedélyezi Németország számára, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célra szolgáló vízi járműnek nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia után fizetendő villamosenergia-adó esetében, amennyiben a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében előírt minimum adómértékek teljesülnek.

2. cikk

Ezt a határozatot az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik naptól kell alkalmazni. A határozat az azt követő három évig alkalmazandó.

Amennyiben azonban a Tanács az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikke alapján eljárva a partmenti 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*