



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2024. január 23.
(OR. en)

5697/24

Intézményközi referenciaszám:
2024/0008(NLE)

FISC 9
ECOFIN 74
ENER 28
TRANS 25

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2024. január 22.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2024) 18 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Svédország számára történő engedélyezéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2024) 18 final.

Melléklet: COM(2024) 18 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.1.22.
COM(2024) 18 final

2024/0008 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

**a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára
vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Svédország számára történő
engedélyezéséről**

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

- A javaslat indokai és céljai**

Az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatását az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelv¹ (a továbbiakban: energiaadó-irányelv vagy irányelv) szabályozza.

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

A Tanács a 2020. október 29-i (EU) 2020/1674 tanácsi végrehajtási határozat² értelmében (és korábban a 2014. október 14-i 2014/725/EU tanácsi végrehajtási határozat³ és a 2011. június 20-i 2011/384/EU tanácsi végrehajtási határozat⁴ értelmében) engedélyezte Svédország számára, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó, magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek⁵ nem minősülő hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára (a továbbiakban: part menti villamos energia) kivetett adó esetében.

E javaslat célja az említett engedély meghosszabbítása Svédország kérelmének megfelelően, mivel a jelenleg érvényes eltérés 2023. december 31-én lejár.

2023. április 5-i levelükben a svéd hatóságok értesítették a Bizottságot azon szándékukról, hogy a jelenlegi intézkedést 2027. december 31-ig meghosszabbítsák. A svéd hatóságok 2023. október 19-én kelt levelükben további információkkal szolgáltak.

A svéd hatóságok továbbra is szeretnék alkalmazni a part menti villamos energiára a 6 SEK (0,552 EUR)⁽⁶⁾/MWh összegű kedvezményes villamosenergia-adómértéket. A kérelem benyújtásának időpontjában ez az adókulcs megfelelt a 2003/96/EK irányelvben az üzleti célú felhasználásra szánt villamos energia tekintetében meghatározott minimális adómértéknek (0,5 EUR/MWh).

Az irányelv 13. cikke tűréshatárt állapít meg azon tagállamok számára, amelyek nem vezették be az eurót. E tagállamok kötelessége évente egyszer ellenőrizni, hogy a nemzeti valutában kifejezett adókulcsok összhangban vannak-e az irányelvben meghatározott minimális adókulcsokkal. Ehhez az Európai Unió Hivatalos Lapjában október első munkanapján közzétett átváltási árfolyamokat kell alkalmazni. A tagállamok csak akkor tarthatják fenn az éves kiigazítás időpontjában érvényes adóösszegeket, ha az adómértékek euróban kifejezett összegeinek átváltása 5 %-nál vagy 5 EUR-nál – a kettő közül a kisebb összegűnél – alacsonyabb mértékű emelkedést eredményezne a nemzeti valutában kifejezett adómértékben.

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

² HL L 378., 2020.11.12., 3. o.

³ HL L 301., 2014.10.21., 27. o.

⁴ HL L 170., 2011.6.30., 36 o.

⁵ A „magánjellegű, kedvtelési célú vízi jármű” fogalommeghatározása a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdésében szerepel.

⁶ Valamennyi számítás a 2022. október 3-i árfolyamon: 1 EUR=10,8743 SEK alapul. Lásd: HL C 381., 2022.10.4., 4.o.

Az eltérés kérelmezett érvényességi ideje 2024. január 1-jétől 2027. december 31-ig tartana, ami folytonosságot biztosít a jelenleg érvényes eltéréssel, és nem lépi túl az energiaadó-irányelv 19. cikkében engedélyezett maximális időtartamot.

Az adóügyi intézkedés célja, hogy azokat a hajókat, amelyek általában olajhajtású segédmotort használnak villamosenergia-ellátásukhoz, a part menti villamos energia használatára ösztönözze. A rendelkezések a horgonyzó hajók kisebb kibocsátásához vezetnek, ezáltal csökken a savasító anyagok lerakódása, ami különösen Délnyugat-Svédországban jelent problémát. A rendelkezések továbbá a helyi környezet jelentős javulását is eredményezik, többek között a zajszint csökkentése révén.

A szóban forgó adóügyi intézkedés az egyébként alkalmazandó 39,2 SEK/MWh-s szintről 6 SEK/MWh-ra csökkenti a part menti villamos energiára kivetett energiaadót.

Az energiaadó-irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint a tagállamoknak mentesíteniük kell azokat az energiatermékeket, amelyeket a kikötőben horgonyzó vízi járművek fedélzetén villamos energia előállítására használnak, valamint az ott 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 is megtehetik. Svédország megerősítette ezen opcionális mentesség átültetését.

Svédország ezt a kedvezményes villamosenergia-adót fogja alkalmazni a legalább 400 tonna bruttó úrtartalommal rendelkező kereskedelmi hajók által igénybe vett, 380 V vagy annál nagyobb feszültségű parti menti villamos energia esetében. A svéd hatóságok véleménye szerint ez a határérték megfelelő ahhoz, hogy a nemzetközi forgalomban részt vevő hajók döntő többsége és a belföldi forgalomban részt vevő nagyobb hajók részesüljenek a javasolt kedvezményből. E hajóknak tudható be a fedélzeti segédmotorok kikötőbeli üzemeltetéséből származó kibocsátások nagy része. A kedvezmény nem alkalmazandó abban az esetben, ha a hajót magáncélra használják, vagy ha a forgalomból kivonják, illetve hosszú távra üzemén kívül helyezik.

A part menti villamos energia használata mindazonáltal nem kötelező a hajók számára.

A becsült éves költségvetési kiadás 12 millió SEK.

Az intézkedést a felhasznált villamos energia adóterheit csökkentő visszatérítés formájában nyújtják.

A svéd hatóságok úgy vélik, hogy a part menti villamos energia kapcsán alkalmazott adócsökkentés nem jelent jelentős versenyelőnyt a part menti villamos energiát használó hajóüzemeltetők számára a fedélzeti villamosenergia-termelést használó üzemeltetőkkel szemben. Ha csak magát a villamosenergia-költséget és az adót vesszük figyelembe, akkor az alacsonyabb adókulcsú part menti villamos energia költsége valamivel alacsonyabb, mint a fedélzetén előállított villamos energia ára. Azonban a part menti villamos energia használatának teljes költségét befolyásolják egyes többletköltségek is: a hálózati díjak, a fedélzeti csatlakozásba történő beruházások és – közvetlenül vagy közvetve – a kikötői villamosenergia-létesítményekbe történő beruházások összegei. Mivel mind a kikötői, mind a fedélzeti villamosenergia-létesítményekbe történő beruházás meglehetősen költséges, a svéd hatóságok szerint az alacsonyabb adókulcs az előfeltétele annak, hogy a kikötők és a hajótulajdonosok ilyen beruházásokat hajtsanak végre. A svéd hatóságok beszámolóí szerint a jelenleg hatályos és a korábbi eltérések közvetlen hatást gyakoroltak a part menti villamos energiát biztosító kikötők és létesítmények számára, mivel kedvezően befolyásolták a fosszilis tüzelőanyagokról a villamos energiára való átállás jövedelmezőségét.

Az intézkedés célja csökkenteni a tengeri szállítás környezetre gyakorolt hatását. Az intézkedés csökkenteni fogja a horgonyzó hajók levegőbe történő kibocsátását és zajkibocsátását. Az intézkedés bizonyos mértékben elősegíti a levegőminőségről szóló irányelvben (2008/50/EK) meghatározott nitrogén-dioxid-határértékek elérését a kikötővárosokban. Ez kedvező hatással van a kikötők körüli egyéb levegőminőségi paraméterekre is.

Svédország az engedély megadását a 2024. január 1-jétől 2027. december 31-ig tartó időszakra kérte, hogy a jelenleg érvényes eltérést ne kelljen megszakítani és tiszteletben tartsák az irányelv 19. cikkének (2) bekezdése szerinti maximális időtartamot.

• **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 hajózásban felhasznált energiatermékek, valamint 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 az előírások azonban nem rendelkeznek a part menti villamos energia adómértékének csökkentéséről.

Az energiaadó-irányelv rendelkezései

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

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 horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-előállítás alternatívájaként már a Bizottság is tett ajánlást a part menti villamos energia használatára, egyúttal elismerve annak környezeti előnyeit⁷.

A part menti villamos energia kedvező adóügyi megítélésének lehetőségét az irányelv 19. cikke irányozza elő, amelynek célja lehetővé tenni a tagállamok számára, hogy meghatározott szakpolitikai megfontolásokból az adómértékeket érintő további mentességeket vagy kedvezményeket vezessenek be.

Svédország a 19. cikk (2) bekezdésében előírt leghosszabb lehetséges időszagnál, azaz 6 évnél rövidebb időszakra, 4 évre kérte az engedélyt. 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 megkezdésére vagy folytatására. Ez az időtartam jogbiztonságot nyújt a hajóüzemeltetők számára is, akiknek meg kell tervezniük a fedélzeti létesítményekbe való beruházásokat.

Az eltérés azonban nem akadályozhatja a meglévő jogi keret jövőbeli fejlesztését, továbbá figyelembe kell vennie az energiaadó-irányelv jelenlegi felülvizsgálatát és az energiaadó-irányelv

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.).

átdolgozására irányuló bizottsági javaslaton alapuló jogi aktus⁸ Tanács általi elfogadásának lehetőségét.

E körülményekre tekintettel célszerű engedélyezni az intézkedést a kért időszakra, de az eltérés érvényességi idejét függővé kell tenni a területet érintő általános rendelkezések 2027 vége előtti érvénybe lépésétől.

Az állami támogatásokra vonatkozó szabályok

A svéd hatóságok által tervezett 6 SEK (kb. 0,552 EUR)/MWh⁹ kedvezményes adómérték a kérelem benyújtásának időpontjában megfelelt a 2003/96/EK irányelvben az üzleti célú felhasználásra szánt villamos energia tekintetében meghatározott minimum adómértéknek.

A svéd hatóságok egyetértenek azzal, hogy az intézkedés állami támogatásnak minősül, és szerintük az megfelel a legutóbb a 2023. június 23-i (EU) 2023/1315 bizottsági rendelettel módosított, a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetővé nyilvánításáról szóló, 2014. június 17-i 651/2014/EU bizottsági rendeletben (a továbbiakban: általános csoportmentességi rendelet) foglalt anyagi feltételeknek.

A tanácsi végrehajtási határozatra irányuló javaslat pedig nem érinti a tagállam azon kötelezettségét, hogy gondoskodjon az állami támogatási szabályoknak való megfelelésről.

• Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival

Környezetvédelmi és éghajlatpolitika

A kérelemben szereplő intézkedés mindenekelőtt az EU környezetvédelmi politikáját érinti. Ha az intézkedés elősegíti a kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő bunkerolaj-égetés visszaszorítását, akkor hozzájárul a helyi levegőminőség javulásához, a zajcsökkentéshez és az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez. 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 szerinti értékek alatt maradjon. E kötelezettségük értelmében a tagállamoknak megoldásokat kell találniuk az olyan problémákra, mint például a horgonyzó hajókról származó kibocsátás azon kikötőkben, ahol ez releváns; és az átfogó levegőminőségi stratégia részeként helyénvaló ösztönözniük a part menti villamos energia használatát is. A part menti villamos energia használatát a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló (EU) 2016/802 irányelv¹¹ is ösztönzi.

A svéd hatóságok szerint a part menti villamosenergia-felhasználás eredményeként csökkent a kén-dioxid, a nitrogén-oxidok, a légszennyező részecskék és a szén-oxidok kibocsátásának mértéke. A svéd hatóságok jelenleg nem rendelkeznek újabb becslésekkel az intézkedésnek tulajdonított kibocsátáscsökkentésre vonatkozóan. Az intézkedésben rejlő lehetőségeket még nem sikerült teljes

⁸ „Út a szennyező anyag-mentes levegő, víz és talaj felé” (COM/2021/563 final). Javaslat: A TANÁCS IRÁNYELVE az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatási keretének átszervezéséről (átdolgozás)

⁹ Valamennyi számítás a 2022. október 3-i árfolyamon: 1 EUR=10,8743 SEK alapul. Lásd: HL C 381/4, 2022.10.4.

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. o.).

mértékben kiaknázni, mivel költséges berendezésekre van szükség mind a rakpartokon, mind a hajókon. Svédország a part menti villamos energia felhasználása révén is törekszik arra, hogy a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló, 2008. május 21-i 2008/50/EK irányelvvel összhangban megfeleljen a levegőminőségi előírásoknak.

Energiapolitika

Az intézkedés összhangban áll az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelvvel¹², amely foglalkozik a part menti villamosenergia-létesítmények kikötőkben történő kiépítésével ahol erre igény van, és ahol a kiépítés nem jár aránytalanul magas költségekkel az előnyökhöz – többek között a környezeti előnyökhöz – képest.

Meg kell jegyezni, hogy a part menti villamos energia versenyhátránya az alternatívához, azaz a tengeri kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő áramtermeléshez képest elsősorban abból adódik, hogy az utóbbi jelen pillanatban teljes adómentességet élvez; sőt, nemcsak a villamosenergia-termeléshez elégetett bunkerolaj adómentes – a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott alaphelyzet szerint –, hanem a hajó fedélzetén előállított villamos energia is (lásd a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontját). Az utóbbi mentesség önmagában nehezen egyeztethető össze az Unió környezetvédelmi célkitűzéseivel, azonban 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 energiamennyiségnek mekkora hányadát használták fel az adót kivető tagállam felségvizein. Hatalmas adminisztratív terhet jelentene a hajótulajdonosok számára, ha minden olyan tagállamban bevallást kellene tenni, amelynek felségvizein a hajó áthalad.

Közlekedéspolitika

Az intézkedés összhangban áll az uniós kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről szóló 2006/339/EK bizottsági ajánlással¹³ és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában (...)” című bizottsági közleménnyel¹⁴.

Belső piac és tisztességes verseny

Ami a belső piac és a tisztességes verseny szempontjait illeti, az intézkedés pusztán mérsékelné azt az adóügyi torzulást, amelyet a horgonyzó hajók rendelkezésére álló villamosenergia-források, vagyis a fedélzetén történő előállítás és a part menti villamos energia használata közötti versenyben a bunkerolajra vonatkozó meglévő adómentesség okoz.

A svéd hatóságok nem észleltek jelentős változást a hajótulajdonosok kikötőválasztása terén a part menti villamosenergia-létesítmények rendelkezésre állása alapján. A part menti villamos energia használata jelenleg főként a kompok és a kötött útvonalú forgalom esetében jellemző. A hajótulajdonosok kikötőválasztása nem azon alapul, hogy a kikötők szolgáltatnak-e part menti

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

¹³ A Bizottság 2006/339/EK ajánlása (2006. május 8.) a kikötőkben horgonyzó hajók part menti villamosenergia-használatának ösztönzéséről (HL L 125., 2006.5.12.).

¹⁴ 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.

villamos energiát vagy sem. Az érdekelt felek szerint a tengerjáró hajók gyakran olyan horgonyzóhelyeket választanak, ahol rendelkezésre áll part menti villamos energia.

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 a 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 kedvezményes adómérték alkalmazására irányuló engedély meghosszabbítására javasolt időkeret 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. 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.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A javaslat alapját a Svédország által benyújtott kérelem képezi, és az csak ezt a tagállamot érinti. Nem került sor az érdekelt felekkel folytatott konzultációra.

- **Szakértői vélemények összegyűjtése 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 Svédország által szolgáltatott információk arra engednek következtetni, hogy az intézkedés korlátozott hatással lesz az adóbevételekre. Részletesebben: az intézkedéssel járó adókiadások becslése alapján a svéd hatóságok szerint az elkövetkező években évente 12 millió SEK veszteség várható.

Svédország várakozásai szerint az intézkedés kedvező hatással lesz környezetvédelmi céljainak elérésére, és különösen a levegőminőség javítására a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló 2008/50/EK irányelvvel összhangban. A part menti villamos energia használata következtében csökkent a kén-dioxid, a nitrogén-oxidok, a légszennyező részecskék és a szén-oxidok kibocsátásának mértéke. Az intézkedésben rejlő lehetőségeket még nem sikerült teljes mértékben kiaknázni, mivel költséges berendezésekre van szükség mind a rakpartokon, mind a hajókon.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az intézkedés nem szolgálja az egyszerűsítést. A Svédország 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 ELEMEEK

- **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 időtartamra, 2027. december 31-ig szól. Az engedély keretében alkalmazandó adómértéknek összhangban kell lennie az energiaadó-irányelvben meghatározott minimális adómértékkel. Az érvényességi idő leteltével az intézkedés a meghosszabbítására irányuló kérelem kapcsán értékelhető.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

A javaslatához nincs szükség az átültetésre vonatkozó magyarázó dokumentumokra.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk értelmében Svédország engedélyt kap arra, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó hajók, kivéve a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a part menti villamos energia) után fizetendő villamosenergia-adó tekintetében. Az adó nem lehet kevesebb az irányelv által a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében meghatározott minimális adómértéknél. Az adókedvezmény nem alkalmazható a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdése szerinti magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek számára szolgáltatott villamos energiára.

A 2. cikk a jelenleg hatályos 2014/725/EU tanácsi végrehajtási határozat folytonosságát biztosítva és Svédország kérelmének megfelelően 2024. január 1-jétől 2027. december 31-ig adja meg a kért engedélyt, összhangban az irányelvben engedélyezett 6 éves maximális időtartammal.

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Svédország 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 irányelvre¹ és különösen annak 19. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2020/1674/EU végrehajtási határozata² a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban engedélyezte Svédország számára, hogy 2023. december 31-ig a kikötőkben horgonyzó hajók – kivéve a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműveket – által közvetlenül igénybe vett villamos energiára (part menti villamos energia) kedvezményes adómértéket alkalmazzon.
- (2) Svédország 2023. április 5-i levelében engedélyt kért a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték további alkalmazására 2027. december 31-ig a 2003/96/EK irányelv 19. cikke alapján. A svéd hatóságok 2023. október 19-én kelt levelükben további információkkal szolgáltak.
- (3) Svédország célja a kedvezményes adómérték alkalmazása révén tovább ösztönözni a part menti villamos energia használatát. Az ilyen típusú villamos energia használata környezeti szempontból kevésbé káros megoldást jelent a kikötőkben horgonyzó hajók villamosenergia-szükségletének kielégítésére, mint a bunkerolaj égetése.
- (4) Mivel a part menti villamos energia használatával elkerülhető a bunkerolaj-égetéssel keletkező légszennyező anyagok kibocsátása, az intézkedés hozzájárul a helyi levegőminőség javításához a kikötővárosokban, továbbá a zajterhelést is csökkenti. Ennélfogva az intézkedés várhatóan hozzájárul az Unió környezetvédelmi, egészségügyi és éghajlat-politikai célkitűzéseéhez.

¹ HL L 283., 2003.10.31., 51. o.

² A Tanács (EU) 2020/1674 végrehajtási határozata (2020. október 29.) a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Svédország számára a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban történő engedélyezéséről (HL L 378., 2020.11.12., 3. o.,
ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1674/oj).

- (5) A part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazásának Svédország számára történő engedélyezése nem haladja meg az ilyen energia fokozott használatának előmozdításához 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 viszonylag csekély jelenlegi piaci penetrációja miatt az intézkedés az érvényessége alatt várhatóan nem okoz jelentős versenytorzulást, ezért nem fejt ki káros hatást a belső piac rendes működésére.
- (6) A 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban az engedély korlátozott időre adható meg. Annak biztosítása érdekében, hogy az engedély érvényességének hossza ne tántorítsa el az érintett gazdasági szereplőket a szükséges beruházásoktól, célszerű az engedélyt 2027. december 31-ig megadni. Az engedély azonban hatályát veszíti, ha a Tanács – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikke vagy bármely egyéb releváns rendelkezése alapján – a part menti villamos energiára vonatkozó adókedvezményeket szabályozó olyan általános szabályokat fogad el, amelyek alkalmazásának kezdőnapja az engedély érvényességének időszakába esik.
- (7) A kikötők és a hajók üzemeltetői számára a jogbiztonság nyújtása, valamint a villamos energia forgalmazóira és továbbforgalmazóira háruló adminisztratív terhek esetleges növekedésének elkerülése érdekében biztosítani kell, hogy Svédország továbbra is kedvezményes adómértéket alkalmazhasson a part menti villamos energiára. A kért engedélyt ezért 2024. január 1-jei hatállyal meg kell adni, hogy Svédország az (EU) 2020/1674 végrehajtási határozat szerinti korábbi intézkedéseket megszakítás nélkül alkalmazhassa.
- (8) Ez a határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Tanács engedélyezi Svédország számára, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó hajók, kivéve a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek nem minősülő hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (part menti villamos energia) után fizetendő villamosenergia-adó esetében, amennyiben a 2003/96/EK irányelv 10. cikkében említett minimális adómértékek teljesülnek.

2. cikk

Ez a határozat 2024. január 1-jétől 2027. december 31-ig alkalmazandó.

Amennyiben azonban a Tanács az Európai Unió működéséről szóló szerződés 113. cikke vagy bármely egyéb releváns rendelkezése alapján eljárva a part menti villamos energiára vonatkozó adókedvezményeket szabályozó olyan általános szabályokat fogad el, amelyek alkalmazásának kezdőnapja az engedély érvényességének e cikk első bekezdésében említett időszakába esik, e határozat az említett általános szabályok alkalmazásának kezdőnapján hatályát veszti.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Svéd Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*