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 irányelv[1] (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 határozat[2] értelmében (és korábban a 2014. október 14-i 2014/725/EU tanácsi végrehajtási határozat[3] és a 2011. június 20-i 2011/384/EU tanácsi végrehajtási határozat[4] értelmében) engedélyezte Svédország számára, hogy kedvezményes adómértéket alkalmazzon a kikötőiben horgonyzó, magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek[5] 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 űrtartalommal 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 üzemen 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 fedélzeten 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 beszámolói 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 cikkekben, különösen az 5., 15. és 17. cikkben meghatározott rendelkezéseken felül a Tanács meghatározott politikai megfontolásokból egyhangúlag, a Bizottság javaslatára eljárva bármely tagállam számára engedélyezheti további mentességek vagy kedvezmények bevezetését.

A horgonyzó hajók fedélzetén történő villamosenergia-előállítás alternatívájaként már a Bizottság is tett ajánlást a part menti villamos energia használatára, egyúttal elismerve annak környezeti előnyeit[7].

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 időszaknál, 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.

[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.).

Az eltérés azonban nem akadályozhatja a meglévő jogi keret jövőbeli fejlesztését, továbbá figyelembe kell vennie az energiaadó-irányelv jelenlegi felülvizsgálatát és az energiaadó-irányelv átdolgozására irányuló bizottsági javaslaton alapuló jogi aktus[8] 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)/MWh[9] 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 irányelv[10] 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 irányelv[11] 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

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.).

mértéke. A svéd hatóságok jelenleg nem rendelkeznek újabb becslésekkel az intézkedésnek tulajdonított kibocsátáscsökkentésre vonatkozóan. Az intézkedésben rejlő lehetőségeket még nem sikerült teljes 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 irányelvvel[12], 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 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 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 ajánlással[13] és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában (...)” című bizottsági közleménnyel[14].

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 fedélzeten történő előállítás és a part menti villamos energia használata közötti versenyben a bunkerolajra vonatkozó meglévő adómentesség okoz.

---

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.

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 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 ennélfogva 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 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 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 javaslathoz 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.

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

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK tanácsi irányelvre[1] és különösen annak 19. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A Tanács 2020/1674/EU végrehajtási határozata[2] a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban engedélyezte Svédország számára, hogy 2023. december 31-ig a kikötőiben horgonyzó hajók – kivéve a magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműveket – által közvetlenül igénybe vett villamos energiára (part menti villamos energia) kedvezményes adómértékez 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 célkitűzéseihez.

(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.

[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).

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