EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.9.14.
COM(2020) 497 final

2020/0254 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

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

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 a Bizottság javaslatára és egyhangúlag eljárva bármely tagállam számára engedélyezheti meghatározott politikai megfontolásokból az adómértékeket érintő további, különösen az irányelv 5., 15. és 17. cikkében meghatározott rendelkezéseken felüli mentességek vagy kedvezmények alkalmazását.

A Tanács 2014. október 14-i 2014/725/EU végrehajtási határozata[2] értelmében (amelynek előzménye a Tanács 2011. június 20-i 2011/384/EU végrehajtási határozata[3] volt) a Tanács engedélyezte Svédország számára, hogy a kikötőiben horgonyzó – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek[4] nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) után fizetendő adó esetében kedvezményes adómértéket alkalmazzon.

E javaslat célja az engedély Svédország kérelmének megfelelő meghosszabbítása, mivel a jelenlegi eltérés 2020. június 25-én lejár.

2019. augusztus 15-i levelükben a svéd hatóságok értesítették a Bizottságot azon szándékukról, hogy a jelenlegi intézkedést 2023. december 31-ig meghosszabbítsák. 2020. április 31-jei levelében Svédország további tájékoztatást nyújtott.

A svéd hatóságok szándéka, hogy továbbra is alkalmazzák a part menti villamos energiára vonatkozó 5 SEK (0,484 EUR)([5])/MWh összegű villamosenergia-adó csökkentett mértékét. A kérelem benyújtásának időpontjában ez az adókulcs megfelelt a 2003/96/EK irányelvben az üzleti célú felhasználásra szánt villamos energia tekintetében meghatározott minimális adómértéknek. Az irányelv 13. cikke 5 %-os tűréshatárt állapít meg azon tagállamok számára, amelyek nem vezették be az eurót.

Emlékeztetni kell arra, hogy az energiaadó-irányelv 13. cikke arra kötelezi a tagállamokat, hogy évente egyszer ellenőrizzék, hogy a nemzeti valutában kifejezett adókulcsok összhangban vannak-e az irányelvben meghatározott minimális adókulcsokkal. Erre az Európai Unió Hivatalos Lapjában október első munkanapján közzétett átváltási árfolyamok alkalmazásával kerül sor. A tagállamok csak akkor tarthatják fenn az éves kiigazítás időpontjában érvényes adóösszegeket, ha az euróban kifejezett adómérték 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., 51–70. o.

2 HL L 301., 2014.10.21., 27–28. o.

3 HL L 170., 2011.6.30., 36–37. o.

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

5 Valamennyi számítás a 2018. október 1-jei 1 EUR=10,3300 SEK árfolyamon alapul. Lásd: HL C 353/1., 2018.10.2.

Az eltérés kérelmezett érvényességi ideje 2020. június 26-tól 2023. december 31-ig tart, ami biztosítja a jelenleg érvényes eltérés folytonosságát, és az energiaadó-irányelv 19. cikkében engedélyezett maximális időtartamot sem lépi túl.

Az adó csökkentésének célja, hogy ezeket a hajókat, amelyek általában olajhajtású segédmotort használnak villamosenergia-ellátásukhoz, arra ösztönözze, hogy ehelyett part menti villamos energiát használjanak. A rendelkezések a horgonyzó hajók kisebb kibocsátásához vezetnek, ezáltal csökken a savasító anyagok lerakódása, ami különösen Délnyugat-Svédországban jelent problémát. A rendelkezések továbbá jelentős helyi környezeti javulást is eredményeznek, többek között a zajszint csökkentése révén.

A csökkentés az egyébként alkalmazandó 34,7 SEK/MWh-s szintről 5 SEK/MWh-ra csökkenti a part menti villamos energiára alkalmazandó energiaadót.

Másrészt 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 ez utóbbi 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 villamosenergia-források esetében. A svéd hatóságok véleménye szerint az említett határértékek megfelelőek ahhoz, hogy a nemzetközi forgalomban részt vevő hajók döntő többsége és a hazai forgalomban részt vevő nagyobb hajók részesüljenek a javaslatban szereplő kedvezményből. Ezeket a hajókat tartják felelősnek a kiegészítő motorok kikötőbeli horgonyzáskor történő fedélzeti üzemeltetésből származó kibocsátás legnagyobb hányadáért. A csökkentés nem alkalmazandó abban az esetben, ha a hajót magáncélra használják, vagy ha a forgalomból kivonják, vagy hosszú távon üzemen kívül helyezik.

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

A svéd hatóságok elismerik, hogy az intézkedés állami támogatásnak minősül. Ugyanakkor a 2014–2020 közötti időszakban nyújtott környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló bizottsági iránymutatás (167)–(174) bekezdésének hatálya alá tartozik. Az intézkedés megfelel 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 lényeges feltételeknek is.

A svéd hatóságok elismerik, hogy az intézkedés előnyben részesíti a kereskedelmi hajók tulajdonosait. Úgy vélik azonban, hogy az a verseny szempontjából semleges hatású, mivel a svéd kikötőkben horgonyzó valamennyi hajó (kivéve a magánhasználatú hajókat) rendelkezésére áll. A tagállamok közötti kereskedelem érintettsége Svédország feltételezése szerint elhanyagolható lesz, mivel a kikötőválasztás a rakomány rendeltetési helyétől függ, nem a part menti villamos energia kisebb adója miatt alacsonyabb kikötői díjaktól.

A becsült éves költségvetési kiadás 6 millió SEK.

Az intézkedést az érintett villamos energia adóterheit csökkentő visszatérítés formájában nyújtják.

A svéd hatóságok úgy vélik, hogy a part menti villamos energiára 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. A part menti villamos energia használatának teljes költségét azonban a hálózati díjak, a fedélzeti csatlakozásba történő beruházások és – közvetlenül vagy közvetve –a kikötői ellátólétesítményekbe történő beruházások költségei formájában jelentkező többletköltségek is befolyásolják. Mivel azonban a kikötői és fedélzeti ellátólétesítményekbe történő beruházások meglehetősen költségesek, a svéd hatóságok úgy vélik, hogy az alacsonyabb adókulcs előfeltétele annak, hogy a kikötők és a hajótulajdonosok ilyen beruházásokat hajtsanak végre.

Az intézkedés célja, hogy csökkentse 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 2020. június 26-tól 2023. december 31-ig tartó időszakra kérte, így a jelenlegi eltérést megszakítás nélkül és az irányelv 19. cikkének (2) bekezdése szerinti maximális időtartamon át alkalmazhatja.

- **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 a rendelkezések azonban nem írják elő a part menti villamos energia adómértékének csökkentését.

Egy ilyen intézkedés állami támogatásnak minősül, és az állami támogatásokra vonatkozó uniós jog hatálya alá tartozik, különös figyelemmel a 651/2014/EU bizottsági rendeletre[6].

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.

[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., 1–78. o.).

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 politikai 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, megközelítőleg 3,5 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 folytatására vagy megkezdésére. Ez az időtartam jogbiztonságot nyújt a hajóüzemeltetők számára is, akiknek meg kell tervezniük a fedélzeti felszerelésekbe való beruházásokat.

Az eltérés azonban nem akadályozhatja a meglévő jogi keret jövőbeli fejlesztését, továbbá figyelembe kell vennie az energiaadó-irányelv következő felülvizsgálatát és az energiaadó-irányelv módosítására irányuló bizottsági javaslaton alapuló jogi aktus Tanács általi lehetséges elfogadását. A felülvizsgálatra az energiaadó-irányelv[8] értékelését, valamint a Tanácsnak az uniós energiaadózási keretről szóló 2019. november 28-i következtetéseit[9] követően kerül sor. 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 egyedi adókedvezményekre és -mentességekre.

E körülményekre tekintettel bár az intézkedést a kért időszakra célszerű engedélyezni, az eltérés érvényességi idejét az érintett területen hozott általános rendelkezések 2023 vége előtti érvénybe lépésétől kell függővé tenni.

Az állami támogatásra vonatkozó szabályok

A svéd hatóságok által tervezett kedvezményes 5 SEK (kb. 0,484 EUR)[10] / MWh adómérték a kérelem benyújtásának időpontjában megfelelt a 2003/96/EK irányelvben az üzleti célú felhasználásra szánt villamos energia tekintetében meghatározott minimum adómértéknek.

Ezért az intézkedés a 651/2014/EU bizottsági rendelet 44. cikkének hatálya alá sorolható, 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 biztosítania kell az állami

[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.).

[8] SWD(2019) 329 final.

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

[10] Valamennyi számítás a 2018. október 1-jei 1 EUR=10,3300 SEK árfolyamon alapul. Lásd: HL C 353/1, 2018.10.2.

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 politikáját érinti. Amilyen mértékben az intézkedés elősegíti a kikötőkben horgonyzó hajók fedélzetén történő bunkerolaj-égetés visszaszorítását, olyan mértékben ténylegesen hozzá fog járulni a helyi levegőminőség javulásához, a zajcsökkentéshez és az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez. A környezeti levegő minőségéről szóló 2008/50/EK irányelv[11] 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 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 irányelv[12] 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 mértékben kiaknázni, mivel költséges berendezésekre van szükség mind a rakpartokon, mind a hajókon. Svédország arra törekszik, hogy a part menti villamos energia felhasználása révén 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[13], 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[14] alapján nyújtott állami támogatás szempontjából közös európai érdekű célnak tekinthető.

Itt kell megjegyezni, 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

[11] 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.).

[12] 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.).

[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.

maga a hajófedélzeten előállított villamos energia is (lásd a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdésének c) pontját). Az utóbbi mentesség valójában 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. E bevallási kötelezettség hatalmas adminisztratív terhet jelentene a hajótulajdonosok számára, ha minden olyan tagállamra vonatkozna, 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[15] és a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában (...)” című bizottsági közleménnyel[16].

Belső piac és tisztességes verseny

Ami a belső piac és tisztességes verseny szempontjait illeti, az intézkedés pusztán mérsékelné 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.

A svéd hatóságok nem észleltek jelentős változást a hajótulajdonosok part menti villamosenergia-létesítmények rendelkezésre állása alapján történő kikötőválasztása terén. 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.

---

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.

A kedvezményes adómérték alkalmazására irányuló engedély meghosszabbítására Svédország által 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. 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 Svédország 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 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 6 millió SEK veszteség várható.

Svédország várakozásai szerint az intézkedés pozitív 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 villamosenergia-felhasználás eredményeként 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, 2023. december 31-ig tartó időtartamra szól. A keretében alkalmazandó adómértéknek összhangban kell lennie az energiaadó-irányelvben meghatározott minimális adómértékkel. Az érvényességi idő leteltével az intézkedés a meghosszabbítása érdekében újraértékelhető.

- **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 – magánjellegű, kedvtelési célú vízi járműnek nem minősülő – hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energia (a továbbiakban: part menti villamos energia) után fizetendő villamosenergia-adó tekintetében. Az adó nem lehet kevesebb a villamos energia üzleti célú felhasználása tekintetében az irányelv által

meghatározott minimális adómértéknél. Az adókedvezmény nem alkalmazható a 2003/96/EK irányelv 14. cikke (1) bekezdése c) pontjának második albekezdése szerinti magánjellegű, kedvtelési célú vízi járművek számára szolgáltatott villamos energiára.

A 2. cikk értelmében a kért engedélyt 2020. június 26-i hatállyal meg kell adni, biztosítva a jelenleg hatályos 2014/725/EU tanácsi végrehajtási határozat folytonosságát. Az engedély Svédország kérelmének megfelelően 2023. december 31-ig, azaz az irányelvben engedélyezett maximális, 6 éves időtartamig érvényes.

2020/0254 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

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

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 2014/725/EU végrehajtási határozata[2] a 2003/96/EK irányelv 19. cikkével összhangban 2020. június 25-ig engedélyezte Svédország számára a kikötőkben horgonyzó hajók által közvetlenül igénybe vett villamos energiára (a továbbiakban: part menti villamos energia) vonatkozó kedvezményes adómérték alkalmazását.

(2) Svédország 2019. augusztus 15-i levelében engedélyt kért a part menti villamos energiára vonatkozó kedvezményes adómértéknek a 2003/96/EK irányelv 19. cikke szerinti további alkalmazására. A svéd hatóságok 2020. április 1-jén kelt levelükben további információkkal szolgáltak.

(3) Az alkalmazni kívánt adókedvezménnyel Svédország célja a part menti villamos energia használatának további ösztönzése. Az ilyen típusú villamos energia használata környezeti szempontból kevésbé káros megoldást jelent a kikötőkben horgonyzó hajók villamosenergia-szükségletének kielégítésére, mint e hajók bunkerolajának égetése.

(4) Amilyen mértékben a part menti villamos energia használatával elkerülhető a bunkerolaj-égetéssel keletkező légszennyező anyagok kibocsátása, az intézkedés olyan mértékben járul hozzá a helyi levegőminőség javításához a kikötővárosokban, valamint a zajterhelés csökkentéséhez. 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 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 az érvényessége alatt várhatóan nem okoz jelentős versenytorzulást, ezért nem fejt ki káros hatást a belső piac egészséges működésére.

[1] HL L 283., 2003.10.31., 51. o.
[2] HL L 301., 2014.10.21., 27–28. o.

(6) A 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (2) bekezdésével összhangban a szóban forgó rendelkezés szerinti engedélyek szigorúan korlátozott időre adhatók meg. Annak biztosítása érdekében, hogy az engedélyezés időtartama elég hosszú legyen ahhoz, hogy ne tántorítsa el az érintett gazdasági szereplőket a szükséges beruházásoktól, az engedélyt célszerű 2023. 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 energiára vonatkozó adókedvezményekkel kapcsolatban elfogadott általános szabályok alkalmazásának kezdőnapjától hatályát veszíti, amennyiben e rendelkezések 2023. december 31. előtt alkalmazandóvá válnak.

(7) A kikötők és hajók üzemeltetőit megillető 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 2020. június 26-i hatállyal meg kell adni, hogy Svédország az említett adókedvezményt a 2014/725/EU tanácsi végrehajtási határozat szerinti korábbi intézkedéseket követően megszakítás nélkül alkalmazni tudja.

(8) E határozat nem érinti az állami támogatásokra vonatkozó uniós előírások alkalmazását,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

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

2. cikk

Ezt a határozatot 2020. június 26-tól 2023. 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 alkalmazásának kezdőnapjáig kell alkalmazni.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Svéd Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök