EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Nederlandene til at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til [ladestationer til] elektriske køretøjer i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i Unionen er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet[1] (i det følgende benævnt "energibeskatningsdirektivet" eller "direktivet").

I henhold til direktivets artikel 19, stk. 1, og i tilslutning til bestemmelserne i navnlig artikel 5, 15 og 17 kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser af afgiftssatsen, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Direktivets artikel 15, stk. 1, litra e), giver medlemsstaterne mulighed for at anvende afgiftslempelser eller -fritagelser på elektricitet, der anvendes til godstransport og personbefordring med jernbane, metro, sporvogn og trolleybus. Der er imidlertid ingen bestemmelse, der giver mulighed for en afgiftslempelse for elektricitet, som anvendes til transport med elektriske køretøjer bortset fra trolleybusser.

I medfør af Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2266[2] har Nederlandene allerede fået tilladelse til at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til ladestationer til elektriske køretøjer, indtil den 31. december 2020.

Formålet med dette forslag er at imødekomme Nederlandenes anmodning om mulighed for fortsat at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til ladestationer til elektriske køretøjer, i perioden 1. januar 2021 - 1. januar 2025. Formålet med denne lavere sats er at fremme brugen af renere transportformer, reducere luftforureningen lokalt og at reducere CO_2-emissionerne fra transport.

Ved brev af 30. marts 2020 og efterfølgende korrespondance i overensstemmelse med direktivets artikel 19 underrettede de nederlandske myndigheder Kommissionen om, at de havde til hensigt at anvende en reduceret afgiftssats på 51,64 EUR pr. MWh for elektricitet leveret til ladestationer til elektriske køretøjer med et årligt forbrug på op til 10 MWh pr. ladestation. Forbrug mellem 10 og 50 MWh vil blive beskattet med en sats på 51,64 EUR, forbrug mellem 50 og 10 000 MWh vil blive beskattet med en sats på 13,75 EUR, og et årligt forbrug på over 10 000 MWh vil blive beskattet med en sats på 0,56 EUR. For ladestationer, der ikke er omfattet af afgiftssatserne for erhvervsmæssig brug, vil et årligt forbrug på over 10 000 MWh blive beskattet med en sats på 1,13 EUR. Den generelle afgiftssats vil være højere end minimumsafgiftssatsen for elektricitet til erhvervsmæssigt forbrug, der er fastlagt i direktiv 2003/96/EF. Den nationale afgiftssats, der på nuværende tidspunkt gælder for elektricitet anvendt til at oplade elektriske køretøjer, vil for de første 10 MWh af det årlige forbrug være på 94,28 EUR pr. MWh, hvilket er den nationale afgiftssats for elektricitet til erhvervsmæssigt og ikke-erhvervsmæssigt forbrug for dette forbrugsniveau. Nederlandene

[1] EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.
[2] EUT L 342 af 16.12.2016, s. 30.

anvender på nuværende tidspunkt differentierede nationale afgiftssatser for elektricitet afhængigt af den brugte mængde i henhold til artikel 5 i direktiv 2003/96/EF[3].

Nederlandene indsendte supplerende oplysninger den 20. november 2020.

Nederlandene vil fortsat anvende den reducerede afgiftssats på elektricitet, der leveres til elektriske køretøjer af særlige offentlige og i nogle tilfælde private ladestationer eller virksomhedsstationer til elektriske køretøjer. Disse ladestationer har normalt en direkte tilslutning til nettet. Operatørerne af ladestationerne, samt de private og offentlige selskaber, der er berettiget til at anvende den reducerede sats, skal indsende en erklæring til leverandøren af elektricitet, hvoraf det fremgår, at nettilslutningen udelukkende er beregnet til at levere elektricitet til elektriske køretøjer. Nederlandenes anmodning udelukker ladestationer, hvor opladning finder sted med udskiftning af batterier, fra lempelserne.

Den generelle afgiftssats, herunder den reducerede sats for de første 10 MWh pr. år for hver enhed, vil komme til at ligge et godt stykke over den minimumssats, der er fastsat i bilag I, tabel C, i Rådets direktiv 2003/96/EF.

Ifølge de nederlandske myndigheder skal operatøren af en ladestation, hvis denne har til hensigt at anvende den reducerede afgiftssats på sine ladestationer, indsende en erklæring til elektricitetsleverandøren, der angiver, hvilke nettilslutninger der udelukkende er beregnet til levering af elektricitet til elektriske køretøjer. Foranstaltningen vil kun finde anvendelse på den elektricitet, der leveres til de udpegede tilslutninger. Operatøren af ladestationen har desuden pligt til at informere elektricitetsleverandøren, såfremt den har økonomiske problemer og er berettiget til støtte i overensstemmelse med rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikke-finansielle virksomheder (2014/C 249/01). I dette tilfælde vil leverandøren ikke længere have lov til at anvende den reducerede energiafgift på elektricitet.

Den fordel, der følger af den reducerede afgift, varierer afhængigt af mængden af kilowatt-timer. Som fremhævet af de nederlandske myndigheder er der på grundlag af en undersøgelse bestilt på nationalt plan i gennemsnit anslået en forsyning på 3 900 kWh pr. ladestation i 2020. I dette tilfælde skønnes det, at den maksimale skattefordel pr. ladestation i 2020 er på 289 EUR for hele året. Fordelen bliver større, hvis den almindelige energiafgift stiger. Desuden kan en ladestation i praksis levere 12 000 kWh om året. Dette giver en forventet maksimal samlet fordel på 815 EUR i 2020. Antallet af ladestationer pr. støttemodtager varierer.

Som anført af de nederlandske myndigheder er der i øjeblikket ca. 40 operatører af ladestationer i Nederlandene.

Foranstaltningen er åben for alle EU-operatører, uden forskelsbehandling. Oprindelseslandet for operatøren af ladestationen er ikke nogen betingelse for at udnytte foranstaltningen. Ligeledes kan en transportvirksomhed eller en husholdning, der har en ladestation, udnytte foranstaltningen, forudsat at de opfylder ovennævnte betingelser.

[3] Nederlandene anvender differentierede afgiftssatser for elektricitet i medfør af artikel 5 i direktiv 2003/96/EF på baggrund af kvantitative forbrugsniveauer. Ifølge de senest forelagt oplysninger er de nationale afgiftssatser som følger: 94,28 EUR pr. MWh for 0-10 MWh elektricitet anvendt på et år, 51,64 EUR for mængder mellem 10 og 50 MWh og 13,75 EUR for mængder mellem 50 og 10 000 MWh. For forbrug på over 10 000 MWh er afgiftssatsen på 0,56 EUR for erhvervsmæssigt forbrug og 1,13 EUR for ikke-erhvervsmæssigt forbrug. Som anført af de nederlandske myndigheder er satserne i energiafgiften genstand for en årlig justering baseret på inflationsraterne.

Som fremhævet i anmodningen har en undersøgelse bestilt af det nederlandske transportministerium vist, at der i øjeblikket i mange tilfælde stadig ikke er noget positivt forretningsmæssigt incitament for offentlige ladestationer. Dette er en hindring for udviklingen af infrastrukturen for offentlige ladestationer og brugen af elbiler. Formålet med foranstaltningen er fortsat at forbedre forretningsgrundlaget for offentlige ladestationer, hvilket skal gøre brugen af elbiler mere attraktiv og forbedre miljøet. En hurtig udvikling af infrastrukturen for offentlige ladestationer er afgørende for omstillingen fra køretøjer med forbrændingsmotorer, der primært kører på fossile brændstoffer, til elektriske køretøjer. Der er behov for en veludviklet infrastruktur for at gøre elektriske køretøjer til et anvendeligt alternativ til traditionel vejtransport. Dette er vigtigt på grund af de miljømæssige fordele ved omstillingen til elkørsel. Elektriske køretøjer giver generelt færre CO_2-emissioner og lokale luftforurenende stoffer (PM10, NOx) end køretøjer, der kører på fossile brændstoffer[4]. Ifølge de nederlandske myndigheder blev 14 % af elektriciteten i 2019 produceret ved hjælp af kul. Det forventes, at denne procentdel i 2030 vil være 0 %. I 2019 lå elektricitetsmixet i Nederlandene fra vedvarende energikilder på 18 % i 2019 og forventes at ligge på 58 % i 2025 og 75 % i 2030.

I anmodningen fremhæves det, at operatøren af en ladestation vil have mulighed for at lade (en del af) fordelen ved foranstaltningen komme kunderne til gode i form af en reduktion af prisen for opladning. Omkostningerne ved at eje et elektrisk køretøj vil således falde på grund af lavere udgifter til kørsel. Dette vil skabe et incitament for forbrugerne til at vælge en ny elbil frem for en ny bil, der kører på fossile brændstoffer. En anden positiv virkning ved lavere priser for opladning er, at ejerne af plug-in-hybridkøretøjer, der kan køre på el og fossile brændstoffer, vil blive tilskyndet til at benytte elektrisk energi i stedet for fossile brændstoffer til transport.

Med hensyn til foranstaltningens anvendelsesperiode bør denne periode som udgangspunkt være tilstrækkelig lang til fortsat at give eloperatører, private eller virksomheder retssikkerhed. Nederlandene har anmodet om yderligere fire år sammenholdt med de maksimalt tilladte seks år. Under disse omstændigheder forekommer det hensigtsmæssigt at indrømme tilladelsen for en periode på fire år, som ønsket af Nederlandene, og som hjemlet i direktivet.

- **Overensstemmelse med gældende bestemmelser på samme område**

I henhold til direktivets artikel 19, stk. 1, tredje afsnit, skal Kommissionen ved sin behandling af en anmodning blandt andet tage hensyn til et velfungerende indre marked, behovet for at sikre loyal konkurrence og EU's sundheds-, miljø-, energi- og transportpolitik.

Anvendelsen af afgiftslempelsen vil som beskrevet ikke medføre nogen hindringer for handelen inden for EU. Foranstaltningen er åben for alle EU-operatører, uden forskelsbehandling. Oprindelseslandet for operatøren af ladestationen er ikke nogen betingelse for at anvende foranstaltningen. Undtagelsen medfører ikke nogen problemer med det indre markeds funktion og modvirker ikke, men støtter snarere opfyldelsen af EU's politiske målsætninger, navnlig inden for energi, transport, klimaforandringer og miljø.

Bestemmelser under energibeskatningsdirektivet

I direktivets artikel 19, stk. 1, første afsnit, hedder det:

[4] https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/road/electric_en

Ud over bestemmelserne i de foregående artikler, navnlig artikel 5, 15 og 17, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Ifølge de nederlandske myndigheder overholder den pågældende nationale foranstaltning dette krav. Den ligger i forlængelse af Nederlandenes intention om at reducere drivhusgasemissioner og luftforurenende stoffer fra køretøjer og fortsætter med at understøtte EU's klimamål om at reducere CO_2-emissioner og øge andelen af vedvarende energi i transportsektorens samlede energiforbrug. Det antages, at muligheden for en afgiftslempelse for elektricitet til elektriske køretøjer vil give forbrugerne et yderligere incitament til at benytte renere energikilder og forbedre miljøet.

Regler for statsstøtte

De nederlandske myndigheder anerkender, at foranstaltningen udgør statsstøtte til fordel for operatører af ladestationer til elektriske køretøjer, der leverer elektricitet til elektriske køretøjer, hvilket kunne kvalificeres som gruppefritaget støtte i medfør af artikel 44 i Kommissionens forordning nr. 651/2014/EU[5].

Såfremt foranstaltningen opfylder de betingelser, der er fastsat i artikel 44 i den generelle gruppefritagelsesforordning (forordning nr. 651/2014/EU) samt dennes almindelige betingelser, er foranstaltningen omfattet af nævnte forordningens anvendelsesområde og er derfor fritaget for kravet om forudgående underretning.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Politik for miljø og klimaændringer

Gennemførelsen af denne foranstaltning vil bidrage til at reducere emissioner fra køretøjer og støtte EU's langsigtede klimamål om at reducere CO_2-emissioner. Efter de nederlandske myndigheders skøn vil det forventede energimix i Nederlandene fra vedvarende energikilder være på omkring 58 % i 2025 og nå op på 75 % in 2030. Ifølge Nederlandene stammer den elektricitet, der anvendes i den offentlige opladningsinfrastruktur næsten udelukkende fra vedvarende energi. En undersøgelse[6] udført i Nederlandene viser, at dette kan føre til en reduktion på 70 % af CO_2-emissionerne, hvilket er helt i overensstemmelse med direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder[7]. Som fremhævet i anmodningen kan det også hjælpe Nederlandene med at nå sit 10 %-mål for 2020 for energi fra vedvarende energikilder inden for transport, der er fastsat i nævnte direktiv.

Udover at nedbringe drivhusgasemissioner fremhæves det i anmodningen, at en mere udbredt brug af elbiler i høj grad bidrager til at forbedre luftkvaliteten: forureningshotspot i byerne er én af de største udfordringer, og emissioner fra transport er i denne forbindelse den største kilde til forurening (navnlig overskridelse af grænserne for NO_2-emissioner). Selv når elektriciteten ikke produceres fuldt ud fra vedvarende energikilder, vil de fleste fordele vedblive, eftersom emissionerne fra produktionen finder sted langt fra luftkvalitetshotspot, og emissionskilderne — kraftværker — vil være mere egnede til forureningskontrol.

Energipolitik

---

5 Kommissionens forordning nr. 651/2014/EU om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

6 TNO "Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen", (7. april 2015), s. 11.

7 EUT L 140 af 5.6.2009, s. 16.

Som fremhævet i anmodningen har en undersøgelse bestilt af det nederlandske transportministerium vist, at der i mange tilfælde stadig ikke er noget positivt forretningsmæssigt incitament for offentlige ladestationer. Dette er en hindring for udrulningen af infrastrukturen for offentlige ladestationer og brugen af elbiler.

Det erklærede formål med foranstaltningen er derfor at forbedre forretningsgrundlaget for offentlige ladestationer, hvilket skal gøre brugen af elbiler mere attraktiv og forbedre miljøet. En hurtig udrulning af offentlig opladningsinfrastruktur er af afgørende betydning for overgangen fra køretøjer, der anvender fossile brændstoffer, til elektriske køretøjer. Der er behov for en god infrastruktur, der skal gøre elektriske køretøjer til et realistisk alternativ til køretøjer, der anvender fossilt brændstof. Dette er vigtigt på grund af de miljømæssige fordele ved omstillingen til elkørsel. Elektriske køretøjer har generelt både lavere CO_2-emissioner og lavere emissioner af luftforurenende stoffer (PM10, NOx) end køretøjer, der kører på fossile brændstoffer.

Som fremhævet i anmodningen har operatøren af en ladestation også mulighed for at lade (en del af) fordelen ved foranstaltningen komme kunderne til gode i form af en reduktion af prisen for opladning. I så fald vil omkostningerne ved ejerskab af elektriske køretøjer blive reduceret, hvilket igen har en positiv indflydelse på valget af at købe en ny elbil i stedet for en ny bil, der kører på fossilt brændstof. En anden positiv virkning ved lavere priser for opladning er, at ejerne af plug-in-hybridkøretøjer, der kan køre på el og fossile brændstoffer, vil blive tilskyndet til at vælge elektrisk energi i stedet for fossile brændstoffer.

Transportpolitik

Dette initiativ er helt i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU[8] om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. I henhold til dette direktiv skal medlemsstaterne udarbejde nationale politikrammer for udvikling af markedet for alternative brændstoffer, navnlig i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder. Direktivet forpligter medlemsstaterne til at installere et passende antal offentligt tilgængelige ladestationer.

Desuden er det nødvendigt, at EU's transportsystem dekarboniseres og moderniseres for at reducere dets emissioner med 90 % inden 2050. Elektrisk mobilitet er afgørende, idet den vil fremskynde dekarboniseringen og mindske forureningen, navnlig i byerne. Nye mobilitetstjenester vil effektivisere transportsystemet og mindske trafiktrængslen[9].

Det indre marked og fair konkurrence

Med hensyn til det indre marked og fair konkurrence er foranstaltningen åben for alle EU-operatører uden forskelsbehandling. Oprindelseslandet for operatøren af ladestationen er ikke nogen betingelse for at anvende foranstaltningen. Undtagelsen vil ikke give anledning til problemer med det indre markeds funktion.

I det foreliggende tilfælde kan der i endnu mindre grad forventes en væsentlig fordrejning af ovennævnte art, fordi Nederlandene vil overholde den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF for elektricitet.

---

8 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

9 Strategi for integration af energisystemet (COM (2020) 299 final, juli 2020).

Den tidsramme, for hvilken det foreslås at tillade, at der anvendes en lavere afgiftssats, gør det, medmindre der sker betydelige ændringer i den nuværende situation, usandsynligt, at den analyse, der er foretaget i de foregående afsnit, vil ændre sig inden foranstaltningens udløbsdato.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Artikel 19 i Kommissionens direktiv 2003/96/EF.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

Området for indirekte beskatning omfattet af artikel 113 i TEUF ligger ikke i sig selv inden for Den Europæiske Unions enekompetence, i den betydning der fremgår af artikel 3 i TEUF.

Ifølge artikel 19 i direktiv 2003/96/EF er Rådet dog blevet tildelt enekompetence, som en afledt ret, til at give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser i nævnte bestemmelses forstand. Medlemsstater kan derfor ikke sætte sig i stedet for Rådet. Som følge heraf gælder nærhedsprincippet ikke for den foreliggende gennemførelsesafgørelse. Under alle omstændigheder, eftersom dette dokument ikke er et udkast til en retsakt, bør det ikke videregives til de nationale parlamenter, jf. traktaternes protokol nr. 2 om overholdelse af nærhedsprincippet.

• Proportionalitetsprincippet

Forslaget overholder proportionalitetsprincippet. Afgiftsnedsættelsen overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at opnå det nævnte formål.

• Valg af retsakt

Den foreslåede retsakt er en gennemførelsesafgørelse fra Rådet. Artikel 19 i direktiv 2003/96/EF tillader kun denne type foranstaltning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

• Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontroller af gældende lovgivning

Foranstaltningen kræver ikke evaluering af gældende lovgivning.

• Høringer af interesserede parter

Forslaget er baseret på en anmodning fra Nederlandene og vedrører kun denne medlemsstat.

• Indhentning og brug af ekspertbistand

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

• Konsekvensanalyse

Forslaget vedrører en tilladelse til en medlemsstat på dennes egen anmodning og kræver ikke en konsekvensanalyse. Påvirkningen af priser er begrænset, påvirkningen af menneskers sundhed og miljøet er positiv, fordi formålet med foranstaltningen er at reducere brugen af fossile brændstoffer og fremme renere energi på transportområdet.

Ydermere tyder de oplysninger, som Nederlandene har indgivet, imidlertid på, at foranstaltningen kun vil have relativt begrænset virkning på skatteindtægterne[10], og afgiftssatsen på strøm stadig vil ligge over den minimumsafgiftssats, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF. Nederlandene forventer, at foranstaltningen vil bidrage positivt til at virkeliggøre miljømål og især reducere emissioner og forbedre luftkvaliteten.

- **Lovmæssig egnethed og forenkling**

Foranstaltningen kræver ikke en forenkling. Den er en følge af en anmodning fra Nederlandene og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Grundlæggende rettigheder**

Foranstaltningen vedrører ikke grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Foranstaltningen lægger ikke nogen økonomisk eller administrativ byrde på Unionen. Forslaget har derfor ingen indvirkning på EU-budgettet.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

En gennemførelsesplan er ikke nødvendig. Forslaget omhandler en tilladelse til afgiftsnedsættelse for en individuel medlemsstat på dens egen anmodning. Den gives for en begrænset periode frem til den 1. januar 2025. Afgiftssatsen, der vil blive anvendt, ligger over den minimumsafgiftssats, der er fastsat i energibeskatningsdirektivet. Forvaltningen kan evalueres i tilfælde af anmodning om fornyelse efter gyldighedsperiodens udløb.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Forslaget kræver ingen forklarende dokumenter om gennemførelsen.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 indeholder definitionen af "elektrisk køretøj", der er taget fra artikel 2 i direktiv 2014/94/EU. Definitionen skaber klarhed over omfanget af foranstaltningens anvendelsesområde.

I medfør af artikel 2 får Nederlandene tilladelse til at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres direkte til ladestationer til elektriske køretøjer.

Beskatningen må efter at være blevet reduceret ikke være lavere end de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF, og den reducerede sats finder anvendelse på elektricitet til biler til både privat og erhvervsmæssig brug.

Den nationale foranstaltning, som etableres ved denne afgørelse, er en del af en politik, som Nederlandene har udviklet for at sænke CO_2-emissioner, forbedre luftkvaliteten, øge andelen af vedvarende energikilder i transportsektoren og bidrage til EU's klimamål. Foranstaltningen omfatter incitamenter for forbrugere til at skifte til renere energi på transportområdet.

[10] Nederlandenes skøn over de årlige budgetudgifter er på 4,2 mio. EUR for 2021, 5,3 mio. EUR for 2022, 6,2 mio. EUR for 2023 og 7 mio. EUR for 2024.

I artikel 3 specificeres, at den ønskede tilladelse gives med virkning fra den 1. januar 2021 for en periode på fire år, som ønsket af Nederlandene.

Det præciseres også, at hvis Rådet fastsætter generelle regler for afgiftsfordele for elektricitet til elektriske køretøjer, ophører afgørelsen med at finde anvendelse på den dato, hvor disse generelle regler træder i kraft.

I artikel 4 fastsættes, at beslutningen er rettet til Nederlandene.

2021/0010 (NLE)

Forslag til

RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

om bemyndigelse af Nederlandene til at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til [ladestationer til] elektriske køretøjer i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter[1] og elektricitet, særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2266[2] bemyndigedes Nederlandene til at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til ladestationer til elektriske køretøjer frem til 31. december 2020 i overensstemmelse med artikel 19 i direktiv 2003/96/EF.

(2) Den 30. marts 2020 anmodede Nederlandene om tilladelse til fortsat at anvende en lavere afgiftssats på elektricitet, der leveres til elektriske køretøjer for perioden fra den 1. januar 2021 til den 1. januar 2025. Efter anmodning fra Kommissionen fremlagde Nederlandene den 20. november 2020 yderligere oplysninger til støtte for sin ansøgning.

(3) Den lavere afgiftssats har til formål fortsat at fremme brugen af elektriske køretøjer ved at reducere udgifterne til den elektricitet, der anvendes til fremdrift i disse køretøjer.

(4) Brugen af elektriske køretøjer begrænser luftforurening, der stammer fra forbrænding af benzin og diesel samt andre fossile brændstoffer, og den bidrager derved til at forbedre luftkvaliteten i byerne. Brugen af elektriske køretøjer kan yderligere reducere CO_2-emissioner, navnlig hvis den anvendte elektricitet stammer fra vedvarende energikilder. En lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til elektriske køretøjer, forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.

(5) Nederlandene fremhævede, at den lavere afgiftssats vil gælde for levering af elektricitet til ladestationer til elektriske køretøjer med direkte tilslutning til elnettet, herunder offentlige ladestationer og visse private eller virksomhedsbaserede ladestationer.

---

[1] EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

[2] Rådets gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2266 af 6. december 2016 om bemyndigelse af Nederlandene til at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til ladestationer til elektriske køretøjer (EUT L 342 af 16.12.2016, s. 30).

(6) Nederlandene har anmodet om, at den lavere afgiftssats for elektricitet kun bliver anvendt på ladestationer, hvor elektriciteten bruges til at oplade et elektrisk køretøj direkte, og at den ikke finder anvendelse på elektricitet, der leveres ved udskiftning af batterier.

(7) En lavere afgiftssats for elektricitet leveret til elektriske køretøjer via ladestationer vil forbedre forretningsgrundlaget for offentligt tilgængelige ladestationer i Nederlandene, hvilket vil bidrage til at gøre brugen af elbiler mere attraktiv og medføre en forbedring af luftkvaliteten.

(8) Det relativt begrænsede antal elektriske køretøjer taget i betragtning samt det forhold, at beskatningsniveauet for elektricitet leveret til elektriske køretøjer via ladestationer til erhvervsmæssig brug vil ligge over minimumsafgiftssatsen, der er fastlagt i artikel 10 i direktiv 2003/96/EF, er det ikke sandsynligt, at den lavere afgiftssats vil være konkurrenceforvridende i løbet af den periode, som den ønskede tilladelse omhandler, og den vil således ikke påvirke det indre markeds korrekte funktion.

(9) Afgiftssatsen for elektricitet leveret til elektriske køretøjer via ladestationer, der ikke er til erhvervsmæssig brug, vil være over minimumsafgiftssatsen for ikke-erhvervsmæssig brug, der er fastlagt i artikel 10 i direktiv 2003/96/EF.

(10) Hver tilladelse, der er indrømmet i henhold til artikel 19, stk. 1, i direktiv 2003/96/EF skal være strengt tidsbegrænset. For at sikre, at tilladelsen er af en tilstrækkelig varighed til ikke at afholde de relevante økonomiske aktører fra at foretage de nødvendige investeringer, bør den ønskede tilladelse indrømmes for den ønskede periode. Tilladelsen kan dog ophøre med at finde anvendelse fra datoen for anvendelse af generelle bestemmelser om afgiftsfordele for elektricitet, der leveres til elektriske køretøjer, som vedtaget af Rådet i henhold til artikel 113 eller enhver anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, såfremt sådanne bestemmelser tages i brug før den 1. januar 2025.

(11) For at undgå en potentiel stigning i den administrative byrde for distributører og videredistributører af elektricitet som følge af ændringer af de gældende afgiftssatser bør Nederlandene kunne anvende den lavere afgiftssats på elektricitet, der leveres til elektriske køretøjer, uden afbrydelse. Den tilladelse, der anmodes om, bør derfor gives med virkning fra den 1. januar 2021 i umiddelbar forlængelse af den tidligere ordning i gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2266.

(12) Denne afgørelse gælder med forbehold for anvendelsen af Unionens regler for statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Med henblik på denne afgørelse finder definitionen af "elektrisk køretøj" i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU[3] anvendelse.

Artikel 2

Nederlandene har tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats for elektricitet leveret direkte til ladestationer til brug for elektriske køretøjer, undtagen ladestationer til udskiftning

[3] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

af batterier til elektriske køretøjer, forudsat at den i artikel 10 i direktiv 2003/96/EF fastlagte minimumsafgiftssats overholdes.

Artikel 3

Denne afgørelse finder anvendelse fra den 1. januar 2021 til den 1. januar 2025.

Skulle Rådet, som handler på grundlag af artikel 113 eller en anden relevant bestemmelse i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, imidlertid fastsætte generelle regler om skattemæssige fordele for elektricitet, der leveres til elektriske køretøjer, ophører denne afgørelse med at finde anvendelse på den dag, hvor disse generelle regler træder i kraft.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Rådets vegne
Formanden