EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung der Niederlande, gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Steuersatz auf Strom anzuwenden, der an [Ladestationen für] Elektrofahrzeuge geliefert wird

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der Union ist in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom[1] (im Folgenden die „Energiebesteuerungsrichtlinie“ oder „Richtlinie“) geregelt.

Gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie kann der Rat zusätzlich zu den insbesondere in den Artikeln 5, 15 und 17 festgelegten Bestimmungen einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, aufgrund besonderer politischer Erwägungen weitere Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen einzuführen.

Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie erlaubt den Mitgliedstaaten, Steuerermäßigungen oder -befreiungen für elektrischen Strom zur Verwendung als Kraftstoff für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahn-, U-Bahn-, Straßenbahn- und Oberleitungsbusverkehr zu gewähren. Allerdings gibt es keine Bestimmung, die eine Steuerermäßigung für elektrischen Strom zur Verwendung durch andere Elektrofahrzeuge als Oberleitungsbusse erlauben würde.

Mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2266 des Rates[2] wurden die Niederlande bereits ermächtigt, bis zum 31. Dezember 2020 einen ermäßigten Steuersatz auf Strom anzuwenden, der an Ladestationen für Elektrofahrzeuge geliefert wird.

Ziel dieses Vorschlags ist es, den Niederlanden zu ermöglichen, wie beantragt, ab dem 1. Januar 2021 und bis zum 1. Januar 2025 weiterhin einen ermäßigten Steuersatz auf Strom anzuwenden, der an Ladestationen für Elektrofahrzeuge geliefert wird. Damit sollen die Nutzung sauberer Verkehrsmittel weiterhin gefördert sowie die lokale Luftverschmutzung und die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen gesenkt werden.

Mit Schreiben vom 30. März 2020 und im anschließenden Schriftverkehr teilten die niederländischen Behörden der Kommission gemäß Artikel 19 der Richtlinie mit, dass sie beabsichtigen, auf einen Jahresstromverbrauch von bis zu 10 MWh pro Ladestation für Elektrofahrzeuge einen ermäßigten Steuersatz von 51,64 EUR pro MWh anzuwenden. Ein Verbrauch von 10 bis 50 MWh soll mit einem Steuersatz von 51,64 EUR, ein Verbrauch von 50 bis 10 000 MWh mit einem Steuersatz von 13,75 EUR und ein Jahresverbrauch von über 10 000 MWh mit einem Steuersatz von 0,56 EUR belegt werden. Bei Ladestationen, die nicht den Steuersätzen für eine betriebliche Verwendung unterliegen, soll ein Jahresverbrauch von über 10 000 MWh mit einem Steuersatz von 1,13 EUR belegt werden. Dieser Gesamtsteuersatz liegt über dem in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung. Der nationale Steuersatz, der derzeit auf die ersten 10 MWh des Jahresverbrauchs von Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen erhoben wird, würde sich auf 94,28 EUR pro MWh belaufen; das ist der nationale Steuersatz, der auf diese Stromverbrauchsmenge zur betrieblichen oder privaten Verwendung erhoben

[1] ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.
[2] ABl. L 342 vom 16.12.2016, S. 30.

wird. Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2003/96/EG wird Strom in den Niederlanden derzeit je nach der Verbrauchsmenge mit gestaffelten nationalen Steuersätzen belegt.[3]

Am 20. November 2020 hat die Kommission zusätzliche Angaben von den Niederlanden in dieser Angelegenheit erhalten.

In den Niederlanden soll weiterhin der ermäßigte Steuersatz auf Strom zur Aufladung elektrischer Fahrzeuge an speziellen öffentlichen und, in einigen Fällen, privaten oder betrieblichen Ladestationen für Elektrofahrzeuge gelten. Diese Ladestationen haben in der Regel einen direkten Anschluss an das Stromnetz. Die Betreiber der Ladestationen und die zur Anwendung des ermäßigten Steuersatzes berechtigten natürlichen oder juristischen Personen werden zur Abgabe einer Erklärung an den Stromversorger verpflichtet sein, in der sie versichern müssen, dass der Netzanschluss ausschließlich der Aufladung von Elektrofahrzeugen dient. Im Antrag der Niederlande werden Ladestationen, bei denen das Laden mit Austausch der Batterien erfolgt, von der Ermäßigung ausgenommen.

Der Gesamtsteuersatz einschließlich des ermäßigten Steuersatzes für die ersten 10 MWh des Jahresverbrauchs jeder Einheit läge erheblich über dem in Anhang I Tabelle C der Richtlinie 2003/96/EG des Rates festgelegten Mindeststeuerbetrag.

Nach Angaben der niederländischen Behörden wäre der Betreiber einer Ladestation, der einen ermäßigten Steuersatz auf den Strom für seine Ladestationen anwenden möchte, zur Abgabe einer Erklärung beim Energieversorger verpflichtet, in der er erläutert, welche Netzanschlüsse ausschließlich für die Aufladung von Elektrofahrzeugen bestimmt sind. Die Maßnahme würde nur für den Strom gelten, der an die bestimmten Anschlüsse geliefert wird. Darüber hinaus muss der Betreiber einer Ladestation den Energieversorger informieren, wenn er mit finanziellen Problemen kämpft und im Einklang mit den Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (2014/C 249/01) eine Beihilfe beantragen könnte. In diesem Fall darf der Versorger den ermäßigten Energiesteuersatz auf Strom nicht mehr anwenden.

Der sich aus dem ermäßigten Energiesteuersatz ergebende Vorteil wird von der Menge der Kilowattstunden abhängen. Wie von den niederländischen Behörden hervorgehoben wird, wird auf der Grundlage einer auf nationaler Ebene in Auftrag gegebenen Studie für das Jahr 2020 eine durchschnittliche Versorgung von 3900 kWh pro Ladestation geschätzt. In diesem Fall wird der maximale Vorteil pro Ladestation im Jahr 2020 auf 289 EUR pro Jahr geschätzt. Dieser Vorteil wird zunehmen, wenn die Standardenergiesteuer steigt. Zudem kann eine Ladestation in der Praxis 12 000 kWh pro Jahr liefern. Dies ergibt einen erwarteten maximalen Gesamtvorteil von 815 EUR im Jahr 2020. Die Anzahl der Ladestationen pro Begünstigtem ist unterschiedlich.

Nach Angaben der niederländischen Behörden gibt es derzeit etwa 40 Betreiber von Ladestationen in den Niederlanden.

[3] Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2003/96/EG wird Strom in den Niederlanden je nach der Verbrauchsmenge mit gestaffelten Steuersätzen belegt. Den letzten übermittelten Informationen zufolge gelten folgende nationale Steuersätze: 94,28 EUR pro MWh für einen Jahresstromverbrauch von 0 bis 10 MWh, 51,64 EUR für Mengen von 10 bis 50 MWh, 13,75 EUR für Mengen von über 50 bis 10 000 MWh. Auf Mengen von über 10 000 MWh wird bei betrieblicher Verwendung ein Steuersatz von 0,56 EUR und bei nichtbetrieblicher Verwendung ein Steuersatz von 1,13 EUR erhoben. Wie von den niederländischen Behörden angegeben, unterliegen die Energiesteuersätze einer jährlichen Anpassung anhand der Inflationsraten.

Von der Maßnahme können alle EU-Betreiber diskriminierungsfrei Gebrauch machen. Das Herkunftsland des Betreibers der Ladestation ist keine Voraussetzung für den sich aus der Maßnahme ergebenden Anspruch. Auch Transportunternehmen oder Haushalte, die eine Ladestation besitzen, könnten von der Maßnahme profitieren, sofern sie die oben genannten Voraussetzungen erfüllen.

Wie in dem Antrag hervorgehoben wird, hat eine vom niederländischen Verkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie gezeigt, dass es derzeit in vielen Fällen noch keinen positiven wirtschaftlichen Anreiz für öffentliche Ladestationen gibt. Dies stellt ein Hindernis für die Entwicklung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur und die Nutzung von Elektroautos dar. Ziel der Maßnahme ist es, die Wirtschaftlichkeit öffentlicher Ladestationen weiterhin zu verbessern, was die Nutzung von Elektroautos attraktiver machen würde und der Umwelt förderlich wäre. Ein rascher Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist von entscheidender Bedeutung für den Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die meist mit fossilen Energieträgern betrieben werden, zu Elektrofahrzeugen. Eine gut entwickelte Infrastruktur ist notwendig, wenn Elektrofahrzeuge eine praktikable Alternative zu traditionellen Straßenverkehrsmitteln werden sollen. Das ist wegen des Nutzens des Übergangs zu Elektrofahrzeugen für die Umwelt wichtig. Elektrofahrzeuge produzieren im Allgemeinen weniger CO_2-Emissionen und lokale Luftschadstoffe (PM10, NO_x) als Fahrzeuge, die mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden.[4] Nach Angaben der niederländischen Behörden lag der Kohleanteil an der Stromerzeugung im Jahr 2019 bei 14 %. Es wird erwartet, dass dieser Prozentsatz im Jahr 2030 bei 0 % liegen wird. Im Jahr 2019 lag der Anteil der erneuerbaren Energien am Energiemix in den Niederlanden bei 18 %; er soll im Jahr 2025 bei 58 % und im Jahr 2030 bei 75 % liegen.

In dem Antrag wird hervorgehoben, dass der Betreiber der Ladestation entscheiden können soll, ob er den sich aus der Maßnahme ergebenden Vorteil (zum Teil) in Form einer Preissenkung an seine Kunden weitergeben will. In diesem Fall würden die Kosten für Besitzer von Elektrofahrzeugen durch niedrigere Betriebskosten gesenkt. Damit wird für Verbraucher ein Anreiz geschaffen, statt eines mit fossilen Kraftstoffen betriebenen neuen Autos ein neues Elektroauto zu wählen. Ein weiterer positiver Effekt der niedrigeren Ladetarife besteht darin, dass für Besitzer von aufladbaren Hybridfahrzeugen, die sowohl mit Strom als auch mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden können, ein Anreiz geschaffen wird, anstelle von fossilen Kraftstoffen Strom zu tanken.

Die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung sollte grundsätzlich lang genug sein, um den Stromversorgern sowie natürlichen oder juristischen Personen weiterhin Rechtssicherheit zu bieten. Die Niederlande haben statt der maximal möglichen sechs Jahre eine Verlängerung von vier Jahren beantragt. Unter diesen Umständen erscheint es zweckmäßig, die Ermächtigung dem richtlinienkonformen Antrag der Niederlande entsprechend für vier Jahre zu erteilen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Gemäß Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Richtlinie wird jeder Antrag unter anderem im Hinblick auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes, die Wahrung des fairen Wettbewerbs sowie die Gesundheits-, Umweltschutz-, Energie- und Verkehrspolitik der EU geprüft.

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

Die Anwendung der beschriebenen Steuerermäßigung wird den Handel innerhalb der EU nicht behindern. Von der Maßnahme können alle EU-Betreiber diskriminierungsfrei Gebrauch machen. Das Herkunftsland des Betreibers der Ladestation ist keine Voraussetzung für die Beantragung der Steuerermäßigung. Die Anwendung der Ausnahmeregelung wird das Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen und den Errungenschaften der Unionspolitik – insbesondere in den Bereichen Energie, Verkehr, Klimawandel und Umweltschutz – nicht zuwiderlaufen, sondern vielmehr fördern.

Bestimmungen gemäß der Energiebesteuerungsrichtlinie

Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie lautet:

„Zusätzlich zu den Bestimmungen der vorstehenden Artikel, insbesondere der Artikel 5, 15 und 17, kann der Rat einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, auf Grund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen.“

Nach Angaben der niederländischen Behörden erfüllt die nationale Regelung diese Anforderung. Dies ergibt sich aus der Absicht der Niederlande, die Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen durch Fahrzeuge zu verringern und das Klimaschutzziel der EU – Verringerung der CO_2-Emissionen und Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor – weiterhin zu unterstützen. Es wird davon ausgegangen, dass die Möglichkeit einer Ermäßigung der Steuern auf Strom für Elektrofahrzeuge für die Verbraucher einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung von sauberer Energie darstellen würde und der Umwelt förderlich wäre.

Staatliche Beihilfen

Die niederländischen Behörden erkennen an, dass die Maßnahme eine staatliche Beihilfe für die Betreiber von Ladestationen für Elektrofahrzeuge darstellt, wobei es sich um eine Beihilfe im Rahmen einer Gruppenfreistellung gemäß Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission[5] handeln könnte.

Sofern die Maßnahme die in Artikel 44 der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (Verordnung (EU) Nr. 651/2014) genannten sowie deren allgemeine Bedingungen erfüllt, fällt sie in den Anwendungsbereich dieser Verordnung und ist somit von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung ausgenommen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Umwelt und Klimawandel

Die Durchführung dieser Maßnahme wird einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen von Fahrzeugen leisten und die langfristigen Klimaschutzziele der EU hinsichtlich der Verringerung der CO_2-Emissionen unterstützen. Nach Schätzungen der niederländischen Behörden wird der Anteil der erneuerbaren Energiequellen am Energiemix in den Niederlanden im Jahr 2025 bei etwa 58 % liegen und 2030 auf 75 % steigen. Nach Angaben der Niederlande stammt der Strom der öffentlichen Ladeinfrastruktur fast ausschließlich aus

[5] Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

erneuerbaren Energiequellen. Eine in den Niederlanden durchgeführte Studie[6] zeigt, dass dies zu einer Verringerung der CO_2-Emissionen um 70 % führen kann, was der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen[7] in vollem Umfang entspricht. Wie in dem Antrag hervorgehoben wird, kann dies die Niederlande auch dabei unterstützen, ihr für 2020 in der Richtlinie festgelegtes Ziel von 10 % Energie aus erneuerbaren Quellen im Verkehr zu erreichen.

Abgesehen davon, dass weniger Treibhausgase freigesetzt werden, wird in dem Antrag hervorgehoben, dass eine stärkere Nutzung von Elektroautos erheblich zur Verbesserung der Luftqualität beitragen wird: Städtische Gebiete mit besonders hoher Schadstoffbelastung stellen eine der größten Herausforderungen dar; den Hauptanteil daran tragen verkehrsbedingte Emissionen (insbesondere Überschreitungen der Grenzwerte für NO_2). Und selbst wenn der Strom nicht vollständig aus erneuerbaren Energiequellen erzeugt wird, bleiben die meisten Vorteile erhalten, da die bei der Erzeugung entstehenden Emissionen weit entfernt von den Gebieten liegen, in denen die Luftqualität besonders schlecht ist, und sich einschlägige Kontrollmaßnahmen besser bei den Emissionsquellen – den Kraftwerken – durchführen lassen.

Energie

Wie von den niederländischen Behörden berichtet, hat eine auf nationaler Ebene in Auftrag gegebene Studie gezeigt, dass derzeit in vielen Fällen noch kein positives Geschäftsszenario für öffentliche Ladestationen besteht. Dies stellt ein Hindernis für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und die Nutzung von Elektroautos dar.

Erklärtes Ziel der Maßnahme ist es daher, die Wirtschaftlichkeit öffentlicher Ladestationen zu verbessern, was die Nutzung von Elektroautos attraktiver machen würde und der Umwelt förderlich wäre. Ein schneller Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist von entscheidender Bedeutung für den Übergang von mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen zu Elektrofahrzeugen. Eine gute Infrastruktur ist notwendig, wenn Elektrofahrzeuge eine realistische Alternative zu Fahrzeugen mit fossilen Brennstoffen werden sollen. Das ist wegen des Nutzens des Übergangs zu Elektrofahrzeugen für die Umwelt wichtig. Elektrofahrzeuge haben im Allgemeinen sowohl geringere CO_2-Emissionen als auch geringere Luftschadstoffemissionen (PM10, NO_x) als Fahrzeuge, die mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden.

Wie im Antrag hervorgehoben wird, hat der Betreiber der Ladestation auch die Möglichkeit, den sich aus der Maßnahme ergebenden Vorteil (zum Teil) in Form einer Preissenkung an seine Kunden weiterzugeben. In diesem Fall sinken die Betriebskosten von Elektrofahrzeugen, was sich wiederum positiv auf die Kaufentscheidung für ein neues Elektroauto anstelle eines mit fossilen Kraftstoffen betriebenen neuen Autos auswirkt. Ein weiterer positiver Effekt der niedrigeren Ladetarife besteht darin, dass für Besitzer von aufladbaren Hybridfahrzeugen, die sowohl mit Strom als auch mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden können, ein Anreiz geschaffen wird, anstelle von fossilen Kraftstoffen Strom zu tanken.

Verkehr

[6] TNO „Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen“, (7. April 2015), S. 11–15.

[7] ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16.

Die Initiative steht vollkommen im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU[8] über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Diese Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Entwicklung eines nationalen Strategierahmens für die Marktentwicklung im Bereich der alternativen Kraftstoffe und der entsprechenden Infrastruktur, insbesondere in städtischen/vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladestationen.

Außerdem muss das Verkehrssystem der EU dekarbonisiert und modernisiert werden, um seine Emissionen bis 2050 um 90 % zu reduzieren. Elektromobilität spielt dabei eine entscheidende Rolle und wird die Dekarbonisierung beschleunigen und die Umweltverschmutzung verringern, vor allem in den Städten. Neue Mobilitätsdienste werden das Verkehrssystem effizienter machen und entlasten.[9]

Binnenmarkt und fairer Wettbewerb

Unter den Gesichtspunkten des Binnenmarktes und des fairen Wettbewerbs können alle EU-Betreiber von der Maßnahme diskriminierungsfrei Gebrauch machen. Das Herkunftsland des Betreibers der Ladestation ist keine Voraussetzung für die Beantragung der Steuerermäßigung. Die Anwendung der Ausnahmeregelung wird das Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen.

Im vorliegenden Fall ist kaum mit einer erheblichen derartigen Wettbewerbsverzerrung zu rechnen, da die Niederlande den in der Richtlinie 2003/96/EG vorgeschriebenen Mindeststeuerbetrag für elektrischen Strom einhalten wollen.

Angesichts des Zeitraums, für den die Ermächtigung zur Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes vorgeschlagen wird, ist es – sofern sich der derzeitige Rahmen und die aktuelle Situation nicht wesentlich ändern – unwahrscheinlich, dass sich die in den vorherigen Absätzen dargelegte Analyse vor Ablauf der Geltungsdauer der Maßnahme ändert.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Der Bereich der indirekten Steuern gemäß Artikel 113 AEUV fällt nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union im Sinne von Artikel 3 AEUV.

Jedoch ist gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG – nach abgeleitetem Recht – ausschließlich der Rat befugt, einen Mitgliedstaat zu ermächtigen, weitere Befreiungen oder Ermäßigungen im Sinne dieser Vorschrift einzuführen. Daher können die Mitgliedstaaten nicht an die Stelle des Rates treten. Somit findet das Subsidiaritätsprinzip keine Anwendung auf den vorliegenden Durchführungsbeschluss. Da es sich bei diesem Rechtsakt nicht um den Entwurf eines Gesetzgebungsakts handelt, sollte er nicht gemäß dem den Verträgen

[8] Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

[9] Strategie zur Integration des Energiesystems (COM(2020) 299 final, Juli 2020).

beigefügten Protokoll Nr. 2 den nationalen Parlamenten zur Überprüfung der Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips zugeleitet werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Steuerermäßigung geht nicht über das für die Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus.

- **Wahl des Instruments**

Als Instrument wird ein Durchführungsbeschluss des Rates vorgeschlagen. Nach Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG ist nur diese Art von Maßnahme möglich.

3. ERGEBNISSE VON EX-POST-BEWERTUNGEN, VON KONSULTATIONEN DER INTERESSENTRÄGER UND VON FOLGENABSCHÄTZUNGEN

- **Ex-post-Bewertungen/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Maßnahme erfordert keine Bewertung bestehender Rechtsvorschriften.

- **Konsultation der Interessenträger**

Dieser Vorschlag stützt sich auf einen Antrag der Niederlande und betrifft nur diesen Mitgliedstaat.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Dieser Vorschlag betrifft eine von einem einzelnen Mitgliedstaat beantragte Ermächtigung und erfordert keine Folgenabschätzung. Die Auswirkungen auf die Preise sind begrenzt und die Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen und die Umwelt sind positiv, da die Maßnahme auf einen geringeren Verbrauch von fossilen Kraftstoffen und die Förderung saubererer Energiequellen im Verkehrsbereich abzielt.

Darüber hinaus lassen die von den Niederlanden vorgelegten Informationen darauf schließen, dass die Maßnahme relativ geringe Auswirkungen auf die Steuereinnahmen hat[10], und der Steuersatz für elektrischen Strom liegt immer noch über dem Mindeststeuerbetrag gemäß der Richtlinie 2003/96/EG. Die Niederlande erwarten von der Maßnahme positive Auswirkungen im Hinblick auf das Erreichen ihrer umweltpolitischen Ziele und insbesondere eine Verminderung der Emissionen und eine Verbesserung der Luftqualität vor Ort.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines von den Niederlanden vorgelegten Antrags und betrifft nur diesen Mitgliedstaat.

- **Grundrechte**

Die Maßnahme wirkt sich nicht auf die Grundrechte aus.

[10] Die Niederlande schätzen die jährlichen Haushaltsausgaben auf 4,2 Mio. EUR für 2021, 5,3 Mio. EUR für 2022, 6,2 Mio. EUR für 2023 und 7 Mio. EUR für 2024.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Maßnahme beinhaltet keine finanziellen oder administrativen Belastungen für die Union. Der Vorschlag hat daher keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Ein Durchführungsplan ist nicht erforderlich. Dieser Vorschlag betrifft eine von einem einzelnen Mitgliedstaat beantragte Ermächtigung zur Anwendung einer Steuerermäßigung. Diese wird für einen begrenzten Zeitraum bis zum 1. Januar 2025 erteilt. Der geplante Steuersatz liegt über dem in der Energiebesteuerungsrichtlinie festgelegten Mindeststeuersatz. Die Maßnahme kann im Falle eines Antrags auf Verlängerung nach Ablauf der Geltungsdauer bewertet werden.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Der Vorschlag erfordert keine erläuternden Dokumente zur Umsetzung.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

In Artikel 1 wird der Begriff „Elektrofahrzeuge“ definiert, der aus Artikel 2 der Richtlinie 2014/94/EU übernommen wurde. Diese Definition sorgt für Klarheit hinsichtlich des Anwendungsbereichs der Maßnahme.

Gemäß Artikel 2 dürfen die Niederlande einen ermäßigten Steuersatz auf Strom anwenden, der an Ladestationen geliefert wird, die direkt zum Laden von Elektrofahrzeugen genutzt werden.

Die Höhe der Besteuerung nach Ermäßigungen darf in keinem Fall unter den in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten EU-Mindestbeträgen liegen, und die Ermäßigung gilt für Strom zur Aufladung von privat oder betrieblich genutzten Fahrzeugen.

Die nationale Maßnahme, die Gegenstand dieses Beschlusses ist, ist Teil einer Strategie der Niederlande zur Senkung der CO_2-Emissionen, zur Verbesserung der Luftqualität, zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehr und zur Unterstützung der Klimaschutzziele der EU. Die Maßnahme wird für die Verbraucher Anreize schaffen, damit sie auf sauberere Energiequellen im Verkehrsbereich umsteigen.

Mit Artikel 3 wird festgelegt, dass die Ermächtigung entsprechend dem Antrag der Niederlande mit Wirkung vom 1. Januar 2021 für einen Zeitraum von vier Jahren gewährt wird.

Ferner wird in diesem Artikel klargestellt, dass, sofern der Rat allgemeine Regelungen über Steuervergünstigungen für Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen erlässt, dieser Beschluss an dem Tag außer Kraft tritt, an dem diese allgemeinen Regelungen anwendbar werden.

In Artikel 4 ist festgelegt, dass der Beschluss an die Niederlande gerichtet ist.

2021/0010 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung der Niederlande, gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG einen ermäßigten Steuersatz auf Strom anzuwenden, der an [Ladestationen für] Elektrofahrzeuge geliefert wird

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom[1], insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2266[2] des Rates wurden die Niederlande ermächtigt, gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG bis zum 31. Dezember 2020 einen ermäßigten Steuersatz auf Strom anzuwenden, der an Ladestationen geliefert wird, an denen Elektrofahrzeuge direkt aufgeladen werden.

(2) Am 30. März 2020 ersuchten die Niederlande um die Ermächtigung, für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 1. Januar 2025 weiterhin einen ermäßigten Steuersatz auf Strom anzuwenden, der an Elektrofahrzeuge geliefert wird. Auf Ersuchen der Kommission übermittelten die Niederlande am 20. November 2020 zusätzliche Informationen zur Begründung ihres Antrags.

(3) Mit dem ermäßigten Steuersatz soll die Nutzung von Elektrofahrzeugen durch Senkung der Kosten für den Strom zum Betreiben dieser Fahrzeuge weiterhin gefördert werden.

(4) Die Nutzung von Elektrofahrzeugen verhindert die Emission von Luftschadstoffen, die bei der Verbrennung von Benzin und Diesel oder anderen fossilen Kraftstoffen entstehen, und trägt deshalb zur Verbesserung der Luftqualität in Städten bei. Die Nutzung von Elektrofahrzeugen kann zudem zur Verringerung der CO_2-Emissionen beitragen, insbesondere dann, wenn der verbrauchte Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Ein ermäßigter Steuersatz auf Strom, der an Elektrofahrzeuge geliefert wird, dürfte daher zur Verwirklichung der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.

(5) Wie von den Niederlanden hervorgehoben wird, würde der ermäßigte Steuersatz für die Lieferung von Strom an Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit direktem

[1] ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

[2] Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2266 des Rates vom 6. Dezember 2016 zur Ermächtigung der Niederlande, einen ermäßigten Steuersatz auf Strom anzuwenden, der an Ladestationen für Elektrofahrzeuge geliefert wird (ABl. L 342 vom 16.12.2016, S. 30).

Anschluss an das Stromnetz gelten, einschließlich öffentlicher Ladestationen und einiger privater oder betrieblicher Ladestationen.

(6) Die Niederlande haben den ermäßigten Steuersatz nur für Ladestationen beantragt, an denen Elektrofahrzeuge direkt aufgeladen werden; ausgeschlossen sind Ladestationen, an denen der Austausch von Batterien erfolgt.

(7) Ein ermäßigter Steuersatz auf Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen an Ladestationen wird die Wirtschaftlichkeit öffentlich zugänglicher Ladestationen in den Niederlanden verbessern, was die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver machen und zur Verbesserung der Luftqualität führen wird.

(8) In Anbetracht der relativ geringen Zahl an Elektrofahrzeugen und des Umstands, dass der Steuerbetrag für Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen an Ladestationen für betriebliche Verwendungen über dem Mindeststeuerbetrag gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG liegen wird, dürfte der ermäßigte Steuersatz für den Zeitraum, für den die Ermächtigung beantragt wird, nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen und somit das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen.

(9) Der Steuerbetrag für Strom zum Aufladen von nicht betrieblich genutzten Elektrofahrzeugen an Ladestationen wird über dem Mindeststeuerbetrag für nicht betriebliche Verwendungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG liegen.

(10) Jede gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie 2003/96/EG gewährte Ermächtigung muss zeitlich streng befristet sein. Damit gewährleistet wird, dass der Ermächtigungszeitraum lang genug ist, um die einschlägigen Wirtschaftsteilnehmer nicht von den erforderlichen Investitionen abzuhalten, ist es angezeigt, die Ermächtigung für den beantragten Zeitraum zu erteilen. Allerdings sollte die Geltungsdauer dieser Ermächtigung mit dem Anwendungsbeginn allgemeiner Bestimmungen über Steuervergünstigungen für an Elektrofahrzeuge gelieferten Strom enden, die der Rat auf der Grundlage von Artikel 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlässt, sofern diese Bestimmungen vor dem 1. Januar 2025 anwendbar werden.

(11) Um einen potenziellen Anstieg des Verwaltungsaufwands für Verteiler und Weiterverteiler von elektrischem Strom infolge von Änderungen der geltenden Steuersätze zu vermeiden, sollten die Niederlande in der Lage sein, den ermäßigten Steuersatz auf Strom, der an Elektrofahrzeuge geliefert wird, ohne Unterbrechung anzuwenden. Die beantragte Ermächtigung sollte daher mit Wirkung vom 1. Januar 2021 in direktem Anschluss an die zuvor gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2266 geltende Regelung gewährt werden.

(12) Der vorliegende Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Für die Zwecke dieses Beschlusses gilt die in Artikel 2 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[3] festgelegte Definition des Begriffs „Elektrofahrzeug“.

Artikel 2

Die Niederlande werden ermächtigt, auf Strom, der an Ladestationen geliefert wird, an denen Elektrofahrzeuge direkt und nicht durch Austausch von Batterien aufgeladen werden, einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden, sofern die in Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG genannten Mindeststeuerbeträge eingehalten werden.

Artikel 3

Dieser Beschluss gilt vom 1. Januar 2021 bis zum 1. Januar 2025.

Sollte der Rat allerdings auf der Grundlage von Artikel 113 oder einer anderen einschlägigen Bestimmung des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union allgemeine Regelungen über Steuervergünstigungen für Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen erlassen, tritt dieser Beschluss an dem Tag außer Kraft, an dem diese allgemeinen Regelungen anwendbar werden.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident

[3] Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).