COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

de autorizare a Țărilor de Jos să aplice o cotă redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată [stațiilor de încărcare a] vehiculelor electrice în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Impozitarea produselor energetice și a energiei electrice în Uniune este reglementată de Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității[1] („Directiva privind impozitarea energiei” sau „directiva”).

În conformitate cu articolul 19 alineatul (1) din directivă, pe lângă dispozițiile prevăzute în special la articolele 5, 15 și 17, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri ale nivelului de impozitare din motive de politică specifice.

Articolul 15 alineatul (1) litera (e) din directivă prevede că statele membre pot aplica scutiri sau reduceri ale nivelului de impozitare pentru energia electrică utilizată pentru transportul de bunuri și pasageri pe calea ferată, cu metroul, tramvaiul și troleibuzul. Nu există însă nicio dispoziție care să permită o reducere a nivelului de impozitare pentru energia electrică utilizată pentru transportul cu vehicule electrice, altele decât troleibuzele.

Prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2266 a Consiliului[2], Țările de Jos au fost autorizate deja să aplice o cotă redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice până la 31 decembrie 2020.

Obiectivul prezentei propuneri este de a permite Țărilor de Jos să continue să aplice o cotă redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice, potrivit cererii, de la 1 ianuarie 2021 până la 1 ianuarie 2025. Această reducere este menită să promoveze în continuare utilizarea unor moduri de transport mai puțin poluante și să reducă poluarea aerului la nivel local și emisiile de CO2 provenite din transporturi.

Prin scrisoarea din 30 martie 2020 și corespondența ulterioară, în conformitate cu articolul 19 din directivă, autoritățile neerlandeze au informat Comisia că intenționează să aplice o cotă redusă de impozitare de 51,64 EUR/MWh pentru energia electrică furnizată stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice, pentru un consum anual de până la 10 MWh per stație de încărcare. Pentru un consum de peste 10 MWh până la 50 MWh ar urma să se aplice o cotă de 51,64 EUR, pentru 50-10 000 MWh o cotă de 13,75 EUR, iar pentru un consum anual de peste 10 000 MWh, o cotă de 0,56 EUR. În cazul stațiilor de încărcare care nu sunt acoperite de cotele de impozitare pentru uz comercial, consumul anual de peste 10 000 MWh ar urma să fie impozitat cu o cotă de 1,13 EUR. Nivelul global al taxei va fi superior nivelului minim al taxei la energia electrică pentru uz comercial prevăzut în Directiva 2003/96/CE. Cota de impozitare aplicabilă la nivel național energiei electrice utilizate pentru încărcarea vehiculelor electrice pentru primii 10 MWh din consumul anual ar fi de 94,28 EUR per MWh, aceasta fiind cota de impozitare aplicată la nivel național energiei electrice pentru uz comercial și necomercial pentru acest nivel de consum. Țările de Jos aplică în prezent cote de impozitare

[1] JO L 283, 31.10.2003, p. 51-70.
[2] JO L 342, 16.12.2016, p. 30-31.

naționale diferențiate în funcție de cantitatea de energie electrică consumată, în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2003/96/CE[3].

La 20 noiembrie 2020, au fost primite informații suplimentare din partea Țărilor de Jos.

Țările de Jos ar continua să aplice cota redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată vehiculelor electrice de către stațiile publice și, în unele cazuri, private sau corporative de încărcare a vehiculelor electrice. Aceste stații de încărcare au, în mod normal, o conexiune directă la rețea. Operatorii stațiilor de încărcare și entitățile private sau corporative îndreptățite să aplice cota redusă vor fi obligate să prezinte furnizorului de energie electrică o declarație care să ateste că racordarea la rețea este destinată exclusiv pentru alimentarea cu energie electrică a vehiculelor electrice. Cererea formulată de Țările de Jos exclude de la aplicarea reducerilor stațiile de încărcare în care încărcarea are loc prin schimb de baterii.

Nivelul global de impozitare, inclusiv cota redusă pentru primii 10 MWh din consumul anual al fiecărei entități, ar fi cu mult peste nivelul minim stabilit în anexa I tabelul C din Directiva 2003/96/CE a Consiliului.

Potrivit autorităților neerlandeze, în cazul în care operatorul stației de încărcare intenționează să aplice o cotă redusă de impozitare a energiei electrice în stațiile sale de încărcare, acesta ar fi obligat să prezinte furnizorului de energie electrică o declarație în care să explice care dintre conexiunile sale la rețea sunt destinate exclusiv alimentării cu energie electrică a vehiculelor electrice. Această măsură s-ar aplica numai pentru energia electrică furnizată conexiunilor desemnate. În plus, operatorul stației de încărcare este obligat să informeze furnizorul de energie electrică dacă întreprinderea sa se confruntă cu dificultăți financiare și este eligibilă pentru acordarea unui ajutor în conformitate cu Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate (2014/C 249/01). În acest caz, furnizorul nu va mai fi autorizat să aplice cota redusă de impozitare a energiei electrice.

Avantajul obținut prin aplicarea cotei reduse de impozitare va varia în funcție de cantitatea de kilowați-oră. Astfel cum au subliniat autoritățile neerlandeze, pe baza unui studiu comandat la nivel național, în 2020 se estimează, în medie, o alimentare de 3 900 kWh per stație de încărcare. În acest caz, avantajul maxim pentru fiecare stație de încărcare în 2020 este estimat la 289 EUR pe an. Acest avantaj va crește în cazul în care cota de impozitare standard a energiei va fi majorată. În plus, o stație de încărcare poate furniza, în practică, 12 000 kWh pe an. Acest lucru duce la un avantaj total maxim preconizat de 815 EUR în 2020. Numărul stațiilor de încărcare per beneficiar variază.

Astfel cum au raportat autoritățile neerlandeze, în Țările de Jos există în prezent aproximativ 40 de operatori de stații de încărcare.

Măsura este disponibilă tuturor operatorilor din UE, fără discriminare. Țara de origine a operatorului stației de încărcare nu este o condiție pentru a beneficia de această măsură. O

[3] Țările de Jos aplică cote de impozitare diferențiate pentru energie electrică, în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2003/96/CE, în funcție de nivelurile cantitative de consum. Conform celor mai recente informații furnizate, cotele de impozitare naționale sunt următoarele: 94,28 EUR/MWh pentru un consum anual de energie electrică de 0-10 MWh, 51,64 EUR pentru un consum de peste 10 și până la 50 MWh, 13,75 EUR pentru un consum de peste 50 și până la 10 000 MWh. Pentru un consum de peste 10 000 MWh, cotele de impozitare sunt de 0,56 EUR pentru uz comercial și 1,13 EUR pentru uz necomercial. Potrivit autorităților neerlandeze, cotele de impozitare a energiei electrice fac obiectul unei ajustări anuale bazate pe ratele inflației.

companie de transport sau o gospodărie care deține o stație de încărcare ar putea, de asemenea, să beneficieze de această măsură, dacă îndeplinește condițiile menționate mai sus.

După cum s-a subliniat în cerere, un studiu comandat de Ministerul Transporturilor din Țările de Jos a arătat că, în prezent, în multe cazuri, încă nu există un stimulent comercial pozitiv pentru stațiile de încărcare publice. Acest lucru constituie un obstacol pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare publice și pentru utilizarea automobilelor electrice. Măsura urmărește îmbunătățirea în continuare a interesului economic al stațiilor de încărcare publice, ceea ce ar trebui să determine creșterea atractivității automobilelor electrice și îmbunătățirea mediului. Dezvoltarea rapidă a infrastructurii publice de stații de încărcare este de o importanță vitală pentru tranziția de la vehicule cu motoare cu combustie internă care funcționează în principal cu combustibili fosili la vehiculele electrice. Pentru ca vehiculele electrice să devină o alternativă viabilă la transportul rutier tradițional, este necesară o infrastructură bine dezvoltată. Acest lucru este important, datorită beneficiilor pentru mediu pe care le aduce tranziția către vehiculele electrice. Vehiculele electrice produc în general mai puține emisii de CO2 și poluanți atmosferici locali (PM10, NOx) decât vehiculele care utilizează combustibilii fosili[4]. Potrivit autorităților neerlandeze, în 2019, procentul de energie electrică produsă pe bază de cărbune a fost de 14 %. Se estimează că în 2030 acest procentaj va fi de 0 %. În 2019, mixul energetic din surse regenerabile în Țările de Jos a fost de 18 % în 2019 și se preconizează că va fi de 58 % în 2025 și de 75 % în 2030.

Potrivit cererii, operatorul stației de încărcare ar avea opțiunea de a transfera (o parte din) avantajul măsurii asupra clienților, sub forma unei reduceri a tarifelor de încărcare. În acest caz, costurile aferente deținerii vehiculelor electrice ar fi reduse datorită costurilor mai scăzute de utilizare a acestora. În acest mod, consumatorii vor fi stimulați să aleagă un nou automobil electric în locul unui nou automobil pe bază de combustibili fosili. Un alt efect pozitiv al tarifelor mai scăzute de încărcare este că proprietarii de vehicule hibride reîncărcabile care pot funcționa atât cu energie electrică, cât și pe bază de combustibili fosili vor fi încurajați să utilizeze energia electrică mai degrabă decât combustibilii fosili pentru transport.

În ceea ce privește perioada de aplicare a măsurii, ea trebuie să fie, în principiu, suficient de lungă încât să le ofere în continuare certitudine juridică operatorilor din sectorul energiei electrice (entități private sau corporative). Țările de Jos au solicitat o prelungire a perioadei de aplicare de patru ani, perioada maximă posibilă fiind de șase ani. În aceste condiții, este adecvat să se acorde autorizația solicitată pentru o perioadă de patru ani, în conformitate cu cererea Țărilor de Jos și cu dispozițiile directivei.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

În conformitate cu articolul 19 alineatul (1) al treilea paragraf din directivă, fiecare cerere se examinează luându-se în considerare, printre altele, funcționarea corectă a pieței interne, nevoia de a asigura o concurență loială și respectarea politicilor UE în domeniul sănătății, al mediului, al energiei și al transporturilor.

Aplicarea descrisă a măsurii de reducere a taxei nu creează obstacole în calea comerțului în interiorul UE. Măsura este disponibilă tuturor operatorilor din UE, fără discriminare. Țara de origine a operatorului stației de încărcare nu este o condiție pentru aplicarea măsurii. Aplicarea derogării nu va conduce la apariția vreunei probleme în funcționarea pieței interne și nu va compromite, ci mai degrabă va sprijini realizarea obiectivelor de politică ale UE, în special în domeniul energiei, al transportului, al schimbărilor climatice și al mediului.

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

Dispoziții în temeiul Directivei privind impozitarea energiei

Articolul 19 alineatul (1) primul paragraf din directivă are următorul conținut:

Pe lângă dispozițiile prevăzute în articolele anterioare, în special articolele 5, 15 și 17, Consiliul, hotărând în unanimitate la propunerea Comisiei, poate autoriza orice stat membru să introducă alte scutiri sau reduceri din motive de politică specifice.

Potrivit autorităților neerlandeze, măsura națională în cauză îndeplinește această cerință. Acest lucru rezultă din intenția Țărilor de Jos de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră și de poluanți proveniți de la vehicule și de a sprijini în continuare obiectivul UE în materie de schimbări climatice de a reduce emisiile de CO2 și a crește ponderea energiei din surse regenerabile în consumul final de energie în sectorul transporturilor. Se consideră că posibilitatea de reducere a taxei la energia electrică furnizată pentru vehicule electrice ar oferi consumatorilor un stimulent suplimentar de a utiliza o energie mai curată și a îmbunătăți mediul.

Norme în materie de ajutoare de stat

Autoritățile neerlandeze confirmă faptul că măsura constituie ajutor de stat în favoarea operatorilor de stații de încărcare a vehiculelor electrice, care poate fi considerat drept ajutor exceptat pe categorii în temeiul articolului 44 din Regulamentul 651/2014/UE al Comisiei[5].

Atât timp cât respectă condițiile prevăzute la articolul 44 din regulamentul general de exceptare pe categorii (Regulamentul 651/2014/UE), precum și condițiile generale prevăzute de acesta, măsura intră în domeniul de aplicare al acestui regulament și, în consecință, este scutită de obligația de notificare prealabilă.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Politica privind mediul și schimbările climatice

Punerea în aplicare a acestei măsuri va contribui la reducerea emisiilor generate de vehicule și va sprijini obiectivele climatice pe termen lung ale UE de reducere a emisiilor de CO2. Conform estimărilor furnizate de autoritățile neerlandeze, ponderea preconizată a energiei electrice din surse regenerabile în Țările de Jos va fi de aproximativ 58 % în 2025 și va ajunge la 75 % în 2030. Potrivit acelorași autorități, energia electrică utilizată în infrastructura publică de încărcare provine aproape exclusiv din surse regenerabile. Un studiu[6] realizat în Țările de Jos arată că această măsură poate conduce la o reducere cu 70 % a emisiilor de CO2, ceea ce este în deplină conformitate cu Directiva 2009/28/CE privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile[7]. După cum s-a subliniat în cerere, măsura în cauză poate ajuta, de asemenea, Țările de Jos să atingă obiectivul stabilit în directiva respectivă pentru 2020, și anume un nivel de 10 % pentru energia din surse regenerabile în sectorul transporturilor.

În afară de reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, în cerere se susține că utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor electrice va contribui în mod semnificativ la îmbunătățirea calității aerului. Zonele nevralgice de poluare urbană reprezintă una dintre cele mai mari

[5] Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1-78).

[6] *TNO „Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen*", 7 aprilie 2015, p. 11-15.

[7] JO L 140, 5.6.2009, p. 16–62

provocări, iar emisiile provenite din sectorul transporturilor constituie principala contribuție la poluare (în special la depășirea nivelurilor de NO2). În plus, chiar și atunci când energia electrică nu este produsă integral din surse regenerabile de energie, majoritatea avantajelor ar fi menținute, deoarece emisiile generate de producție sunt situate departe de zonele sensibile în materie de calitate a aerului, iar sursele emisiilor, centralele electrice, ar fi mai potrivite pentru controlul poluării.

Politica energetică

Astfel cum au raportat autoritățile neerlandeze, un studiu comandat la nivel național a arătat că, în prezent, în multe cazuri, încă nu există un stimulent comercial pozitiv în favoarea stațiilor de încărcare publice. Acest lucru constituie un obstacol pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare publice și pentru utilizarea automobilelor electrice.

Așadar, obiectivul declarat al măsurii este îmbunătățirea interesului economic al stațiilor de încărcare publice, ceea ce ar trebui să determine creșterea atractivității automobilelor electrice și îmbunătățirea mediului. Dezvoltarea rapidă a infrastructurii de încărcare publice este esențială pentru tranziția de la vehiculele pe bază de combustibili fosili la vehiculele electrice. Pentru ca vehiculele electrice să devină o alternativă reală la vehiculele pe bază de combustibili fosili, este necesară o infrastructură bine dezvoltată. Acest lucru este important, datorită beneficiilor pentru mediu pe care le aduce tranziția către vehiculele electrice. Vehiculele electrice produc în general mai puține emisii de CO2 și poluanți atmosferici (PM10, NOx) decât vehiculele care utilizează combustibilii fosili.

Potrivit cererii, operatorul stației de încărcare are, de asemenea, opțiunea de a transfera (o parte din) avantajul măsurii asupra clienților, sub forma unei reduceri a tarifelor de încărcare. În acest caz, costurile aferente deținerii vehiculelor electrice va fi redus, ceea ce are, din nou, o influență pozitivă asupra alegerii de a achiziționa un automobil electric nou în locul unui automobil nou pe bază de combustibili fosili. Un alt efect pozitiv al tarifelor mai scăzute de încărcare este că proprietarii de vehicule hibride reîncărcabile care pot funcționa atât cu energie electrică, cât și pe bază de combustibili fosili vor fi încurajați să utilizeze energie electrică mai degrabă decât combustibili fosili.

Politica în domeniul transporturilor

Inițiativa este în întregime conformă cu Directiva 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi[8]. Această directivă le cere statelor membre să creeze cadre de politică naționale pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi și a infrastructurii aferente acestora, în special în zonele urbane/suburbane și în alte zone dens populate. Directiva obligă statele membre să instaleze un număr adecvat de stații de încărcare accesibile publicului.

În plus, sistemul transporturilor din UE trebuie să se decarbonizeze și să se modernizeze pentru a-și reduce emisiile cu 90 % în 2050. Mobilitatea electrică este esențială, accelerând decarbonizarea și reducând poluarea, în special în orașe, iar noile servicii de mobilitate vor spori eficiența sistemului de transport și vor reduce congestionarea[9].

---

[8] Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1-20).

[9] O strategie pentru integrarea sistemului energetic [COM (2020) 299 final, iulie 2020].

Piața internă și concurența loială

Din punctul de vedere al pieței interne și al concurenței loiale, măsura este deschisă tuturor operatorilor din UE, fără discriminare. Țara de origine a operatorului stației de încărcare nu este o condiție pentru aplicarea măsurii. Derogarea nu ar crea nicio problemă în ceea ce privește funcționarea pieței interne.

În cazul de față, având în vedere că Țările de Jos vor respecta nivelul minim de impozitare prevăzut de Directiva 2003/96/CE pentru energia electrică, este cu atât mai puțin probabil să se producă o denaturare semnificativă de tipul celei menționate mai sus.

Dat fiind intervalul de timp pentru care se propune autorizația de a aplica o cotă redusă de impozitare, este puțin probabil ca analiza efectuată la punctele anterioare să evolueze înainte de data expirării măsurii, cu excepția cazului în care vor exista modificări semnificative ale cadrului și situației actuale.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

• Temei juridic

Articolul 19 din Directiva 2003/96/CE a Consiliului.

• Subsidiaritate (pentru competență neexclusivă)

Domeniul fiscalității indirecte reglementat de articolul 113 din TFUE nu ține, în sine, de competența exclusivă a Uniunii Europene în sensul articolului 3 din TFUE.

Cu toate acestea, în temeiul articolului 19 din Directiva 2003/96/CE, Consiliul a primit competența exclusivă, în virtutea legislației secundare, de a autoriza un stat membru să introducă și alte scutiri sau reduceri în sensul dispoziției respective. Prin urmare, statele membre nu se pot substitui Consiliului. În consecință, principiul subsidiarității nu este aplicabil în cazul prezentei decizii de punere în aplicare. În orice caz, întrucât nu este un proiect de act legislativ, prezentul act nu trebuie transmis parlamentelor naționale în temeiul Protocolului nr. 2 la tratate, pentru verificarea conformității cu principiul subsidiarității.

• Proporționalitate

Propunerea respectă principiul proporționalității. Reducerea taxei nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului vizat.

• Alegerea instrumentului

Instrumentul propus este o decizie de punere în aplicare a Consiliului. Articolul 19 din Directiva 2003/96/CE prevede numai acest tip de măsură.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX-POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

• Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente

Măsura nu impune o evaluare a legislației existente.

- **Consultări cu părțile interesate**

Prezenta propunere se bazează pe o cerere înaintată de Țările de jos și se referă doar la acest stat membru.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Nu a fost necesar să se recurgă la expertiză externă.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere se referă la acordarea unei autorizări unui stat membru, la cererea acestuia, și nu necesită efectuarea unei evaluări a impactului. Impactul asupra prețurilor este limitat, iar impactul asupra sănătății umane și a mediului este pozitiv, întrucât măsura are ca scop reducerea utilizării combustibililor fosili și promovarea energiei nepoluante în transporturi.

De asemenea, informațiile furnizate de Țările de Jos sugerează că măsura va avea un impact relativ limitat asupra veniturilor fiscale[10], iar rata taxelor pentru energia electrică va fi în continuare superioară ratei minime de impozitare stabilite în Directiva 2003/96/CE. Țările de Jos se așteaptă ca măsura să aibă un impact pozitiv asupra realizării obiectivelor sale de mediu și, în special, asupra reducerii emisiilor și a îmbunătățirii calității aerului.

- **Adecvarea și simplificarea reglementărilor**

Măsura nu prevede o simplificare. Ea se bazează pe o cerere înaintată de Țările de Jos și se referă doar la acest stat membru.

- **Drepturi fundamentale**

Măsura nu privește drepturile fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Această măsură nu impune Uniunii nicio sarcină financiară sau administrativă. Prin urmare, propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii Europene.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu este necesar un plan de punere în aplicare. Prezenta propunere se referă la o autorizație de reducere a unei taxe pentru un singur stat membru, la cererea acestuia. Autorizația este acordată pentru o perioadă limitată până la 1 ianuarie 2025. Rata de impozitare care se va aplica va fi peste nivelul minim de impozitare stabilit prin Directiva privind impozitarea energiei. Măsura poate fi evaluată în cazul unei cereri de reînnoire după expirarea perioadei de valabilitate.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Propunerea nu necesită documente explicative privind transpunerea.

[10] Estimarea cheltuielilor bugetare anuale ale Țărilor de Jos este de 4,2 milioane EUR pentru 2021, de 5,3 milioane EUR pentru 2022, de 6,2 milioane EUR pentru 2023 și de 7 milioane EUR pentru 2024.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 1 prevede definiția „vehiculelor electrice”, care este preluată din articolul 2 din Directiva 2014/94/UE. Definiția oferă claritate cu privire la domeniul de aplicare al măsurii.

În temeiul articolului 2, Țările de Jos vor fi autorizate să aplice o cotă redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată stațiilor utilizate direct pentru încărcarea vehiculelor electrice.

Nivelul de impozitare după reduceri nu poate fi în niciun moment mai scăzut decât nivelul minim din UE stabilit de Directiva 2003/96/CE, iar reducerea ar urma să se aplice energiei electrice utilizate atât pentru vehiculele private, cât și pentru cele utilizate în scop profesional.

Măsura națională prevăzută de prezenta decizie face parte din politica elaborată de Țările de Jos pentru a reduce emisiile de CO2, a îmbunătăți calitatea aerului, a crește ponderea energiei din surse regenerabile în sectorul transporturilor și a contribui la obiectivul UE privind schimbările climatice. Această măsură le va oferi consumatorilor stimulente pentru a trece la o energie mai puțin poluantă în transporturi.

Articolul 3 prevede că autorizarea solicitată se acordă începând de la 1 ianuarie 2021 pentru o perioadă de patru ani, conform cererii Țărilor de Jos.

De asemenea, acesta clarifică faptul că, în cazul în care Consiliul prevede norme generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică utilizată de vehiculele electrice, decizia încetează să se aplice din ziua în care devin aplicabile normele generale respective.

Articolul 4 prevede că decizia se adresează Țărilor de Jos.

2021/0010 (NLE)

Propunere de

DECIZIE DE PUNERE ÎN APLICARE A CONSILIULUI

de autorizare a Țărilor de Jos să aplice o cotă redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată [stațiilor de încărcare a] vehiculelor electrice în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității[1], în special articolul 19,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Prin Decizia de punere în aplicare 2016/2266 (UE) a Consiliului[2], Țările de Jos au fost autorizate să aplice, până la 31 decembrie 2020, o cotă redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată stațiilor utilizate direct pentru încărcarea vehiculelor electrice, în conformitate cu articolul 19 din Directiva 2003/96/CE.

(2) La 30 martie 2020, Țările de Jos au solicitat autorizarea de a continua să aplice o cotă redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată vehiculelor electrice pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2021 și 1 ianuarie 2025. La cererea Comisiei, Țările de Jos au furnizat informații suplimentare în sprijinul cererii din 20 noiembrie 2020.

(3) Cota redusă de impozitare are drept obiectiv continuarea promovării utilizării vehiculelor electrice prin reducerea costurilor pentru energia electrică utilizată pentru propulsarea vehiculelor respective.

(4) Utilizarea vehiculelor electrice permite evitarea emisiilor de poluanți atmosferici rezultați din arderea benzinei și a motorinei sau a altor combustibili fosili, contribuind astfel la îmbunătățirea calității aerului din orașe. Totodată, utilizarea vehiculelor electrice poate reduce emisiile de CO_2, în special dacă energia electrică este produsă din surse de energie regenerabile. Prin urmare, se așteaptă ca o cotă redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată vehiculelor electrice să contribuie la obiectivele politicilor Uniunii în materie de mediu, sănătate și climă.

(5) Țările de Jos au subliniat că această cotă redusă de impozitare s-ar aplica furnizării de energie electrică stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice conectate direct la rețeaua electrică, inclusiv stațiilor de încărcare publice și anumitor stații de încărcare private sau corporative.

---

[1] JO L 283, 31.10.2003, p. 51.

[2] Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2266 a Consiliului din 6 decembrie 2016 de autorizare a Țărilor de Jos să aplice o cotă redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice (JO L 342, 16.12.2016, p. 30).

(6) Țările de Jos au solicitat ca această cotă redusă de impozitare a energiei electrice să se aplice numai stațiilor de încărcare în care energia electrică este utilizată pentru a încărca direct un vehicul electric și să nu se aplice pentru energia electrică furnizată prin schimbul de baterii.

(7) O cotă redusă de impozitare a energiei electrice furnizate vehiculelor electrice prin intermediul stațiilor de încărcare va îmbunătăți interesul economic al stațiilor de încărcare accesibile publicului în Țările de Jos, ceea ce va face ca utilizarea automobilelor electrice să fie mai atractivă și va conduce la îmbunătățirea calității aerului.

(8) Având în vedere numărul relativ limitat de vehicule electrice și faptul că nivelul de impozitare a energiei electrice furnizate acestora prin stațiile de încărcare pentru uz comercial va fi mai ridicat decât nivelul minim de impozitare prevăzut la articolul 10 din Directiva 2003/96/CE, este puțin probabil ca rata redusă de impozitare să conducă la denaturarea concurenței pe durata perioadei pentru care se solicită autorizarea și, așadar, nu va afecta buna funcționare a pieței interne.

(9) Nivelul de impozitare a energiei electrice furnizate prin intermediul stațiilor de încărcare vehiculelor electrice pentru utilizare necomercială va fi mai ridicat decât nivelul minim de impozitare pentru utilizarea necomercială prevăzut la articolul 10 din Directiva 2003/96/CE.

(10) Fiecare autorizație acordată în temeiul articolului 19 alineatul (1) din Directiva 2003/96/CE trebuie să fie strict limitată în timp. Pentru a se asigura că perioada de autorizare este suficient de lungă pentru a nu descuraja operatorii economici relevanți să facă investițiile necesare, este oportun să se acorde autorizația pentru perioada solicitată. Cu toate acestea, autorizația trebuie să înceteze să se aplice de la data aplicării oricăror dispoziții generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică furnizată vehiculelor electrice, adoptate de Consiliu în temeiul articolului 113 sau al oricărei alte dispoziții relevante din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în cazul în care aceste dispoziții devin aplicabile înainte de 1 ianuarie 2025.

(11) Pentru a se evita o eventuală creștere a sarcinii administrative pentru distribuitorii și redistribuitorii de energie electrică ca urmare a modificării ratelor de impozitare aplicabile, Țările de Jos trebuie să poată aplica fără întrerupere cota redusă de impozitare pentru energia electrică furnizată vehiculelor electrice. Prin urmare, autorizația solicitată trebuie acordată cu efect de la 1 ianuarie 2021, pentru a se asigura continuitatea cu dispozițiile anterioare prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2266.

(12) Prezenta decizie nu aduce atingere aplicării normelor Uniunii privind ajutoarele de stat,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

În sensul prezentei decizii, se aplică definiția „vehiculului electric” prevăzută la articolul 2 din Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului[3].

Articolul 2

Țările de Jos sunt autorizate să aplice o cotă redusă de impozitare a energiei electrice furnizate stațiilor de încărcare și utilizate direct pentru încărcarea vehiculelor electrice, cu excepția stațiilor de încărcare în care are loc schimbul de baterii pentru vehiculele electrice, cu condiția respectării nivelurilor minime de impozitare prevăzute la articolul 10 din Directiva 2003/96/CE.

Articolul 3

Prezenta decizie se aplică de la 1 ianuarie 2021 până la 1 ianuarie 2025.

Cu toate acestea, în cazul în care Consiliul, hotărând în temeiul articolului 113 sau al altor dispoziții relevante din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, adoptă norme generale privind avantajele fiscale pentru energia electrică furnizată vehiculelor electrice, aplicarea prezentei decizii încetează în ziua în care intră în vigoare respectivele norme generale.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Regatului Țărilor de Jos.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele

[3] Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).