ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 21.1.2021 г.
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЪВЕТА

за предоставяне на разрешение на Нидерландия да прилага намалена данъчна ставка за облагане на електроенергията, която се доставя на [станции за зареждане на] електрически превозни средства в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията в Съюза се урежда с Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно преструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията[1] (наричана по-нататък „Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията“ или „Директивата“).

В член 19, параграф 1 от Директивата се посочва, че в допълнение към разпоредбите, предвидени по-специално в членове 5, 15 и 17 от нея, Съветът, като действа с единодушие по предложение на Комисията, може да даде разрешение на всяка държава членка да въведе допълнително освобождаване или намаляване на равнищата на данъчно облагане поради специфични политически съображения.

По силата на член 15, параграф 1, буква д) от Директивата държавите членки могат да прилагат намалени ставки на данъчно облагане или освобождаване от данъци по отношение на електроенергията, използвана за превоз на стоки и пътници с железопътен транспорт, метро, трамваи и тролейбуси. Няма обаче разпоредба, която да позволява намаление на данъчното облагане на електроенергията, използвана за превоз с електрически превозни средства, различни от тролейбуси.

По силата на Решение за изпълнение (ЕС) 2016/2266 на Съвета[2] Нидерландия вече има разрешение да прилага до 31 декември 2020 г. намалено равнище на данъчно облагане на електроенергията, доставяна на станции за зареждане на електрически превозни средства

Целта на настоящото предложение е да се удовлетвори искането на Нидерландия да продължи да прилага от 1 януари 2021 г. до 1 януари 2025 г. намалено равнище на данъчно облагане на електроенергията, доставяна на станции за зареждане на електрически превозни средства. Това намаление на данъка има за цел да продължи да насърчава използването на по-екологосъобразни видове транспорт и да намали замърсяването на въздуха и емисиите на CO2 от транспорта.

В съответствие с член 19 от Директивата нидерландските органи уведомиха Комисията с писмо от 30 март 2020 г. и в последваща кореспонденция, че възнамеряват да приложат намалена данъчна ставка от 51,64 EUR/MWh по отношение на електроенергията, доставяна на станции за зареждане на електрически превозни средства при годишно потребление до 10 MWh на станция. Предвидената данъчна ставка за потребление над 10 и до 50 MWh ще бъде 51,64 EUR, за потребление над 50 и до 10 000 MWh тя ще е 13,75 EUR, а за годишно потребление над 10 000 MWh — 0,56 EUR. По отношение на станциите за зареждане, за които не се прилагат данъчните ставки за стопански цели, ставката за годишно потребление над 10 000 MWh ще е 1,13 EUR. Общата ставка ще е по-висока от предвидената в Директива 2003/96/ЕО минимална данъчна ставка за облагане на електроенергията за стопански цели. Приложимата понастоящем национална данъчна ставка по отношение на

[1] ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51—70.
[2] ОВ L 342, 16.12.2016 г., стр. 30—31.

електроенергията, използвана за зареждане на електрически превозни средства с първите 10 MWh от годишното потребление, ще е 94,28 EUR/MWh, т.е. тя съвпада с националната ставка за облагане на електроенергията за стопански и нестопански цели за същото равнище на потребление. В съответствие с член 5 от Директива 2003/96/ЕО[3] понастоящем Нидерландия прилага диференцирани национални ставки по отношение на електроенергията в зависимост от количеството на потреблението.

На 20 ноември 2020 г. бе получена допълнителна информация от Нидерландия.

Нидерландия би желала да продължи да прилага намалената данъчна ставка за облагане на електроенергията, доставяна за електрически превозни средства чрез специални публични и в някои случаи частни или корпоративни станции за зареждане на електрически превозни средства. В общия случай тези станции за зареждане имат пряка връзка с електроенергийната мрежа. Операторите на станциите и физическите или търговските дружества, имащи право да прилагат намалената ставка, ще бъдат длъжни да представят на доставчика на електроенергия декларация, в която се посочва, че връзката с електроенергийната мрежа е предназначена единствено за доставка на електроенергия за електрически превозни средства. Съгласно внесеното от Нидерландия искане намалението не се отнася до станциите, осигуряващи зареждане посредством смяна на акумулаторните батерии.

Общата данъчна ставка, включително намалената ставка за първоначалните 10 MWh от годишното потребление на всеки субект, ще бъде много над минималното равнище, определено в таблица B от приложение I към Директива 2003/96/ЕО на Съвета.

Нидерландските органи посочват, че ако операторът на станцията за зареждане възнамерява да прилага намалена данъчна ставка по отношение на електроенергията за своите станции за зареждане, той ще е длъжен да представи на доставчика на електроенергия декларация, в която се посочва кои от връзките с електроенергийната мрежа са предназначени единствено за доставка на електроенергия за електрически превозни средства. Мярката ще се прилага само за електроенергията, доставяна до посочените връзки. Наред с това операторът на станцията за зареждане е длъжен да уведоми доставчика на електроенергия, ако има финансови проблеми и отговаря на условията за подпомагане съгласно Насоките за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение (2014/C 249/01). В такъв случай доставчикът ще престане да се ползва от правото да прилага намалената данъчна ставка по отношение на електроенергията.

Данъчното предимство, произтичащо от намалената ставка, ще варира в зависимост от количеството киловатчаса. Както беше подчертано от нидерландските органи, въз основа на проведено на национално равнище проучване за 2020 г. е изчислена доставка на 3 900 kWh на станция за зареждане. В този случай максималното данъчно предимство за всяка станция за зареждане през 2020 г. възлиза на 289 EUR годишно. То ще се увеличи, ако нарасне и стандартната данъчна ставка. Освен това на практика

[3] Нидерландия прилага диференцирани данъчни ставки по отношение на електроенергията в съответствие с член 5 от Директива 2003/96/ЕО въз основа на количествени равнища на потреблението. Според последно предоставената информация националните данъчни ставки са, както следва: 94,28 EUR/MWh за годишно потребление на електроенергия от 0 до 10 MWh, 51,64 EUR за количества над 10 и до 50 MWh и 13,75 EUR за количества над 50 и до 10 000 MWh. При потребление над 10 000 MWh данъчната ставка е 0,56 EUR за стопански цели и 1,13 EUR за нестопански цели. Нидерландските органи посочиха, че ставките по отношение на електроенергията подлежат на годишна корекция въз основа на процента на инфлация.

всяка станция за зареждане може да доставя 12 000 kWh годишно. Това означава, че очакваното максимално общо предимство през 2020 г. е 815 EUR. Броят на станциите за зареждане на бенефициер варира.

Според информация на нидерландските органи в момента в Нидерландия има около 40 оператори на станции за зареждане.

От мярката може да се ползват всички оператори от ЕС без дискриминация. Държавата на произход на оператора на станцията за зареждане не е необходимо условие за ползване на мярката. От нея могат да се възползват също така превозвачи или домакинства, притежаващи станции за зареждане, при условие че отговарят на посочените по-горе условия.

Както се подчертава в искането, възложено от нидерландското министерство на транспорта проучване показа, че към момента в много случаи все още няма положителен икономически стимул за публичните станции за зареждане. Това е пречка за развитието на публична инфраструктура за зареждане и за използването на електрически автомобили. Целта на мярката е икономическото значение на публичните станции за зареждане да продължи да расте, в резултат на което използването на електрически автомобили да стане по-привлекателно и да се подобри състоянието на околната среда. От жизненоважно значение за прехода от превозни средства с двигатели с вътрешно горене (задвижвани най-вече от изкопаеми горива) към електрически превозни средства е динамичното развитие на публична инфраструктура за зареждане. Наличието на добре развита инфраструктура е необходимо условие за утвърждаването на електрическите превозни средства като реална алтернатива на традиционния автомобилен транспорт. Това е важно заради ползите, които преминаването към електрически автомобили ще донесе за околната среда. В сравнение с превозните средства, задвижвани от изкопаеми горива, електрическите автомобили отделят като цяло по-малко емисии на CO2 и замърсители на въздуха на местно ниво (ФПЧ10 и азотни оксиди)[4]. Според нидерландските органи през 2019 г. делът на електричеството, произвеждано от въглища, е бил 14 %. По прогнози през 2030 г. този дял ще бъде 0 %. През 2019 г. електроенергийният микс в Нидерландия от възобновяеми източници е бил 18 %, като се очаква през 2025 г. той да бъде 58 %, а през 2030 г. — 75 %.

В искането се подчертава, че операторите на станции за зареждане ще разполагат с възможността да прехвърлят на своите клиенти (част от) свързаното с мярката данъчно предимство под формата на намалени цени за зареждане. Така разходите, свързани с притежанието на електрически превозни средства, ще бъдат намалени поради по-ниските разходи за ползването им. Това ще създаде стимул за потребителите да избират нов електрически автомобил вместо нов автомобил, задвижван от изкопаеми горива. Друг положителен ефект от по-ниските цени за зареждане е, че собствениците на хибридни превозни средства, задвижвани както от електроенергия, така и от изкопаеми горива, ще имат стимул да използват за придвижване по-скоро електроенергия, отколкото изкопаеми горива.

Що се отнася до периода на прилагане на мярката, по принцип той следва да бъде достатъчно дълъг, за да може мярката да продължи да дава правна сигурност на операторите от електроенергийния сектор, на физическите или юридическите лица.

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

Нидерландия поиска прилагането на мярката да продължи за срок от четири години, вместо максимално възможните шест години. При тези обстоятелства е целесъобразно поисканото от Нидерландия разрешение да се предостави за допустимия съгласно Директивата срок от четири години.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

В съответствие с член 19, параграф 1, трета алинея от Директивата всяко искане се разглежда, като се отчита, наред с другото, правилното функциониране на вътрешния пазар, необходимостта от гарантиране на лоялна конкуренция и политиките на ЕС в областта на здравеопазването, околната среда, енергетиката и транспорта.

Прилагането на така описаното намаление на данъка няма да създаде пречки пред търговията в рамките на ЕС. От мярката може да се ползват всички оператори от ЕС без дискриминация. Държавата на произход на оператора на станция за зареждане не е необходимо условие за прилагането на мярката. Дерогацията няма да доведе до проблеми с функционирането на вътрешния пазар и няма да противодейства, а по-скоро ще способства за постигането на целите на политиките на ЕС, по-специално в областта на енергетиката, транспорта, изменението на климата и околната среда.

Разпоредби съгласно Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията

В член 19, параграф 1, алинея първа от Директивата се посочва следното:

В допълнение към разпоредбите от предишните членове, и по-специално тези от членове 5, 15 и 17, Съветът, като действа единодушно по предложение на Комисията, може да даде разрешение на всяка държава членка да въведе допълнително освобождаване или редуциране на нивата на данъчно облагане поради специфични съображения.

Според нидерландските органи националната мярка отговаря на посоченото изискване. Тя произтича от намерението на Нидерландия да намали емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха от превозни средства и да продължи да подкрепя целта на ЕС в рамките на борбата срещу изменението на климата за намаляване на емисиите на CO2 и повишаване на дела на възобновяемите енергийни източници в крайното потребление на енергия в транспортния сектор. Счита се, че възможността за прилагане на намаление на данъка по отношение на електроенергията, доставяна за електрически превозни средства, ще мотивира още повече потребителите да използват по-екологосъобразна енергия и да подобряват състоянието на околната среда.

Правила за държавните помощи

Нидерландските органи потвърждават, че мярката представлява държавна помощ в полза на операторите на станции за зареждане на електрически превозни средства, която може да отговаря на критериите за групово освободени помощи съгласно член 44 от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията[5].

[5] Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1—78).

Ако мярката отговаря на условията, определени в член 44 от Общия регламент за групово освобождаване (Регламент (ЕС) № 651/2014), както и на определените в него общи условия, тя попада в приложното поле на този регламент и следователно е освободена от изискването за предварително уведомяване.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Политика в областта на околната среда и изменението на климата

Изпълнението на мярката ще допринесе за намаляване на емисиите от превозни средства и ще подпомогне дългосрочните цели на ЕС за намаляване на емисиите на CO2. Според прогнозните изчисления, предоставени от нидерландските органи, се очаква през 2025 г. делът на енергията от възобновяеми източници в електроенергийния микс на Нидерландия да бъде около 58 % и да достигне 75 % през 2030 г. Според Нидерландия електроенергията, използвана в публичната инфраструктура за зареждане, е произведена почти изцяло от възобновяеми източници. Извършено в Нидерландия проучване[6] показва, че това може да доведе до намаление със 70 % на емисиите на CO2, което е в пълно съответствие с Директива 2009/28/ЕО за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници[7]. Както се подчертава в искането, това ще помогне на Нидерландия да постигне целта си съгласно тази директива за 10 % енергия от възобновяеми източници в транспорта.

В искането се изтъква, че по-широкото използване на електрически превозни средства ще доведе не само до намаляване на емисиите на парникови газове, но ще спомогне значително и за подобряване на качеството на въздуха, тъй като едно от най-големите предизвикателства са градските райони с критични нива на замърсяване, а емисиите от транспорта (по-специално превишаването на нивата на NO2) допринасят особено много за това. Ползи ще има дори и електроенергията да не се произвежда изцяло от възобновяеми енергийни източници, тъй като емисиите от производството са разположени далеч от районите с критично качеството на въздуха, а замърсяването би могло да се контролира по-лесно при източниците на емисии — електроцентралите.

Енергийна политика

Както бе съобщено от нидерландските органи, възложено на национално равнище проучване показа, че към момента в много случаи все още няма положителна икономическа обосновка за публичните станции за зареждане. Това е пречка за разгръщането на публична инфраструктура за зареждане и за използването на електрически автомобили.

Затова обявената цел на мярката е да се повиши икономическото значение на публичните станции за зареждане, в резултат на което използването на електрически автомобили да стане по-привлекателно и ще се подобри състоянието на околната среда. От жизненоважно значение за прехода от превозни средства, задвижвани от изкопаеми горива, към електрически превозни средства е бързото разгръщане на публична инфраструктура за зареждане. Добрата инфраструктура е необходимо условие за утвърждаването на електрическите превозни средства като реална алтернатива на превозните средства, задвижвани от изкопаеми горива. Това е важно заради ползите,

[6] TNO „Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen“, (7 април 2015 г.), стр. 11—15.

[7] ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16—62.

които преминаването към електрически автомобили ще донесе за околната среда. В сравнение с превозните средства, задвижвани от изкопаеми горива, електрическите автомобили като цяло имат по-ниски емисии на CO2 и по-ниски емисии на замърсители на въздуха (ФПЧ10 и азотни оксиди).

Както се подчертава в искането, операторите на станции за зареждане разполагат и с възможността да прехвърлят на своите клиенти (част от) свързаното с мярката данъчно предимство под формата на намалени цени за зареждане. В този случай разходите за притежаване на електрически превозни средства ще бъдат намалени, което отново оказва положително влияние върху избора да се закупи нов електрически автомобил вместо нов автомобил, задвижван от изкопаеми горива. Друг положителен ефект от по-ниските цени за зареждане е, че собствениците на хибридни превозни средства, задвижвани еднакво добре както от електроенергия, така и от изкопаеми горива, ще имат стимул да изберат да използват електроенергия, а не изкопаеми горива.

Транспортна политика

Инициативата е изцяло съобразена с Директива 2014/94/ЕС за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива[8]. Съгласно тази директива от държавите членки се изисква да създадат национални политически рамки за развитието на пазара на алтернативни горива и свързаната с тях инфраструктура, по-специално в градските/крайградските агломерации и други гъстонаселени райони. Тя задължава държавите членки да инсталират подходящ брой публично достъпни станции за зареждане.

Освен това за да намали емисиите си с 90 % през 2050 г., транспортната система на ЕС трябва да се освободи от зависимостта си от изкопаеми горива и да се модернизира. Електромобилността е от ключово значение и ще ускори декарбонизацията и намали замърсяването, особено в градовете, а новите услуги за мобилност ще повишат ефективността на транспортната система и ще намалят задръстванията[9].

Вътрешен пазар и лоялна конкуренция

От гледна точка на вътрешния пазар и лоялната конкуренция мярката е насочена към всички оператори от ЕС без дискриминация. Държавата на произход на оператора на станция за зареждане не е необходимо условие за прилагането на мярката. Дерогацията няма да доведе до проблеми с функционирането на вътрешния пазар.

В настоящия случай значително нарушение, подобно на горепосоченото, може да се очаква в още по-малка степен, тъй като Нидерландия ще спазва минималното равнище на данъчно облагане на електроенергията, предвидено в Директива 2003/96/ЕО.

Срокът, за който се предлага да се разреши прилагането на намалена данъчна ставка, изключва възможността извършеният в предходните параграфи анализ да се промени преди датата на изтичане на мярката, освен ако в настоящите рамка и ситуация не настъпят значителни промени.

---

[8] Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1—20).

[9] Стратегия на ЕС за интеграция на енергийната система (COM(2020) 299 final, юли 2020 г.).

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Член 19 от Директива 2003/96/ЕО на Съвета.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Косвеното данъчно облагане, което е в обхвата на член 113 от ДФЕС, само по себе си не попада в изключителната компетентност на Европейския съюз по смисъла на член 3 от ДФЕС.

Същевременно по силата на член 19 от Директива 2003/96/ЕО Съветът има изключителна компетентност — по силата на вторичното законодателство — да разреши на дадена държава членка да въведе допълнителни освобождавания или намаления по смисъла на посочената разпоредба. Следователно държавите членки не могат да изземат функциите на Съвета. В резултат на това принципът на субсидиарност не е приложим към настоящото решение за изпълнение. Във всеки случай, тъй като настоящият акт не е проект на законодателен акт, съгласно Протокол № 2 към Договорите той следва да не се изпраща на националните парламенти за преглед на спазването на принципа на субсидиарност.

- **Пропорционалност**

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност. Намаляването на данъка не надхвърля необходимото за постигане на съответната цел.

- **Избор на инструмент**

Предложеният инструмент е решение за изпълнение на Съвета. В член 19 от Директива 2003/96/ЕО се предвижда единствено този вид мярка.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Мярката не налага оценка на действащото законодателство.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Настоящото предложение се основава на искане, подадено от Нидерландия, и се отнася само до тази държава членка.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Не бяха необходими външни експертни становища.

- **Оценка на въздействието**

Настоящото предложение се отнася до разрешение за отделна държава членка по нейно искане и не налага извършването на оценка на въздействието. Отражението върху цените е ограничено, а въздействието върху човешкото здраве и околната среда е положително, тъй като мярката е насочена към намаляване на употребата на изкопаеми горива и насърчаване на по-екологосъобразна енергия в транспорта.

Освен това от представената от Нидерландия информация изглежда, че въздействието на мярката върху приходите от данъци ще бъде относително ограничено[10], като данъчната ставка по отношение на електроенергията ще продължи да бъде над минималните равнища на данъчно облагане, установени в Директива 2003/96/ЕО. Нидерландия очаква мярката да окаже положително въздействие върху постигането на нейните цели в областта на околната среда, по-специално върху намаляването на емисиите и подобряването на качеството на въздуха.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Мярката не предвижда опростяване. Тя е следствие от искането, подадено от Нидерландия, и се отнася само до тази държава членка.

- **Основни права**

Мярката не оказва влияние върху основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Мярката не поражда финансова или административна тежест за Съюза. Следователно предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Не е необходим план за изпълнение. Настоящото предложение се отнася до предоставяне на разрешение за намаляване на данък за отделна държава членка по нейно искане. То се предоставя за ограничен срок — до 1 януари 2025 г. Данъчната ставка, която ще се прилага, ще бъде над минималното равнище на данъчно облагане, установено с Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията. Мярката може да бъде подложена на оценка в случай на искане за подновяване на разрешението след изтичането на срока на действие.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

За предложението не се изисква да се предоставят обяснителни документи във връзка с транспонирането.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

В член 1 се съдържа определението на „електрически превозни средства“, което е заимствано от член 2 от Директива 2014/94/ЕС. Определението внася яснота по отношение на приложното поле на мярката.

По силата на член 2 Нидерландия ще има право да прилага намалена данъчна ставка за облагане на електроенергията, доставяна на станции за зареждане, използвани непосредствено за зареждане на електрически превозни средства

Равнището на данъчно облагане след намалението в никакъв случай не може да бъде по-ниско от минималните равнища за ЕС, определени в Директива 2003/96/ЕО, като

[10] По прогнозни изчисления на Нидерландия годишните бюджетни разходи възлизат на 4,2 милиона евро за 2021 г., 5,3 милиона евро за 2022 г., 6,2 милиона евро за 2023 г. и 7 милиона евро за 2024 г.

намалението ще се прилага по отношение на електроенергията, използвана както за частни, така и за служебни автомобили.

Предвидената в настоящото решение национална мярка е част от политиката на Нидерландия за намаляване на емисиите на CO2, подобряване на качеството на въздуха, увеличаване на дела на възобновяемите енергийни източници в транспорта и подкрепа за постигане на целта на ЕС във връзка с изменението на климата. Мярката ще създаде стимул за потребителите да се насочат към по-екологосъобразна енергия в транспорта.

В член 3 се посочва, че по искане на Нидерландия разрешението се предоставя за срок от четири години, считано от 1 януари 2021 г.

В него се пояснява също, че ако Съветът предвиди общи правила за данъчни предимства по отношение на електроенергията за електрически превозни средства, решението престава да се прилага в деня, в който тези общи правила станат приложими.

В член 4 се посочва, че адресат на решението е Нидерландия.

2021/0010 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЪВЕТА

за предоставяне на разрешение на Нидерландия да прилага намалена данъчна ставка за облагане на електроенергията, която се доставя на [станции за зареждане на] електрически превозни средства в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно преструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията[1], и по-специално член 19 от нея,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) С Решение за изпълнение (ЕС) 2016/2266 на Съвета[2] в съответствие с член 19 от Директива 2003/96/ЕО на Нидерландия бе предоставено разрешение да прилага в срок до 31 декември 2020 г. намалена данъчна ставка за облагане на електроенергията, която се доставя на станции за зареждане, използвани непосредствено за зареждане на електрически превозни средства.

(2) На 30 март 2020 г. Нидерландия поиска разрешение да продължи да прилага намалена данъчна ставка за облагане на електроенергията, доставяна за електрически превозни средства за периода от 1 януари 2021 г. до 1 януари 2025 г. На 20 ноември 2020 г. по искане на Комисията Нидерландия предостави допълнителна информация в подкрепа на заявлението си.

(3) Целта на намалената данъчна ставка е да се насърчи още повече използването на електрически превозни средства, като се намалят разходите за електроенергията за тяхното задвижване.

(4) С използването на електрически превозни средства се предотвратяват емисиите на замърсители на въздуха, генерирани от изгарянето на бензин, дизелово гориво или други изкопаеми горива, и се допринася за подобряване на качеството на въздуха в градовете. Използването на електрически превозни средства може освен това да намали емисиите на CO_2, особено когато използваната електроенергия се произвежда от възобновяеми енергийни източници. Затова се очаква намалената данъчна ставка за облагане на електроенергията, която се доставя за електрическите превозни средства, да допринесе за изпълнението на целите, свързани с политиките на Съюза в областта на околната среда, здравеопазването и климата.

[1] ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51.

[2] Решение за изпълнение (ЕС) 2016/2266 на Съвета от 6 декември 2016 г. за разрешаване на Нидерландия да прилага намалена данъчна ставка по отношение на електроенергията, доставяна за станции за зареждане на електрически превозни средства (ОВ L 342, 16.12.2016 г., стр. 30).

(5) Нидерландия подчерта, че намалената ставка на данъчно облагане ще се прилага за доставката на електроенергия на станции за зареждане на електрически превозни средства с пряка връзка с електроенергийната мрежа, включително публични станции за зареждане и в някои случаи частни или корпоративни станции за зареждане.

(6) Нидерландия поиска намалената ставка на данъчно облагане на електроенергията да се прилага само за станциите, в които електроенергията се използва за непосредствено зареждане на електрическите превозни средства, но да не се прилага за електроенергията, предоставяна посредством смяна на акумулаторните батерии.

(7) Намалената данъчна ставка за облагане на електроенергията, която се доставя за електрически превозни средства чрез станции за зареждане, ще повиши икономическото значение на публично достъпните станции за зареждане в Нидерландия, в резултат на което използването на електрически автомобили ще стане по-привлекателно и ще се подобри качеството на въздуха.

(8) Като се има предвид относително ограниченият брой на електрическите превозни средства и фактът, че равнището на данъчно облагане на електроенергията, доставяна за тях чрез станции за зареждане, предназначени за стопански цели, ще бъде над минималното равнище на данъчно облагане, предвидено в член 10 от Директива 2003/96/ЕО, няма вероятност намалената ставка на данъчно облагане да доведе до нарушение на конкуренцията през периода, за който се иска разрешението, и следователно тя няма да окаже неблагоприятно въздействие върху правилното функциониране на вътрешния пазар.

(9) Равнището на данъчно облагане на електроенергията, доставяна за електрически превозни средства чрез станции за зареждане, непредназначени за стопански цели, ще бъде над минималното равнище на данъчно облагане за нестопански цели, предвидено в член 10 от Директива 2003/96/ЕО.

(10) Всяко разрешение, предоставено по силата на член 19, параграф 1 от Директива 2003/96/ЕО, трябва да бъде строго ограничено във времето. С цел да се гарантира, че срокът на разрешението е достатъчно дълъг, така че да не разколебае съответните икономически оператори да направят необходимите инвестиции, е подходящо разрешението да бъде предоставено за искания срок. Въпреки това разрешението следва да престане да се прилага от датата на прилагане на каквито и да е общи разпоредби относно данъчните предимства за електроенергията, доставяна за електрически превозни средства, приети от Съвета съгласно член 113, или друга приложима разпоредба от Договора за функционирането на Европейския съюз, в случай че такива разпоредби станат приложими преди 1 януари 2025 г.

(11) С цел да се избегне потенциално увеличаване на административната тежест за разпределителите и преразпределителите на електроенергия в резултат на промени в приложимите данъчни ставки, Нидерландия следва да може да прилага без прекъсване намалената данъчна ставка за облагане на електроенергията, доставяна за електрически превозни средства. Поради това исканото разрешение следва да се предостави, считано от 1 януари 2021 г., за да има приемственост с предишните разпоредби съгласно Решение за изпълнение (ЕС) 2016/2266.

(12) Настоящото решение не засяга прилагането на правилата на Съюза относно държавните помощи,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

За целите на настоящото решение се прилага определението на „електрическо превозно средство“, установено в член 2 от Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета[3].

Член 2

На Нидерландия се разрешава да прилага намалена данъчна ставка за облагане на електроенергията, която се доставя на станции за зареждане, използвани непосредствено за зареждане на електрически превозни средства, с изключение на станции за зареждане посредством смяна на акумулаторните батерии на електрическите превозни средства, при условие че се спазват минималните равнища на данъчно облагане, предвидени в член 10 от Директива 2003/96/ЕО.

Член 3

Настоящото решение се прилага от 1 януари 2021 г. до 1 януари 2025 г.

Ако обаче Съветът, като действа въз основа на член 113 или на друга относима разпоредба от Договора за функционирането на Европейския съюз, предвиди общи правила за данъчни предимства за електроенергията, доставяна за електрическите превозни средства, настоящото решение престава да се прилага в деня, в който тези общи правила станат приложими.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Кралство Нидерландия.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Съвета
Председател

[3] Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).