COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant les Pays-Bas à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux [stations de recharge pour] véhicules électriques conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Motivation et objectifs de la proposition

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité au sein de l'Union est régie par la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité[1] (ci-après la «directive sur la taxation de l'énergie» ou la «directive»).

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive, outre les dispositions prévues en particulier aux articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires du niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

L'article 15, paragraphe 1, point e), de la directive autorise les États membres à appliquer une réduction ou une exonération fiscales à l'électricité utilisée pour le transport de personnes et de marchandises par train, métro, tram et trolleybus. Toutefois, aucune disposition n'autorise l'application d'une réduction fiscale à l'électricité utilisée pour le transport par véhicules électriques autres que les trolleybus.

En vertu de la décision d'exécution (UE) 2016/2266 du Conseil[2], les Pays-Bas ont déjà été autorisés à appliquer jusqu'au 31 décembre 2020 un niveau réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques.

L'objectif de la présente proposition est d'autoriser les Pays-Bas à continuer d'appliquer un niveau réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques, ainsi qu'ils l'ont demandé, du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2025. Cette réduction vise à continuer de favoriser l'utilisation de moyens de transport plus propres ainsi qu'à réduire la pollution atmosphérique locale et les émissions de CO_2 dues aux transports.

Par lettre datée du 30 mars 2020 et des échanges de correspondance ultérieurs, conformément à l'article 19 de la directive, les autorités néerlandaises ont informé la Commission de leur intention d'appliquer un taux réduit de taxation de 51,64 EUR par MWh à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques dans le cas d'une consommation annuelle inférieure ou égale à 10 MWh par station de recharge. Il est prévu que la consommation comprise entre 11 MWh et 50 MWh soit taxée au taux de 51,64 EUR, que la consommation comprise entre 51 MWh et 10 000 MWh soit taxée au taux de 13,75 EUR et que la consommation annuelle supérieure à 10 000 MWh soit taxée au taux de 0,56 EUR. Pour les stations de recharge qui ne sont pas concernées par les taux de taxation pour la consommation professionnelle, il est prévu que la consommation annuelle supérieure à 10 000 MWh soit taxée au taux de 1,13 EUR. Le taux global de taxation est supérieur au taux minimal de taxation de l'électricité utilisée à des fins professionnelles prévu par la directive 2003/96/CE. Le taux de taxation qui s'applique actuellement au niveau national à l'électricité utilisée pour recharger les véhicules électriques, pour les 10 premiers MWh de consommation annuelle, serait de 94,28 EUR par MWh, ce qui correspond au taux national de taxation applicable, pour ce niveau de consommation, à l'électricité utilisée à des fins professionnelles et non professionnelles. Au niveau national, les Pays-Bas appliquent actuellement à l'électricité des

[1] JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.
[2] JO L 342 du 16.12.2016, p. 30.

taux de taxation différenciés en fonction de la quantité consommée, conformément à l'article 5 de la directive 2003/96/CE[3].

Le 20 novembre 2020, les Pays-Bas ont communiqué des informations supplémentaires.

Les Pays-Bas continueraient d'appliquer le taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux véhicules électriques par des stations de recharge dédiées publiques et, dans certains cas, privées ou d'entreprises pour véhicules électriques. Ces stations de recharge sont normalement directement raccordées au réseau. Les opérateurs de stations de recharge et les personnes physiques ou morales autorisés à appliquer le taux réduit seront tenus de présenter au fournisseur d'électricité une déclaration indiquant que le raccordement au réseau est exclusivement destiné à la fourniture d'électricité à des véhicules électriques. La demande présentée par les Pays-Bas prévoit que la réduction ne s'applique pas aux stations de recharge dans lesquelles la recharge s'opère par un échange de batteries.

Le taux global de taxation, y compris le taux réduit applicable aux 10 premiers MWh de consommation annuelle de chaque entité, serait bien supérieur au niveau minimal fixé à l'annexe I, tableau C, de la directive 2003/96/CE du Conseil.

Selon les autorités néerlandaises, dans le cas où un opérateur de stations de recharge a l'intention d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par ses stations de recharge, il est tenu de présenter au fournisseur d'électricité une déclaration indiquant quels points de raccordement au réseau sont exclusivement destinés à la fourniture d'électricité à des véhicules électriques. La mesure s'appliquerait uniquement à l'électricité fournie aux points de raccordement désignés. En outre, l'opérateur de stations de recharge est tenu d'informer le fournisseur d'électricité si son entreprise connaît des problèmes financiers et qu'elle peut bénéficier d'aides conformément aux lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (JO C 249 du 31.7.2014, p. 1). Dans ce cas, le fournisseur ne sera plus autorisé à appliquer à l'électricité le taux réduit de taxation de l'énergie.

L'avantage découlant de cette taxation réduite dépendra de la quantité de kilowatts-heure consommée. Comme l'ont souligné les autorités néerlandaises, sur la base d'une étude commandée au niveau national, les autorités néerlandaises estiment en 2020 que la quantité moyenne fournie est de 3 900 kWh par station de recharge. Dans ce cas, l'avantage maximal par station de recharge est estimé en 2020 à 289 EUR par an. Cet avantage sera plus important en cas d'augmentation de la taxation normale de l'énergie. En outre, une station de recharge peut en pratique fournir 12 000 kWh par an. Il en résulte un avantage total maximal escompté de 815 EUR en 2020. Le nombre de stations de recharge par bénéficiaire varie.

Comme l'ont indiqué les autorités néerlandaises, il existe actuellement environ 40 opérateurs de stations de recharge aux Pays-Bas.

---

[3] Les Pays-Bas appliquent à l'électricité des taux de taxation différenciés sur la base des niveaux quantitatifs de consommation, conformément à l'article 5 de la directive 2003/96/CE. D'après les dernières informations fournies, les taux de taxation appliqués au niveau national sont les suivants: 94,28 EUR par MWh pour une consommation annuelle d'électricité comprise entre 0 et 10 MWh, 51,64 EUR pour les quantités comprises entre 11 MWh et 50 MWh, et 13,75 EUR pour les quantités comprises entre 51 MWh et 10 000 MWh. Les taux de taxation applicables aux quantités consommées supérieures à 10 000 MWh sont de 0,56 EUR pour l'électricité utilisée à des fins professionnelles et de 1,13 EUR pour l'électricité utilisée à des fins non professionnelles. Comme indiqué par les autorités néerlandaises, les taux de taxation de l'énergie font l'objet d'une adaptation annuelle fondée sur les taux d'inflation.

La mesure est ouverte indistinctement à tous les opérateurs de l'Union. Le pays d'origine de l'opérateur de la station de recharge n'est pas une condition pour que celui-ci puisse bénéficier de la mesure. Une société de transport ou un ménage qui dispose d'une station de recharge pourrait également bénéficier de la mesure pour autant que les conditions susmentionnées soient remplies.

Comme souligné dans la demande, une étude commandée par le ministère néerlandais des transports a montré qu'actuellement, dans de nombreux cas, il n'existe toujours aucune incitation économique positive en faveur des stations de recharge publiques. Cela constitue un obstacle au développement de l'infrastructure de recharge publique et à l'utilisation de voitures électriques. La mesure vise à continuer d'améliorer la pertinence économique des stations de recharge publiques, ce qui devrait rendre l'utilisation de voitures électriques plus attrayante et contribuer à la protection de l'environnement. Un développement rapide de l'infrastructure de recharge publique est indispensable pour permettre le passage aux véhicules électriques en lieu et place des véhicules équipés de moteurs à combustion interne, qui sont essentiellement alimentés par des carburants fossiles. Une infrastructure bien développée est nécessaire pour faire des véhicules électriques une solution envisageable pour remplacer les moyens de transport routier traditionnels. Il s'agit d'un point important, compte tenu des effets bénéfiques sur l'environnement du passage aux véhicules électriques. Ces derniers produisent d'une manière générale moins d'émissions de CO_2 et de polluants atmosphériques locaux (PM10, NOx) que les véhicules alimentés par des carburants fossiles[4]. Selon les autorités néerlandaises, en 2019, le pourcentage d'électricité produite à partir du charbon était de 14 %. Selon les prévisions, ce pourcentage sera de 0 % en 2030. La part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le mix électrique des Pays-Bas était de 18 % en 2019 et devrait atteindre 58 % en 2025 et 75 % en 2030.

La demande souligne que l'opérateur d'une station de recharge aurait la possibilité de répercuter sur ses consommateurs (une partie de) l'avantage procuré par la mesure en proposant une réduction des tarifs de recharge. Dans ce cas, les coûts liés à la possession de véhicules électriques seraient réduits du fait de la baisse des dépenses engagées pour leur conduite. Les consommateurs seront ainsi incités à opter pour une nouvelle voiture électrique plutôt que pour une nouvelle voiture alimentée par des carburants fossiles. La réduction des taux appliqués à la recharge aura également comme incidence positive d'encourager les propriétaires de véhicules hybrides rechargeables, qui peuvent fonctionner aussi bien avec de l'électricité qu'avec des carburants fossiles, à utiliser l'énergie électrique plutôt que les carburants fossiles pour se déplacer.

En ce qui concerne la période d'application de la mesure, en principe, celle-ci devrait être suffisamment longue pour continuer à apporter une sécurité juridique aux entités privées ou aux entreprises et aux opérateurs du secteur de l'électricité. Les Pays-Bas ont demandé que la mesure soit prorogée de quatre ans, la durée maximale possible étant de six ans. Dans ces circonstances, il apparaît approprié d'octroyer l'autorisation sollicitée par les Pays-Bas pour la période de quatre ans autorisée par la directive.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, troisième alinéa, de la directive, la Commission examine chaque demande en prenant en considération, notamment, le bon fonctionnement du marché intérieur, la nécessité d'assurer une concurrence loyale et les politiques de l'Union en matière de santé, d'environnement, d'énergie et de transports.

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

L'application de la réduction de la taxe telle qu'elle est décrite ne sera pas source d'obstacles aux échanges au sein de l'Union. La mesure est ouverte indistinctement à tous les opérateurs de l'Union. Le pays d'origine de l'opérateur de la station de recharge n'est pas une condition pour l'application de la mesure. La dérogation n'est pas de nature à entraîner un problème pour le bon fonctionnement du marché intérieur ni à compromettre la réalisation des objectifs de l'Union européenne - qu'elle tend au contraire à soutenir -, en particulier dans les domaines de l'énergie, de la lutte contre le changement climatique et de l'environnement.

Dispositions de la directive sur la taxation de l'énergie

L'article 19, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive est libellé comme suit:

«*Outre les dispositions des articles précédents, en particulier les articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires pour des raisons de politique spécifiques.*»

D'après les autorités néerlandaises, la mesure nationale en question est conforme à cette exigence. C'est ce qui ressort de l'intention des Pays-Bas de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les véhicules et de continuer à contribuer à l'objectif de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique consistant à réduire les émissions de CO_2 et à augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale du secteur des transports. La Commission considère que la possibilité d'appliquer une réduction fiscale à l'électricité fournie aux véhicules électriques constituerait une incitation supplémentaire pour les consommateurs à utiliser de l'énergie plus propre et à contribuer à la protection de l'environnement.

Règles en matière d'aides d'État

Les autorités néerlandaises reconnaissent que la mesure constitue une aide d'État en faveur des opérateurs de stations de recharge pour véhicules électriques qui peut être considérée comme une aide bénéficiant d'une exemption par catégorie au titre de l'article 44 du règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission[5].

Pour autant que la mesure respecte les conditions visées à l'article 44 du règlement général d'exemption par catégorie [règlement (UE) nº 651/2014] ainsi que les conditions générales énoncées dans ce règlement, la mesure relève du champ d'application dudit règlement et est dès lors exonérée de l'obligation de notification préalable.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Environnement et politique en matière de changement climatique

L'application de cette mesure contribuera à la réduction des émissions générées par les véhicules et à la réalisation des objectifs à long terme de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique, à savoir réduire les émissions de CO_2. Selon les estimations communiquées par les autorités néerlandaises, la part de l'électricité provenant de sources renouvelables dans le mix électrique aux Pays-Bas devrait être de 58 % environ en 2025, pour atteindre 75 % d'ici à 2030. D'après les autorités néerlandaises, l'électricité utilisée dans les infrastructures de recharge publiques est produite presque exclusivement à partir d'énergies

[5] Règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

renouvelables. Une étude[6] réalisée aux Pays-Bas montre qu'une telle mesure pourrait permettre de réduire les émissions de CO_2 de 70 %, ce qui est pleinement conforme à la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables[7]. Comme souligné dans la demande, elle peut également aider les Pays-Bas à atteindre leur objectif à l'horizon 2020 fixé par cette directive établissant à 10 % la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans le secteur des transports.

En plus de permettre une réduction des émissions de gaz à effet de serre, la demande souligne qu'une utilisation plus généralisée des voitures électriques contribuera grandement à améliorer la qualité de l'air: les zones urbaines sensibles à la pollution constituent l'un des principaux enjeux, et les émissions dues aux transports sont la première cause de pollution (et, notamment, de dépassement des valeurs limites fixées pour le NO_2) dans ce contexte. En outre, même lorsque l'électricité n'est pas entièrement produite à partir de sources d'énergie renouvelables, la plupart des avantages subsisteraient, étant donné que les émissions provenant de la production sont situées loin des zones sensibles à la qualité de l'air et que les sources d'émission - les centrales électriques - se prêteraient mieux à la lutte contre la pollution.

Politique énergétique

Comme indiqué par les autorités néerlandaises, une étude commandée au niveau national a montré qu'actuellement, dans de nombreux cas, il n'existe pas encore d'incitation économique positive en faveur des stations de recharge publiques. Cela constitue un obstacle au déploiement de l'infrastructure de recharge publique et à l'utilisation de voitures électriques.

Par conséquent, l'objectif déclaré de la mesure est d'améliorer la pertinence économique des stations de recharge publiques, ce qui devrait rendre l'utilisation de voitures électriques plus attrayante et contribuer à la protection de l'environnement. Un déploiement rapide des infrastructures publiques de recharge est d'une importance capitale pour la transition des véhicules à combustibles fossiles vers les véhicules électriques. Une bonne infrastructure est nécessaire pour faire des véhicules électriques une solution réaliste de remplacement des véhicules utilisant des carburants fossiles. Il s'agit d'un point important, compte tenu des effets bénéfiques sur l'environnement du passage aux véhicules électriques. Ces derniers génèrent d'une manière générale à la fois moins d'émissions de CO_2 et moins d'émissions de polluants atmosphériques (PM10, NOx) que les véhicules alimentés par des carburants fossiles.

Comme souligné dans la demande, l'opérateur d'une station de recharge a également la possibilité de répercuter sur ses consommateurs (une partie de) l'avantage procuré par la mesure en proposant une diminution des tarifs de recharge. Dans ce cas, les coûts liés à la possession de véhicules électriques seront réduits, ce qui, encore une fois, aura l'effet positif d'inciter à opter pour l'achat d'une voiture neuve électrique plutôt que d'une voiture neuve alimentée par des carburants fossiles. La réduction des taux appliqués à la recharge aura également comme incidence positive d'encourager les propriétaires de véhicules hybrides rechargeables, qui peuvent fonctionner aussi bien à l'électricité qu'avec des carburants fossiles, à utiliser l'énergie électrique plutôt que les carburants fossiles.

---

6 TNO, «Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen» (Aspects énergétiques et environnementaux du transport électrique de personnes), 7 avril 2015, p. 11.

7 JO L 140 du 5.6.2009, p. 16.

Politique des transports

Cette initiative est pleinement conforme à la directive 2014/94/UE[8] sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Cette directive impose aux États membres d'élaborer des cadres d'action nationaux en faveur du développement du marché des carburants alternatifs et de ses infrastructures, en particulier dans les agglomérations urbaines/suburbaines et dans d'autres zones densément peuplées. En application de cette directive, les États membres sont tenus de mettre en place un nombre suffisant de stations de recharge ouvertes au public.

En outre, le système de transport de l'UE doit se décarboner et se moderniser afin de réduire ses émissions de 90 % à l'horizon 2050. La mobilité électrique est essentielle et permettra d'accélérer la décarbonation et de réduire la pollution, en particulier dans les villes, et les nouveaux services de mobilité augmenteront l'efficacité du système de transport et réduiront la congestion[9].

Marché intérieur et concurrence loyale

Du point de vue du marché intérieur et de la concurrence loyale, la mesure est ouverte indistinctement à tous les opérateurs de l'Union. Le pays d'origine de l'opérateur de la station de recharge n'est pas une condition pour l'application de la mesure. La dérogation n'entraîne aucun problème pour le bon fonctionnement du marché intérieur.

En l'occurrence, une grave distorsion telle que celle précitée est d'autant plus improbable que les Pays-Bas respecteront le niveau minimal de taxation prévu par la directive 2003/96/CE pour l'électricité.

En raison de la période pour laquelle il est proposé d'accorder l'autorisation d'appliquer un taux de taxation réduit, il est peu probable, sauf changements significatifs dans le cadre et le contexte actuels, que l'analyse effectuée aux paragraphes précédents évolue avant la date d'expiration de la mesure.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Article 19 de la directive 2003/96/CE du Conseil.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Le domaine de la fiscalité indirecte, couvert par l'article 113 du TFUE, ne relève pas en lui-même des compétences exclusives de l'Union européenne au sens de l'article 3 du TFUE.

Cependant, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, le Conseil s'est vu accorder la compétence exclusive, en vertu du droit dérivé, d'autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent donc pas se substituer au Conseil. Par conséquent, le principe de subsidiarité ne s'applique pas à la présente décision d'exécution. En tout état de cause, le présent acte n'étant pas un projet d'acte législatif, il n'y a pas lieu de le transmettre aux

[8] Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

[9] Stratégie pour l'intégration du système énergétique [COM(2020) 299 final, juillet 2020].

parlements nationaux conformément au protocole nº 2 annexé aux traités afin que ceux-ci vérifient le respect du principe de subsidiarité.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. La réduction du niveau de taxation ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi.

- **Choix de l'instrument**

L'instrument proposé est une décision d'exécution du Conseil. L'article 19 de la directive 2003/96/CE ne prévoit que ce type de mesure.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La mesure ne requiert pas l'évaluation de la législation existante.

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition fait suite à une demande présentée par les Pays-Bas, et elle ne concerne que cet État membre.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation à un seul État membre, à sa propre demande, et ne requiert pas d'analyse d'impact. L'incidence sur les prix est limitée et les effets sur la santé humaine et sur l'environnement sont positifs, étant donné que la mesure vise à réduire l'utilisation de carburants fossiles et à encourager le recours à une énergie plus propre dans le secteur des transports.

De plus, il ressort des informations communiquées par les Pays-Bas que la mesure aura une incidence relativement limitée sur les recettes fiscales[10] et que le taux de taxation de l'électricité restera supérieur au niveau minimal de taxation fixé dans la directive 2003/96/CE. Les Pays-Bas espèrent que la mesure aura une incidence positive sur la réalisation de leurs objectifs environnementaux et notamment sur la réduction des émissions et l'amélioration locale de la qualité de l'air.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La mesure ne prévoit pas de simplification. Elle est le résultat d'une demande introduite par les Pays-Bas et ne concerne que cet État membre.

- **Droits fondamentaux**

La mesure n'a aucune incidence sur les droits fondamentaux.

[10] L'estimation des dépenses budgétaires annuelles par les Pays-Bas est de 4,2 millions d'euros pour 2021, de 5,3 millions d'euros pour 2022, de 6,2 millions d'euros pour 2023 et de 7 millions d'euros pour 2024.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La mesure n'entraîne pas de charge financière et administrative pour l'Union. La proposition n'a donc aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Aucun plan de mise en œuvre n'est nécessaire. La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation de réduction fiscale à un seul État membre, à sa propre demande. Elle est prévue pour une période limitée s'étendant jusqu'au 1er janvier 2025. Le taux de la taxe applicable sera supérieur au niveau minimal de taxation fixé par la directive sur la taxation de l'énergie. La mesure peut faire l'objet d'une évaluation en cas de demande de renouvellement à l'expiration de la période de validité.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

La proposition ne nécessite pas de documents explicatifs sur la transposition.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

L'article 1er fournit la définition des «véhicules électriques», qui est reprise de l'article 2 de la directive 2014/94/UE. Cette définition clarifie le champ d'application de la mesure.

En vertu de l'article 2, les Pays-Bas seront autorisés à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge directement utilisées pour recharger des véhicules électriques.

Le niveau de taxation après réduction ne peut jamais être inférieur aux minima de l'Union fixés par la directive 2003/96/CE, et la réduction s'applique à l'électricité utilisée tant par les voitures privées que par les voitures de société.

La mesure nationale prévue par la présente décision s'inscrit dans le cadre d'une politique élaborée par les Pays-Bas pour réduire les émissions de CO_2, améliorer la qualité de l'air, augmenter la part des énergies renouvelables dans le secteur des transports et contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique. La mesure encouragera les consommateurs à utiliser une énergie plus propre pour se déplacer.

L'article 3 précise que l'autorisation sollicitée est accordée avec effet au 1er janvier 2021 pour une période de quatre ans, comme l'ont demandé les Pays-Bas.

Il précise également que si le Conseil arrête des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux au profit de l'électricité destinée aux véhicules électriques, la décision cesse de s'appliquer le jour où ces dispositions générales deviennent applicables.

L'article 4 dispose que les Pays-Bas sont destinataires de la décision.

2021/0010 (NLE)

Proposition de

DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

autorisant les Pays-Bas à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux [stations de recharge pour] véhicules électriques conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité[1], et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) Par la décision d'exécution (UE) 2016/2266 du Conseil[2], les Pays-Bas ont été autorisés à appliquer jusqu'au 31 décembre 2020 un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge directement utilisées pour recharger des véhicules électriques, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE.

(2) Le 30 mars 2020, les Pays-Bas ont demandé l'autorisation de continuer à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux véhicules électriques pour la période allant du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2025. Comme la Commission les y a invités, les Pays-Bas ont fourni des informations complémentaires à l'appui de leur demande le 20 novembre 2020.

(3) Le taux réduit de taxation vise à encourager plus vivement encore l'utilisation de véhicules électriques en réduisant les coûts de l'électricité destinée à la propulsion de ces véhicules.

(4) Le recours à des véhicules électriques permet de prévenir les émissions de polluants atmosphériques dues à la combustion d'essence et de diesel ou d'autres carburants fossiles, et contribue ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes. L'utilisation de véhicules électriques permet en outre de réduire les émissions de CO_2, en particulier si l'électricité utilisée est produite à partir de sources d'énergie renouvelables. L'application d'un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux véhicules électriques devrait dès lors contribuer à la réalisation des objectifs de la politique de l'Union en matière d'environnement, de santé et de climat.

(5) Les Pays-Bas ont souligné que le taux réduit de taxation s'appliquerait à la fourniture d'électricité aux stations de recharge pour véhicules électriques directement raccordées

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

[2] Décision d'exécution (UE) 2016/2266 du Conseil du 6 décembre 2016 autorisant les Pays-Bas à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques (JO L 342 du 16.12.2016, p. 30).

au réseau électrique, y compris les stations de recharge publiques et certaines stations de recharge privées ou d'entreprises.

(6) Les Pays-Bas ont demandé que le taux réduit de taxation de l'électricité s'applique uniquement aux stations de recharge dans lesquelles l'électricité est utilisée pour recharger directement un véhicule électrique, et qu'il ne s'applique pas à l'électricité fournie par un échange de batteries.

(7) L'application d'un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux véhicules électriques par les stations de recharge améliorera la pertinence économique des stations de recharge ouvertes au public aux Pays-Bas, ce qui rendra l'utilisation de voitures électriques plus attrayante et permettra d'améliorer la qualité de l'air.

(8) Compte tenu du nombre relativement limité de véhicules électriques, et étant donné que le niveau de taxation de l'électricité fournie par des stations de recharge aux véhicules électriques qui sont utilisés à des fins professionnelles sera supérieur au niveau minimal de taxation prévu à l'article 10 de la directive 2003/96/CE, il est peu probable que le taux réduit de taxation conduise à des distorsions de concurrence pendant la période pour laquelle l'autorisation est demandée, et il n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.

(9) Le niveau de taxation de l'électricité fournie aux véhicules électriques par des stations de recharge qui ne sont pas destinées à un usage professionnel est supérieur au niveau minimal de taxation de l'électricité utilisée à des fins non professionnelles prévu à l'article 10 de la directive 2003/96/CE.

(10) Toute autorisation accordée conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2003/96/CE doit être strictement limitée dans le temps. Afin que la période d'autorisation soit suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs économiques concernés d'effectuer les investissements nécessaires, il convient d'accorder l'autorisation pour la période demandée. Il importe cependant que l'autorisation cesse de s'appliquer à compter de la date d'application de toutes dispositions générales relatives aux avantages fiscaux au profit de l'électricité fournie aux véhicules électriques adoptées le Conseil en vertu de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, si de telles dispositions devenaient applicables avant le 1er janvier 2025.

(11) Afin d'éviter une augmentation potentielle de la charge administrative pour les distributeurs et les redistributeurs d'électricité résultant de modifications des taux de taxation applicables, il convient que les Pays-Bas puissent appliquer sans interruption le taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux véhicules électriques. Il y a dès lors lieu d'accorder l'autorisation demandée avec effet à partir du 1er janvier 2021, afin d'éviter toute discontinuité par rapport aux dispositions applicables avant cette date au titre de la décision d'exécution (UE) 2016/2266.

(12) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union relatives aux aides d'État,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Aux fins de la présente décision, la définition de «véhicule électrique» établie à l'article 2 de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil[3] s'applique.

Article 2

Les Pays-Bas sont autorisés à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge directement utilisées pour recharger des véhicules électriques, à l'exclusion des stations de recharge destinées à l'échange de batteries de véhicules électriques, à condition que les niveaux minima de taxation prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

Article 3

La présente décision est applicable du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2025.

Toutefois, si le Conseil, statuant sur la base de l'article 113 ou de toute autre disposition pertinente du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, arrête des dispositions générales relatives aux avantages fiscaux au profit de l'électricité fournie aux véhicules électriques, la présente décision cesse d'être applicable le jour où ces dispositions générales deviennent applicables.

Article 4

Le Royaume des Pays-Bas est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président

[3] Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).