EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 21.1.2021.
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Prijedlog

PROVEDBENE ODLUKE VIJEĆA

o ovlašćivanju Nizozemske za primjenu snižene stope poreza na električnu energiju koja se [na punionicama] isporučuje električnim vozilima u skladu s člankom 19. Direktive 2003/96/EZ

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Oporezivanje energenata i električne energije u Uniji uređeno je Direktivom Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije[1] („Direktiva o oporezivanju energije” ili „Direktiva”).

U skladu s člankom 19. stavkom 1. Direktive, dodatno odredbama utvrđenima posebno u njezinim člancima 5., 15. i 17., odlučujući jednoglasno na prijedlog Komisije, Vijeće može ovlastiti bilo koju državu članicu da uvede daljnja oslobođenja ili sniženja razine oporezivanja radi provođenja pojedinih politika.

Člankom 15. stavkom 1. točkom (e) Direktive dopušta se državama članicama da primijene sniženja poreza ili oslobođenje od poreza na električnu energiju koja se upotrebljava za prijevoz robe i putnika željeznicom, podzemnom željeznicom, tramvajem ili trolejbusom. Međutim, ne postoji odredba kojom se dopušta sniženje poreza na električnu energiju koja se upotrebljava za prijevoz električnim vozilima koja nisu trolejbusi.

Provedbenom odlukom Vijeća (EU) 2016/2266[2] Nizozemska je već ovlaštena do 31. prosinca 2020. primjenjivati sniženu stopu poreza na električnu energiju koja se isporučuje punionicama električnih vozila.

Cilj je ovog prijedloga dopustiti Nizozemskoj nastavak primjene snižene stope poreza na električnu energiju koja se isporučuje punionicama električnih vozila u razdoblju od 1. siječnja 2021. do 1. siječnja 2025., kako je zatraženo. To je sniženje namijenjeno nastavku promicanja upotrebe čišćih načina prijevoza i smanjenju lokalnog onečišćenja zraka i emisija CO_2 iz prometa.

Dopisom od 30. ožujka 2020. i kasnijom korespondencijom, u skladu s člankom 19. Direktive, nizozemska nadležna tijela obavijestila su Komisiju o tome da namjeravaju primijeniti sniženu poreznu stopu od 51,64 EUR po MWh na električnu energiju koja se isporučuje punionicama električnih vozila s godišnjom potrošnjom do 10 MWh po punionici. Potrošnja veća od 10, a manja od 50 MWh bila bi oporezivana po stopi od 51,64 EUR, veća od 50 i manja od 10 000 MWh bila bi oporezivana po stopi od 13,75 EUR, a godišnja potrošnja iznad 10 000 MWh bila bi oporezivana po stopi od 0,56 EUR. Na onim punionicama na kojima se ne primjenjuju porezne stope za poslovne potrebe godišnja potrošnja veća od 10 000 MWh bila bi oporezivana po stopi od 1,13 EUR. Ukupna porezna stopa bit će viša od najniže stope poreza električne energije za poslovne potrebe kako je utvrđena Direktivom 2003/96/EZ. Nacionalna stopa poreza koja se trenutačno primjenjuje na električnu energiju za punjenje električnih vozila za prvih 10 MWh godišnje potrošnje iznosila bi 94,28 EUR po MWh, što je nacionalna stopa poreza električne energije za poslovne i neposlovne potrebe za tu razinu potrošnje. Nizozemska trenutačno primjenjuje diferencirane nacionalne porezne stope za električnu energiju prema potrošenoj količini u skladu s člankom 5. Direktive 2003/96/EZ[3].

---

[1] SL L 283, 31.10.2003., str. 51.–70.

[2] SL L 342, 16.12.2016., str. 30.–31.

[3] Nizozemska primjenjuje diferencirane porezne stope za električnu energiju prema količinskim razinama potrošnje u skladu s člankom 5. Direktive 2003/96/EZ. Prema posljednjim dostavljenim podacima

Nizozemska je 20. studenog 2020. dostavila dodatne informacije.

Nizozemska bi nastavila primjenjivati sniženu stopu poreza na električnu energiju koju električnim vozilima isporučuju namjenske javne i, u nekim slučajevima, privatne punionice ili punionice električnih vozila za potrebe poslovnih subjekata. Te punionice obično imaju izravan priključak na elektroenergetsku mrežu. Operateri punionica te privatni i poslovni subjekti koji imaju pravo na primjenu snižene stope morat će podnijeti izjavu dobavljaču električne energije u kojoj izjavljuju da je priključak na mrežu namijenjen isključivo isporuci električne energije električnim vozilima. Zahtjev koji je podnijela Nizozemska ne obuhvaća punionice na kojima se punjenje odvija zamjenom baterija.

Ukupna stopa poreza, uključujući sniženu stopu za početnih 10 MWh godišnje potrošnje svakog subjekta bila bi daleko iznad najniže razine utvrđene u tablici C iz Priloga I. Direktivi Vijeća 2003/96/EZ.

Prema nizozemskim tijelima, ako operater koji upravlja punionicom namjerava primijeniti sniženu poreznu stopu na električnu energiju koja se isporučuje njegovim punionicama, morao bi dobavljaču električne energije dostaviti izjavu u kojoj objašnjava koji su od njegovih priključaka na mrežu namijenjeni isključivo isporuci električne energije električnim vozilima. Mjera bi se primjenjivala samo na električnu energiju koja se isporučuje određenim priključcima. Nadalje, ako operater punionice ima financijske probleme i ispunjava uvjete za potporu u skladu sa smjernicama o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzeća u teškoćama (2014/C 249/01), on o tome mora obavijestiti dobavljača električne energije. U tom slučaju dobavljaču više neće biti dopušteno primijeniti sniženu poreznu stopu na električnu energiju.

Pogodnost ostvarena smanjenjem poreza ovisit će o količini kilovatsati. Kako su istaknula nizozemska tijela, na temelju studije naručene na nacionalnoj razini procjenjuje se da za 2020. prosječna opskrba po punionici iznosi 3 900 kWh. U tom se slučaju procjenjuje da najveća pogodnost ostvarena 2020. iznosi 289 EUR po punionici za cijelu godinu. Pogodnost će biti veća ako se povisi standardna porezna stopa za energiju. Usto, punionica u praksi može isporučiti 12 000 kWh godišnje. To dovodi do očekivane najveće ukupne koristi od 815 EUR u 2020. Broj punionica razlikuje se među korisnicima.

Kako su izvijestila nizozemska tijela, u Nizozemskoj je trenutačno približno 40 operatera punionica.

Mjera je dostupna svim operaterima iz EU-a bez diskriminacije. Matična zemlja operatera koji upravlja punionicom nije uvjet ostvarivanja koristi od mjere. Prijevozničko poduzeće ili kućanstvo koje ima punionicu također može imati koristi od mjere ako ispunjava prethodno navedene uvjete.

Kako je istaknuto u zahtjevu, studija koju je naručilo nizozemsko ministarstvo prometa pokazala je da trenutačno u mnogim slučajevima još uvijek ne postoji pozitivan poslovni poticaj za javne punionice. To je prepreka razvoju javne infrastrukture za punjenje i upotrebi električnih automobila. Cilj je ove mjere daljnje poboljšavanje poslovnog modela punionica,

---

nacionalne su porezne stope sljedeće: 94,28 EUR po MWh za 0 – 10 MWh godišnje potrošnje električne energije, 51,64 EUR za količine iznad 10 i do 50 MWh te 13,75 EUR za količine iznad 50 do 10 000 MWh. Za potrošnju iznad 10 000 MWh porezne su stope 0,56 EUR za poslovne potrebe i 1,13 EUR za neposlovne potrebe. Kako su navela nizozemska tijela, stope poreza na energiju podliježu godišnjoj prilagodbi na temelju stopa inflacije.

što bi trebalo povećati zanimanje za upotrebu električnih automobila i poboljšati stanje okoliša. Brz razvoj javne infrastrukture za punjenje ključan je za prelazak na električna vozila s vozila opremljenih motorima s unutarnjim izgaranjem koji uglavnom rade na fosilna goriva. Dobro razvijena infrastruktura nužna je kako bi električna vozila postala isplativa alternativa uobičajenom cestovnom prijevozu. To je važno zbog koristi za okoliš koje nastaju prelaskom na električnu vožnju. Električna vozila ispuštaju manje emisija CO_2 i lokalnih onečišćujućih tvari u zrak (PM10, NO_x) od vozila na fosilna goriva[4]. Prema navodima nizozemskih tijela, udio električne energije proizvedene ugljenom u 2019. iznosio je 14 %. Predviđa se da će 2030. taj udio iznositi 0 %. U 2019. udio električne energije iz obnovljivih izvora u Nizozemskoj iznosio je 18 % i očekuje se da će iznositi 58 % u 2025. te 75 % u 2030.

U zahtjevu je istaknuto da bi operater koji upravlja punionicom mogao prenijeti pogodnost stvorenu mjerom (ili njezin dio) na svoje kupce u obliku sniženja cijene punjenja. U tom bi se slučaju smanjio trošak posjedovanja električnog vozila zbog manjih troškova vožnje. Time će se potaknuti potrošače da se umjesto za novi automobil na fosilna goriva odluče za novi električni automobil. Dodatni je pozitivan učinak nižih cijena punjenja taj da će se vlasnike hibridnih vozila na punjenje, koja rade na električnu energiju kao i na fosilna goriva, potaknuti da se za prijevoz koriste električnom energijom umjesto fosilnim gorivima.

Kad je riječ o razdoblju primjene odstupanja, ono bi u načelu trebalo biti dovoljno dugo da se operaterima električne energije te privatnim i poslovnim subjektima nastavi pružati pravna sigurnost. Nizozemska je zatražila produljenje od četiri godine, u odnosu na najdulje moguće razdoblje od šest godina. U tim se okolnostima čini primjerenim dati zatraženo odobrenje za razdoblje od četiri godine kako je zatražila Nizozemska i kako je dopušteno Direktivom.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

U skladu s člankom 19. stavkom 1. trećim podstavkom Direktive svaki se zahtjev razmatra uzimajući u obzir, među ostalim, pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta, potrebu osiguravanja poštenog tržišnog natjecanja te politike EU-a u područjima zdravstva, okoliša, energetike i prometa.

Primjenom prethodno opisanog sniženja poreza ne stvaraju se prepreke trgovini unutar EU-a. Mjera je dostupna svim operaterima iz EU-a bez diskriminacije. Matična zemlja operatera koji upravlja punionicom nije uvjet za primjenu mjere. Odstupanjem ne bi nastale poteškoće u funkcioniranju unutarnjeg tržišta, a njegova primjena ne bi bila u suprotnosti nego bi naprotiv pomogla u ostvarivanju ciljeva politika EU-a, posebno u područjima energetike, klimatskih promjena i okoliša.

Odredbe iz Direktive o oporezivanju energije

Tekst članka 19. stavka 1. prvog podstavka Direktive glasi:

„Dodatno odredbama u prethodnim člancima, posebno člancima 5., 15. i 17., djelujući jednoglasno na prijedlog Komisije, Vijeće može ovlastiti bilo koju državu članicu da uvede daljnja oslobođenja ili sniženja radi provođenja pojedinih politika”.

Prema nizozemskim tijelima predmetna nacionalna mjera ispunjava taj zahtjev. To se zaključuje na temelju namjere Nizozemske da smanji emisije stakleničkih plinova i za zrak onečišćujućih tvari iz vozila te nastavlja podupirati cilj EU-a povezan s klimatskim

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

promjenama da se smanje emisije CO_2 i poveća udio obnovljivih izvora u krajnjoj potrošnji energije u sektoru prometa. Smatra se da bi mogućnost sniženja poreza na električnu energiju koja se isporučuje električnim vozilima potrošačima pružila dodatni poticaj za korištenje čišće energije i poboljšanje stanja okoliša.

Pravila o državnim potporama.

Nizozemska tijela priznaju da je ta mjera državna potpora u korist operatera punionica za električna vozila koja bi mogla ispuniti uvjet za uvrštavanje u potporu obuhvaćenu skupnim izuzećem iz članka 44. Uredbe Komisije 651/2014/EU[5].

Ako mjera ispunjava uvjete utvrđene u članku 44. Uredbe o općem skupnom izuzeću (Uredba 651/2014/EU) kao i opće uvjete utvrđene u njoj, mjera je obuhvaćena područjem primjene te Uredbe pa je prema tome izuzeta od obveze prethodne prijave.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Politika zaštite okoliša i klimatska politika

Provedbom ove mjere pridonosit će se smanjenju emisija iz vozila te će se podupirati EU-ovi dugoročni klimatski ciljevi smanjenja emisija CO_2. Na temelju procjena koje su dostavila nizozemska tijela očekivana kombinacija električne energije iz obnovljivih izvora u Nizozemskoj iznosit će otprilike 58 % u 2025. te će dosegnuti 75 % u 2030. Prema tvrdnjama Nizozemske električna energija koja se upotrebljava u javnoj infrastrukturi za punjenje gotovo isključivo dolazi iz obnovljivih izvora. Istraživanjem[6] provedenim u Nizozemskoj pokazano je da bi se time moglo postići smanjenje emisija CO_2 od 70 %, što je potpuno u skladu s Direktivom 2009/28/EZ o promicanju upotrebe energije iz obnovljivih izvora[7]. Kako je istaknuto u zahtjevu, mjera može pomoći Nizozemskoj i u ostvarivanju njezina cilja za 2020. od 10 % energije iz obnovljivih izvora u prometu utvrđen tom direktivom.

Uz smanjenje emisija stakleničkih plinova, u zahtjevu je istaknuto da će se raširenijom upotrebom električnih automobila znatno pridonijeti poboljšanju kvalitete zraka: gradska su žarišta onečišćenja među najvećim izazovima, a emisije iz prometa najviše pridonose onečišćenju (posebice prekoračenju razine NO_2) u takvim žarištima. Nadalje, čak i ako električna energija nije u potpunosti proizvedena iz obnovljivih izvora, i dalje bi se zadržala većina koristi jer se emisije koje proizlaze iz proizvodnje energije nalaze daleko od žarišnih točaka za kvalitetu zraka, a izvori emisija (elektrane) bili bi podložniji kontroli onečišćenja.

Energetska politika

Kako su izvijestila nizozemska tijela, studija naručena na nacionalnoj razini pokazala je da trenutačno u mnogim slučajevima još uvijek ne postoji pozitivan poslovni poticaj za javne punionice. To je prepreka razvoju javne infrastrukture za punjenje i upotrebi električnih automobila.

Stoga je cilj ove mjere poboljšati poslovni model punionica, što bi trebalo povećati zanimanje za upotrebu električnih automobila i poboljšati stanje okoliša. Brzo uvođenje javne infrastrukture za punjenje ključno je za prelazak s vozila na fosilna goriva na električna

[5] Uredba Komisije (EU) br. 651/2014 o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članaka 107. i 108. Ugovora (SL L 187, 26.6.2014., str. 1.–78.).

[6] TNO „Energie – en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen”, (7. travnja 2015.), str. 11.–15.

[7] SL L 140, 5.6.2009., str. 16.–62.

vozila. Dobra infrastruktura nužna je kako bi električna vozila postala ostvariva alternativa vozilima na fosilna goriva. To je važno zbog koristi za okoliš koje nastaju prelaskom na električnu vožnju. Električna vozila ispuštaju manje emisija CO_2 i lokalnih onečišćujućih tvari u zrak (PM10, NO_x) od vozila na fosilna goriva.

Kako je istaknuto u zahtjevu, operater koji upravlja punionicom ujedno može prenijeti pogodnost stvorenu mjerom (ili njezin dio) na svoje kupce u obliku sniženja cijene punjenja. U tom će se slučaju smanjiti trošak posjedovanja električnih vozila, što će također imati pozitivan utjecaj na izbor kupnje novog električnog automobila umjesto novog automobila na fosilna goriva. Dodatni je pozitivan učinak nižih cijena punjenja taj da će se vlasnike hibridnih vozila na punjenje, koja mogu raditi na električnu energiju i na fosilna goriva, potaknuti da se koriste električnom energijom umjesto fosilnim gorivima.

Prometna politika

Inicijativa je u potpunosti u skladu s Direktivom 2014/94/EU[8] o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva. Tom se direktivom zahtijeva da države članice razviju nacionalne okvire politika za tržišni razvoj alternativnih goriva i njihove infrastrukture, posebice u gradskim/prigradskim i drugim gusto naseljenim područjima. Direktivom se države članice obvezuje da postave primjeren broj javno dostupnih punionica.

Nadalje, prometni sustav EU-a potrebno je dekarbonizirati i osuvremeniti kako bi se emisije do 2050. smanjile za 90 %. Električna mobilnost je ključna i njome će se ubrzati dekarbonizacija i smanjiti onečišćenje, posebno u gradovima, a novim uslugama mobilnosti povećat će se učinkovitost prometnog sustava i smanjiti zastoji[9].

Unutarnje tržište i pošteno tržišno natjecanje

U pogledu unutarnjeg tržišta i poštenog tržišnog natjecanja, mjera je bez diskriminacije dostupna svim subjektima iz EU-a. Matična zemlja operatera koji upravlja punionicom nije uvjet za primjenu mjere. Odstupanje ne bi dovelo do problema s funkcioniranjem unutarnjeg tržišta.

U tom se slučaju nikako ne može očekivati znatno narušavanje kakvo je prethodno opisano jer će Nizozemska poštovati najnižu razinu oporezivanja električne energije propisanu Direktivom 2003/96/EZ.

S obzirom na trajanje predloženog odobrenja za primjenu snižene porezne stope, osim ako dođe do znatnih promjena u postojećem okviru i situaciji, nije vjerojatno da će se analiza iz prethodnih odlomaka promijeniti prije datuma isteka mjere.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Članak 19. Direktive Vijeća 2003/96/EZ.

---

[8] Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.–20.).

[9] Strategija za integraciju energetskih sustava (COM(2020) 299 final, srpanj 2020.).

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Područje neizravnog oporezivanja obuhvaćeno člankom 113. UFEU-a samo po sebi nije u isključivoj nadležnosti Europske unije u smislu članka 3. UFEU-a.

Međutim, u skladu s člankom 19. Direktive 2003/96/EZ Vijeću je u okviru sekundarnog prava dana isključiva nadležnost za ovlašćivanje države članice da uvede daljnja oslobođenja ili sniženja u smislu te odredbe. Zato države članice ne mogu preuzeti ulogu Vijeća. U skladu s tim, načelo supsidijarnosti ne može se primijeniti na ovu provedbenu odluku. U svakom slučaju, s obzirom na to da ovaj akt nije nacrt zakonodavnog akta, nije ga potrebno proslijediti nacionalnim parlamentima u skladu s Protokolom br. 2 uz Ugovore radi preispitivanja usklađenosti s načelom supsidijarnosti.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog je u skladu s načelom proporcionalnosti. Sniženje poreza ne prelazi razinu koja je nužna za postizanje predmetnog cilja.

- **Odabir instrumenta**

Predloženi je instrument provedbena odluka Vijeća. Člankom 19. Direktive 2003/96/EZ predviđena je samo ta vrsta mjere.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- ***Ex post* evaluacije / provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Nije potrebna evaluacija postojećeg zakonodavstva zbog ove mjere.

- **Savjetovanja s dionicima**

Ovaj se prijedlog temelji na zahtjevu koji je podnijela Nizozemska i odnosi se samo na tu državu članicu.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Nije bilo potrebno obratiti se vanjskim stručnjacima.

- **Procjena učinka**

Ovaj se prijedlog odnosi na davanje odobrenja pojedinoj državi članici na njezin zahtjev pa stoga procjena učinka nije potrebna. Utjecaj na cijene je ograničen, a utjecaj na zdravlje ljudi i okoliš je pozitivan jer je cilj mjere smanjenje upotrebe fosilnih goriva i promicanje čišće energije u prometu.

Štoviše, prema informacijama koje je dostavila Nizozemska, mjera bi imala relativno ograničen učinak na porezne prihode[10] te bi porezna stopa na električnu energiju i dalje bila iznad najniže razine oporezivanja utvrđene Direktivom 2003/96/EZ. Nizozemska očekuje pozitivan učinak mjere na ostvarivanje njezinih ciljeva zaštite okoliša, a posebno na smanjenje emisija i poboljšanje kvalitete lokalnog zraka.

[10] Nizozemska procjenjuje da godišnji proračunski rashodi iznose 4,2 milijuna EUR za 2021., 5,3 milijuna EUR za 2022., 6,2 milijuna EUR za 2023. i 7 milijuna EUR za 2024.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Mjerom se ne predviđa pojednostavnjivanje. Mjera se temelji na zahtjevu koji je podnijela Nizozemska i odnosi se samo na tu državu članicu.

- **Temeljna prava**

Mjerom se ne utječe na temeljna prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Mjera ne dovodi do financijskog ili administrativnog opterećenja Unije. Prijedlog stoga ne utječe na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Nije potreban plan provedbe. Ovaj se prijedlog odnosi na ovlaštenje za primjenu snižene stope poreza koje se izdaje pojedinačnoj državi članici na njezin zahtjev. Daje se na ograničeno razdoblje do 1. siječnja 2025. Porezna stopa koja će se primjenjivati veća je od minimalne razine oporezivanja utvrđene Direktivom o oporezivanju energije. Mjera se može revidirati u slučaju zahtjeva za produljenjem nakon isteka razdoblja valjanosti.

- **Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)**

Za ovaj prijedlog nije potrebna objava dokumenata s objašnjenjima o prenošenju.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

U članku 1. navodi se definicija „električnih vozila” koja je preuzeta iz članka 2. Direktive 2014/94/EU. Definicijom se jasno određuje područje primjene mjere.

U skladu s člankom 2. Nizozemskoj će se dopustiti primjena snižene stope poreza na električnu energiju koja se isporučuje punionicama za izravno punjenje električnih vozila.

Razina oporezivanja nakon sniženja ne smije ni u jednom trenutku biti niža od najnižih razina u EU-u utvrđenih Direktivom 2003/96/EZ, a sniženje bi se primjenjivalo na električnu energiju za osobne i službene automobile.

Nacionalna mjera predviđena ovom Odlukom dio je politike koju je osmislila Nizozemska radi smanjenja emisije CO_2, poboljšanja kvalitete zraka, povećanja udjela energije iz obnovljivih izvora u prometu i doprinosa ciljevima EU-a u pogledu klimatskih promjena. Mjerom će se predvidjeti poticaji za potrošače kako bi prešli na upotrebu čišće energije u prometu.

U članku 3. propisano je da se odobrenje dodjeljuje s učinkom od 1. siječnja 2021. na razdoblje od četiri godine, kako je Nizozemska zatražila.

Ujedno se pojašnjava da se, ako Vijeće donese opća pravila o poreznim olakšicama za električnu energiju za električna vozila, Odluka prestaje primjenjivati na dan početka primjene tih općih pravila.

Člankom 4. propisuje se da je odluka upućena Nizozemskoj.

2021/0010 (NLE)

Prijedlog

PROVEDBENE ODLUKE VIJEĆA

o ovlašćivanju Nizozemske za primjenu snižene stope poreza na električnu energiju koja se [na punionicama] isporučuje električnim vozilima u skladu s člankom 19. Direktive 2003/96/EZ

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije[1], a posebno njezin članak 19.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

(1) Provedbenom odlukom Vijeća (EU) 2016/2266[2] Nizozemska je ovlaštena do 31. prosinca 2020. primjenjivati sniženu stopu poreza na električnu energiju koja se isporučuje punionicama koje se upotrebljavaju za izravno punjenje električnih vozila, u skladu s člankom 19. Direktive 2003/96/EZ.

(2) Nizozemska je 30. ožujka 2020. zatražila odobrenje za nastavak primjene snižene stope poreza na električnu energiju isporučenu električnim vozilima u razdoblju od 1. siječnja 2021. do 1. siječnja 2025. Na zahtjev Komisije, Nizozemska je 20. studenoga 2020. dostavila dodatne informacije radi potkrjepljivanja svojeg zahtjeva.

(3) Cilj je snižene stope poreza promicanje upotrebe električnih vozila smanjenjem troškova električne energije koja se upotrebljava za pogon tih vozila.

(4) Upotrebom električnih vozila izbjegavaju se emisije tvari koje onečišćujuću zrak nastalih izgaranjem benzina, dizela ili drugih fosilnih goriva pa se time pridonosi poboljšanju kvalitete zraka u gradovima. Upotrebom električnih vozila dodatno se smanjuju emisije CO_2, a posebno ako se za rad tih vozila upotrebljava električna energija proizvedena iz obnovljivih izvora. Stoga se očekuje da će se sniženom stopom poreza na električnu energiju koja se isporučuje električnim vozilima pridonijeti ciljevima politika Unije u području okoliša, zdravlja i klime.

(5) Nizozemska je naglasila da bi se snižena stopa poreza primjenjivala na opskrbu električnom energijom na punionicama za punjenje električnih vozila s izravnim priključkom na elektroenergetsku mrežu, uključujući javne punionice i određene privatne punionice ili punionice za potrebe poslovnih subjekata.

[1] SL L 283, 31.10.2003., str. 51.

[2] Provedbena odluka Vijeća (EU) 2016/2266 od 6. prosinca 2016. o ovlašćivanju Nizozemske da primjenjuje sniženu stopu oporezivanja na električnu energiju koja se isporučuje punionicama električnih vozila (SL L 342, 16.12.2016., str. 30).

(6) Nizozemska je zatražila da se snižena stopa poreza primjenjuje samo na punionice na kojima se električna energija upotrebljava za izravno punjenje električnog vozila, a da se ne primjenjuje na električnu energiju koja se isporučuje zamjenom baterija.

(7) Sniženom stopom poreza električne energije koja se električnim vozilima isporučuje na punionicama poboljšat će se poslovni model za javno dostupne punionice u Nizozemskoj te će zbog toga upotreba električnih vozila postati privlačnija, čime bi se poboljšala kvaliteta zraka.

(8) S obzirom na relativno ograničen broj električnih vozila i činjenicu da će razina oporezivanja električne energije koja se isporučuje električnim vozilima na punionicama za poslovne potrebe biti viša od najniže razine oporezivanja za poslovne potrebe utvrđene u članku 10. Direktive 2003/96/EZ, nije vjerojatno da će se sniženom stopom poreza prouzročiti narušavanje tržišnog natjecanja tijekom razdoblja za koje je odobrenje zatraženo pa stoga neće biti negativnog utjecaja na pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta.

(9) Razina oporezivanja električne energije koja se isporučuje električnim vozilima na punionicama koje nisu za poslovnu upotrebu bit će viša od najniže razine oporezivanja za neposlovne potrebe utvrđene u članku 10. Direktive 2003/96/EZ.

(10) Svako ovlaštenje odobreno u skladu s člankom 19. stavkom 1. Direktive 2003/96/EZ mora biti strogo vremenski ograničeno. Kako bi se osiguralo da je razdoblje valjanosti ovlaštenja dovoljno dugo da se relevantne gospodarske subjekte ne obeshrabruje od potrebnih ulaganja, primjereno je izdati ovlaštenje u zatraženom razdoblju. Međutim, ovlaštenje bi se trebalo prestati primjenjivati od datuma primjene općih odredaba o poreznim pogodnostima za električnu energiju koja se isporučuje električnim vozilima koje Vijeće donese u skladu s člankom 113. ili drugom relevantnom odredbom Ugovora o funkcioniranju Europske unije, ako se takve odredbe počnu primjenjivati prije 1. siječnja 2025.

(11) Kako bi se izbjeglo moguće povećanje administrativnog opterećenja za distributere i redistributere električne energije zbog promjena primjenjivih poreznih stopa, Nizozemskoj bi trebalo omogućiti da bez prekida primjenjuje sniženu stopu poreza na električnu energiju koja se isporučuje električnim vozilima. Zatraženo ovlaštenje stoga bi trebalo izdati s učinkom od 1. siječnja 2021., nastavljajući bez prekida prethodno uređenje na temelju Provedbene Odluke (EU) 2016/2266.

(12) Ovom se Odlukom ne dovodi u pitanje primjena pravilâ Unije o državnim potporama,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Za potrebe ove Odluke primjenjuje se definicija „električnog vozila” utvrđena u članku 2. Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća[3].

Članak 2.

Nizozemskoj se odobrava primjena snižene stope poreza električne energije koja se isporučuje punionicama koje se upotrebljavaju za izravno punjenje električnih vozila, isključujući

[3] Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

punionice na kojima se zamjenjuju baterije električnih vozila, uz uvjet da se poštuju najniže razine oporezivanja utvrđene u članku 10. Direktive 2003/96/EZ.

Članak 3.

Ova se Odluka primjenjuje od 1. siječnja 2021. do 1. siječnja 2025.

Međutim, ako Vijeće, postupajući na temelju članka 113. ili druge relevantne odredbe Ugovora o funkcioniranju Europske unije, utvrdi opća pravila o poreznim pogodnostima za električnu energiju koja se isporučuje električnim vozilima, ova se Odluka prestaje primjenjivati na dan početka primjene tih općih pravila.

Članak 4.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Nizozemskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Vijeće
Predsjednik