COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza os Países Baixos a aplicar uma taxa reduzida de tributação da eletricidade fornecida a [estações de carregamento para] veículos elétricos, em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva 2003/96/EC

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A tributação dos produtos energéticos e da eletricidade na União rege-se pela Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade[1] (a «Diretiva Tributação da Energia» ou «Diretiva»).

Nos termos do artigo 19.º, n.º 1, da Diretiva, para além do disposto, nomeadamente, nos artigos 5.º, 15.º e 17.º, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções nos níveis de tributação por motivos relacionados com políticas específicas.

O artigo 15.º, n.º 1, alínea e), da Diretiva autoriza os Estados-Membros a aplicar uma taxa reduzida ou isenções fiscais à eletricidade utilizada para o transporte de mercadorias e passageiros por via-férrea, metropolitano, elétrico e trólei. No entanto, não existe qualquer disposição que permita uma redução da tributação da eletricidade utilizada por veículos elétricos diferentes de tróleis.

Ao abrigo da Decisão de Execução (UE) 2016/2266 do Conselho[2], os Países Baixos já foram autorizados a aplicar uma taxa reduzida de tributação da eletricidade fornecida às estações de carregamento para veículos elétricos até 31 de dezembro de 2020.

O objetivo da presente proposta é autorizar os Países Baixos a continuarem a aplicar uma taxa reduzida de tributação da eletricidade fornecida às estações de carregamento para veículos elétricos, conforme pedido, de 1 de janeiro de 2021 a 1 de janeiro de 2025. Esta redução tem por objetivo continuar a promover a utilização de meios de transporte mais ecológicos e reduzir a poluição atmosférica local e as emissões de CO_2 provenientes dos transportes.

Por ofício de 30 de março de 2020 e subsequente correspondência, em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva, as autoridades neerlandesas informaram a Comissão da sua intenção de aplicar uma taxa de imposto reduzida de 51,64 EUR por MWh à eletricidade fornecida às estações de carregamento para veículos elétricos de consumo anual até 10 MWh por cada estação de carregamento. O consumo superior a 10 e até 50 MWh seria tributado à taxa de 51,64 EUR, o consumo superior a 50 e até 10 000 MWh seria tributado a uma taxa de 13,75 EUR e o consumo anual superior a 10 000 MWh seria tributado a uma taxa de 0,56 EUR. Para as estações de carregamento não abrangidas pelas taxas de imposto para utilização profissional, o consumo anual superior a 10 000 MWh seria tributado a uma taxa de 1,13 EUR. A taxa de tributação global passaria a ser superior à taxa de tributação mínima da eletricidade para utilização profissional, prevista na Diretiva 2003/96/CE. A taxa nacional de tributação atualmente aplicável à eletricidade utilizada para carregar veículos elétricos, para os primeiros 10 MWh do consumo anual, seria de 94,28 EUR por MWh, o que corresponde à taxa nacional de tributação da eletricidade para utilização profissional e não profissional para este nível de consumo. Atualmente, os Países Baixos aplicam taxas de imposto nacionais

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

diferenciadas à eletricidade, em função da quantidade consumida, em conformidade com o disposto no artigo 5.º da Diretiva 2003/96/CE[3].

A Comissão recebeu informações suplementares dos Países Baixos em 20 de novembro de 2020.

Os Países Baixos continuariam a aplicar a taxa reduzida de tributação à eletricidade fornecida aos veículos elétricos por estações públicas e, em alguns casos, privadas ou estações de carregamento corporativas para veículos elétricos. Estas estações de carregamento têm normalmente uma ligação direta à rede. Os operadores de estações de carregamento e as pessoas singulares ou as empresas que tenham o direito de aplicar a taxa reduzida são obrigados a apresentar ao fornecedor de eletricidade uma declaração em que garantam que a ligação à rede é exclusivamente destinada ao fornecimento de eletricidade para veículos elétricos. O pedido apresentado pelos Países Baixos exclui da redução as estações de carregamento em que o carregamento é efetuado através da troca de baterias.

A taxa global de tributação, incluindo a taxa reduzida para os primeiros 10 MWh do consumo anual de cada entidade, seria muito superior ao nível mínimo fixado no anexo I, quadro C, da Diretiva 2003/96/CE do Conselho.

De acordo com as autoridades neerlandesas, no caso de pretender aplicar uma taxa reduzida de tributação à eletricidade fornecida pelas suas estações de carregamento, o operador da estação de carregamento seria obrigado a apresentar uma declaração ao fornecedor de eletricidade, indicando quais das ligações à rede se destinam exclusivamente ao fornecimento de eletricidade para veículos elétricos. A medida aplicar-se-ia apenas à eletricidade fornecida às ligações designadas. Além disso, o operador da estação de carregamento é obrigado a informar o fornecedor de eletricidade se tiver problemas financeiros e for elegível para auxílios em conformidade com as orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade (2014/C 249/01). Nesse caso, o fornecedor deixará de ser autorizado a aplicar uma taxa reduzida de tributação à eletricidade.

A vantagem decorrente da tributação reduzida varia em função da quantidade de megawatts-hora. Tal como salientado pelas autoridades neerlandesas, com base num estudo encomendado a nível nacional, estima-se em média um fornecimento de 3 900 kWh por estação de carregamento em 2020. Tendo em conta esta situação, estima-se que a vantagem máxima por estação de carregamento em 2020 seja de 289 EUR por ano. Esta vantagem será maior se houver um aumento do imposto sobre a energia. Além disso, uma estação de carregamento pode, na prática, fornecer 12 000 kWh por ano, o que conduz a uma uma vantagem total máxima prevista de 815 EUR em 2020. O número de estações de carregamento por beneficiário varia.

[3] Os Países Baixos tributam a eletricidade aplicando taxas de imposto diferenciadas, em conformidade com o disposto no artigo 5.º da Diretiva 2003/96/CE, com base nos níveis quantitativos de consumo. De acordo com as últimas informações fornecidas, as taxas de tributação nacionais são as seguintes: 94,28 EUR por MWh para 0-10 MWh de eletricidade consumida anualmente, 51,64 EUR para quantidades superiores a 10 e até 50 MWh e 13,75 EUR para quantidades superiores a 50 e até 10 000 MWh. Para o consumo acima de 10 000 MWh as taxas do imposto são de 0,56 EUR para utilização profissional e 1,13 EUR para utilização não profissional. Tal como especificado pelas autoridades neerlandesas, as taxas de tributação da energia estão sujeitas a um ajustamento anual baseado nas taxas de inflação.

Tal como comunicado pelas autoridades neerlandesas, existem atualmente cerca de 40 operadores de estações de carregamento nos Países Baixos.

A medida está aberta a todos os operadores da UE, sem discriminações. O país de origem do operador da estação de carregamento não constitui uma condição para beneficiar da medida. Uma empresa de transportes ou um agregado familiar que possuam uma estação de carregamento também podem beneficiar da medida desde que cumpram as condições mencionadas supra.

Tal como salientado no pedido, um estudo encomendado pelo Ministério dos Transportes neerlandês mostrou que, atualmente, em muitos casos, ainda não existe um incentivo económico positivo para as estações públicas de carregamento. Esta situação constitui um obstáculo para o desenvolvimento da infraestrutura pública de carregamento e para a utilização de veículos elétricos. A medida visa continuar a melhorar a viabilidade económica das estações públicas de carregamento, o que permitirá tornar a utilização dos automóveis elétricos mais atrativa e melhorar o ambiente. Um rápido desenvolvimento da infraestrutura pública de carregamento é de importância vital para assegurar a transição dos veículos com motores de combustão interna, que funcionam principalmente com combustíveis fósseis, para os veículos elétricos. É imprescindível uma infraestrutura bem desenvolvida para tornar os veículos elétricos uma alternativa viável ao transporte rodoviário tradicional. Este aspeto é importante dado o benefício ambiental decorrente da transição para os veículos elétricos. Os veículos elétricos produzem, de um modo geral, menos emissões de CO_2 e de poluentes do ar locais (PM10 e NOx) do que os veículos alimentados por combustíveis fósseis[4]. Segundo as autoridades neerlandesas, em 2019, a percentagem de eletricidade produzida a partir do carvão era de 14 %. Prevê-se que, em 2030, essa percentagem seja de 0 %. Em 2019, o cabaz de eletricidade produzido a partir de fontes renováveis nos Países Baixos foi de 18 %, prevendo-se que seja de 58 % em 2025 e de 75 % em 2030.

O pedido salienta que o operador da estação de carregamento teria a possibilidade de repercutir (parcialmente) a vantagem da medida sobre os seus clientes, sob a forma de uma redução sobre as tarifas de carregamento. Nesse caso, seriam reduzidos os custos ligados à propriedade dos veículos elétricos devido à diminuição dos custos relativos à condução. Isto cria um incentivo para que os consumidores optem por um veículo elétrico novo em vez de um veículo alimentado por combustíveis fósseis. Outro efeito positivo das tarifas mais baixas de carregamento é o facto de os proprietários de veículos recarregáveis que funcionem também com combustíveis fósseis serem encorajados a utilizar energia elétrica em vez de combustíveis fósseis nas suas deslocações.

Em princípio, o período de vigência da medida deveria ser suficientemente longo para continuar a proporcionar segurança jurídica aos operadores do setor da eletricidade e às pessoas singulares ou coletivas. Os Países Baixos solicitaram que a medida fosse prorrogada por um período de quatro anos, sendo que o período máximo possível é de seis anos. Nestas circunstâncias, afigura-se adequado conceder a autorização solicitada pelos Países Baixos pelo período de quatro anos autorizado pela Diretiva.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

Em conformidade com o artigo 19.º, n.º 1, terceiro parágrafo, da Diretiva, cada pedido será examinado, tendo em conta, nomeadamente, o bom funcionamento do mercado interno, a

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

necessidade de assegurar uma concorrência leal, e as políticas da UE em matéria de saúde, ambiente, energia e transportes.

A aplicação da redução do imposto, tal como descrita, não criará quaisquer entraves ao comércio no interior da UE. A medida está aberta a todos os operadores da UE, sem discriminações. O país de origem do operador da estação de carregamento não constitui uma condição para a aplicação da medida. A derrogação não provocaria qualquer problema no funcionamento do mercado interno e não comprometeria, mas sim contribuiria para a realização dos objetivos políticos da UE, nomeadamente nos domínios da energia, dos transportes, das alterações climáticas e do ambiente.

Disposições previstas pela Diretiva Tributação da Energia

O artigo 19.º, n.º 1, primeiro parágrafo, da Diretiva dispõe o seguinte:

Para além do disposto nos artigos anteriores, nomeadamente nos artigos 5.º, 15.º e 17.º, o Conselho, deliberando por unanimidade sob proposta da Comissão, pode autorizar qualquer Estado-Membro a introduzir outras isenções ou reduções por motivos relacionados com políticas específicas.

Segundo as autoridades neerlandesas, a medida nacional em questão cumpre esta exigência. Decorre da intenção dos Países Baixos de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes provenientes de veículos, bem como de continuar a apoiar os objetivos da UE em matéria de alterações climáticas para reduzir as emissões de CO_2 e aumentar a percentagem de energias renováveis no consumo final de energia no setor dos transportes. Considera-se que a possibilidade de reduzir a tributação da eletricidade fornecida aos veículos elétricos oferece aos consumidores um incentivo suplementar para utilizarem uma energia mais limpa e contribuírem para a proteção do ambiente.

Regras relativas aos auxílios estatais

As autoridades neerlandesas reconhecem que a medida constitui um auxílio estatal a favor dos operadores de estações de carregamento para veículos elétricos e que pode ser qualificada como um auxílio objeto de uma isenção por categoria nos termos do artigo 44.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão[5].

Desde que respeite as condições estabelecidas no artigo 44.º do Regulamento Geral de Isenção por Categoria (Regulamento (UE) n.º 651/2014), bem como das condições gerais nele previstas, a medida é abrangida pelo âmbito de aplicação do referido regulamento, sendo, por conseguinte, dispensada da obrigação de notificação prévia.

- **Coerência com outras políticas da União**

Política em matéria de ambiente e alterações climáticas

A aplicação da presente medida contribuirá para a redução das emissões dos veículos e para apoiar os objetivos climáticos da UE a longo prazo de reduzir as emissões de CO_2 . De acordo com as estimativas fornecidas pelas autoridades neerlandesas, o cabaz de eletricidade proveniente de fontes renováveis nos Países Baixos será de cerca de 58 % em 2025, atingindo 75 % em 2030. Segundo os Países Baixos, a eletricidade utilizada para as infraestruturas

[5] Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

públicas de carregamento provém quase exclusivamente de energias renováveis. Um estudo[6] realizado nos Países Baixos indica que tal pode conduzir a uma redução de 70 % das emissões de CO_2 , o que está em plena sintonia com a Diretiva 2009/28/CE relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis[7]. Tal como salientado no pedido, pode também ajudar os Países Baixos a atingir o seu objetivo de 2020, estabelecido pela referida Diretiva, de que 10 % da energia utilizada no setor dos transportes provenha de fontes renováveis.

Para além da redução das emissões de gases com efeito de estufa, o pedido salienta que uma maior utilização de veículos elétricos contribuirá significativamente para melhorar a qualidade do ar: as zonas críticas de poluição urbana constituem um dos maiores desafios, sendo, neste contexto, as emissões associadas aos transportes as principais fontes de poluição (especialmente de excesso de NO_2). Além disso, mesmo quando a eletricidade não é totalmente produzida a partir de fontes de energia renováveis, a maioria dos benefícios manter-se-ia, uma vez que as emissões resultantes da produção estão localizadas longe das zonas críticas de qualidade do ar e as fontes de emissão — as centrais elétricas — seriam mais suscetíveis de controlar a poluição.

Política energética

Tal como comunicado pelas autoridades neerlandesas, um estudo encomendado a nível nacional mostrou que, atualmente, em muitos casos, as estações públicas de carregamento ainda não são economicamente viáveis. Esta situação constitui um obstáculo para o desenvolvimento da infraestrutura pública de carregamento e para a utilização de veículos elétricos.

Por conseguinte, o objetivo declarado da medida consiste em melhorar a viabilidade económica das estações públicas de carregamento, o que permitirá tornar a utilização dos automóveis elétricos mais atrativa e melhorar o ambiente. A rápida implantação de infraestruturas públicas de carregamento é de importância vital para a transição dos veículos movidos a combustíveis fósseis para os veículos elétricos. É necessária uma infraestrutura forte para tornar os veículos elétricos uma alternativa realista aos veículos movidos a combustíveis fósseis. Este aspeto é importante dado o benefício ambiental decorrente da transição para os veículos elétricos. Os veículos elétricos produzem geralmente menos emissões de CO_2 e de poluentes do ar (PM10 e NOx) do que os veículos movidos a combustíveis fósseis.

Conforme salientado no pedido, o operador da estação de carregamento tem também a possibilidade de repercutir (parcialmente) a vantagem da medida sobre os seus clientes, sob a forma de uma redução sobre as tarifas de carregamento. Nesse caso, os custos associados à propriedade dos veículos elétricos serão reduzidos, o que, mais uma vez, tem uma influência positiva na escolha de adquirir um automóvel elétrico novo em vez de um automóvel movido a combustíveis fósseis. Outro efeito positivo das tarifas mais baixas de carregamento é o facto de os proprietários de veículos recarregáveis que funcionem também com combustíveis fósseis serem encorajados a optar pela utilização de energia elétrica em vez de combustíveis fósseis.

Política dos transportes

[6] TNO «Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen», (7 de abril de 2015), p. 11.

[7] JO L 140 de 5.6.2009, p. 16.

A iniciativa é totalmente compatível com a Diretiva 2014/94/UE[8] relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos. Esta Diretiva obriga os Estados-Membros a desenvolver quadros de política nacional para o crescimento do mercado dos combustíveis alternativos e da sua infraestrutura, em especial em zonas urbanas/suburbanas e outras zonas densamente povoadas. A Diretiva impõe aos Estados-Membros a instalação de um número adequado de estações de carregamento acessíveis ao público.

Além disso, tem de se proceder à descarbonização e modernização do sistema de transportes da UE para reduzir as suas emissões em 90 % até 2050. A mobilidade elétrica é fundamental, permitindo acelerar a descarbonização e reduzir a poluição, especialmente nas cidades, e os novos serviços de mobilidade aumentarão a eficiência do sistema de transportes e reduzirão o congestionamento[9].

Mercado interno e concorrência leal

Do ponto de vista do mercado interno e da concorrência leal, a medida está aberta a todos os operadores da UE sem discriminação. O país de origem do operador da estação de carregamento não constitui uma condição para a aplicação da medida. A derrogação não provocaria qualquer problema no funcionamento do mercado interno.

No caso em apreço, ainda seria menos de prever uma distorção significativa do tipo referido, uma vez que os Países Baixos irão respeitar o nível mínimo de tributação estabelecido na Diretiva 2003/96/CE para a eletricidade.

O período durante o qual se propõe a autorização para aplicar uma taxa reduzida de imposto, a menos que haja alterações significativas no quadro e na situação atuais, torna improvável que a análise efetuada nos parágrafos anteriores se venha a alterar antes da data do termo da medida.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

Artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE do Conselho.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

O domínio da tributação indireta abrangido pelo artigo 113.º do TFUE não se insere na competência exclusiva da União Europeia, na aceção do artigo 3.º do mesmo Tratado.

No entanto, nos termos do artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE, o Conselho tem competência exclusiva, enquanto instrumento de direito derivado, para autorizar um Estado-Membro a adotar derrogações ou reduções suplementares, na aceção da referida disposição. Os Estados-Membros não podem, assim, substituir-se ao Conselho. Por conseguinte, o princípio da subsidiariedade não é aplicável à presente decisão de execução. Em qualquer caso, dado não se tratar de um projeto de ato legislativo, o presente ato não deve ser transmitido aos parlamentos nacionais, em conformidade com o Protocolo n.º 2 anexo aos Tratados, para análise da conformidade com o princípio da subsidiariedade.

---

[8] Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

[9] Estratégia para a integração dos sistemas energéticos (COM (2020) 299 final, julho de 2020).

- **Proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. A redução fiscal não excede o que é necessário para alcançar o objetivo em questão.

- **Escolha do instrumento**

O instrumento proposto é uma decisão de execução do Conselho. O artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE só prevê este tipo de medida.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A medida não exige a avaliação da legislação em vigor.

- **Consultas das partes interessadas**

A presente proposta tem por base um pedido apresentado pelos Países Baixos e refere-se apenas a este Estado-Membro.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

- **Avaliação de impacto**

A presente proposta diz respeito a uma autorização para um Estado-Membro específico, a pedido deste, e não exige uma avaliação de impacto. O impacto nos preços é limitado e o impacto na saúde humana e no ambiente é positivo, pois a medida visa reduzir a utilização de combustíveis fósseis e promover uma energia mais limpa no setor dos transportes.

Além disso, as informações fornecidas pelos Países Baixos indicam que a medida terá um impacto relativamente limitado sobre as receitas fiscais[10] e que a taxa aplicável ao consumo de eletricidade continuará a ser superior ao nível mínimo de tributação estabelecido na Diretiva 2003/96/CE. Os Países Baixos esperam que a medida tenha um impacto positivo na realização dos seus objetivos ambientais e, em especial, na redução de emissões e na melhoria da qualidade do ar local.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A medida não prevê uma simplificação. É o resultado de um pedido apresentado pelos Países Baixos e refere-se apenas a este Estado-Membro.

- **Direitos fundamentais**

A medida não tem qualquer impacto sobre os direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A medida não impõe quaisquer encargos financeiros ou administrativos para a União. Deste modo, a proposta não tem incidência no orçamento da União Europeia.

[10] A estimativa neerlandesa das despesas orçamentais anuais é de 4,2 milhões de EUR para 2021, 5,3 milhões de EUR para 2022, 6,2 milhões de EUR para 2023 e 7 milhões de EUR para 2024.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Não é necessário um plano de execução. A presente proposta diz respeito a uma autorização de redução de imposto para um Estado-Membro específico, a pedido deste. É prevista para um período limitado, até 1 de janeiro de 2025. A taxa de imposto aplicável será superior ao nível mínimo de tributação estabelecido pela Diretiva Tributação da Energia. A medida pode ser avaliada em caso de pedido de renovação depois do termo do período de validade.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

A proposta não exige documentos explicativos sobre a transposição.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O artigo 1.º apresenta a definição de «veículos elétricos», que é a que consta do artigo 2.º da Diretiva 2014/94/UE. A definição é clara quanto ao âmbito de aplicação da medida.

Ao abrigo do artigo 2.º, os Países Baixos serão autorizados a aplicar uma taxa reduzida de tributação da eletricidade fornecida às estações de carregamento e utilizada diretamente para o carregamento de veículos elétricos.

O nível de tributação após as reduções não pode nunca ser inferior aos níveis mínimos da UE fixados pela Diretiva 2003/96/CE e a redução seria aplicável à eletricidade utilizada por veículos tanto profissionais como não profissionais.

A medida nacional prevista na presente decisão inscreve-se no âmbito de uma política concebida pelos Países Baixos para reduzir as emissões de CO_2 , melhorar a qualidade do ar, aumentar a percentagem de energias renováveis no setor dos transportes e contribuir para o objetivo da UE de combate às alterações climáticas. A medida criará incentivos que permitirão aos consumidores optar por fontes de energia mais ecológicas no setor dos transportes.

O artigo 3.º especifica que a autorização solicitada é concedida com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2021, por um período de quatro anos, conforme pedido pelos Países Baixos.

Esclarece igualmente que, se o Conselho previr normas gerais em matéria de benefícios fiscais para a eletricidade para veículos elétricos, a decisão deixa de ser aplicável no dia em que essas normas gerais se tornarem aplicáveis.

O artigo 4.º estipula que os destinatários da decisão são os Países Baixos.

2021/0010 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DE EXECUÇÃO DO CONSELHO

que autoriza os Países Baixos a aplicar uma taxa reduzida de tributação da eletricidade fornecida a [estações de carregamento para] veículos elétricos, em conformidade com o artigo 19.º da Diretiva 2003/96/EC

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade[1], nomeadamente o artigo 19.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) Através da Decisão de Execução (UE) 2016/2266 do Conselho[2], os Países Baixos foram autorizados a aplicar, até 31 de dezembro de 2020, uma taxa reduzida de imposto à eletricidade fornecida às estações de carregamento diretamente utilizada para o carregamento de veículos elétricos, em conformidade com o disposto no artigo 19.º da Diretiva 2003/96/CE.

(2) Em 30 de março de 2020, os Países Baixos solicitaram autorização para continuar a aplicar uma taxa reduzida de tributação à eletricidade fornecida aos veículos elétricos durante o período compreendido entre 1 de janeiro de 2021 e 1 de janeiro de 2025. A pedido da Comissão, os Países Baixos forneceram informações adicionais em apoio do seu pedido em 20 de novembro de 2020.

(3) A taxa reduzida de tributação tem por objetivo promover ainda mais a utilização de veículos elétricos através da diminuição dos custos da eletricidade destinada à propulsão desses veículos.

(4) A utilização de veículos elétricos evita as emissões de poluentes do ar decorrentes da combustão de gasolina, de diesel ou de outros combustíveis fósseis e, por conseguinte, contribui para uma melhoria da qualidade do ar nas cidades. A utilização de veículos elétricos pode, além disso, reduzir as emissões de CO_2, em especial se a eletricidade utilizada for produzida a partir de fontes de energia renováveis. Por conseguinte, espera-se que uma taxa reduzida de tributação da eletricidade fornecida a veículos elétricos contribua para os objetivos estratégicos da União em matéria de ambiente, saúde e clima.

(5) Os Países Baixos salientaram que a taxa reduzida de tributação seria aplicável ao fornecimento de eletricidade a estações de carregamento para veículos elétricos com

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

[2] Decisão de Execução (UE) 2016/2266 do Conselho, de 6 de dezembro de 2016, que autoriza os Países Baixos a aplicar uma taxa reduzida de tributação da eletricidade fornecida às estações de carregamento para veículos elétricos (JO L 342 de 16.12.2016, p. 30).

ligação direta à rede elétrica, incluindo estações públicas de carregamento e algumas estações de carregamento privadas ou de empresas.

(6) Os Países Baixos solicitaram que a taxa reduzida de tributação da eletricidade fosse aplicável apenas às estações de carregamento em que a eletricidade é utilizada para carregar diretamente um veículo elétrico e que não fosse aplicável à eletricidade fornecida através da troca de baterias.

(7) A taxa reduzida de tributação da eletricidade fornecida a veículos elétricos através de estações de carregamento irá melhorar a viabilidade económica das estações de carregamento acessíveis ao público nos Países Baixos, o que tornará a utilização de automóveis elétricos mais atrativa e levará a uma melhoria da qualidade do ar.

(8) Tendo em conta o número relativamente limitado de veículos elétricos e o facto de que o nível de tributação da eletricidade fornecida a veículos elétricos através das estações de carregamento para utilização profissional será superior ao nível mínimo de tributação previsto no artigo 10.º da Diretiva 2003/96/CE, a taxa reduzida de tributação não parece suscetível de provocar distorções na concorrência durante o período para o qual é solicitada a autorização e, por conseguinte, não afetará negativamente o bom funcionamento do mercado interno.

(9) O nível de tributação da eletricidade fornecida a veículos elétricos através de estações de carregamento que não são destinadas a utilização profissional será superior ao nível mínimo de tributação da eletricidade para utilização não profissional previsto no artigo 10.º da Diretiva 2003/96/CE.

(10) Cada autorização concedida ao abrigo do artigo 19.º, n.º 1, da Diretiva 2003/96/CE deve ser estritamente limitada no tempo. A fim de assegurar que o período de autorização é suficientemente longo para não desincentivar os operadores económicos pertinentes de efetuarem os investimentos necessários, é adequado conceder a autorização para o período solicitado. No entanto, a autorização deve deixar de ser aplicável a partir da data de aplicação de quaisquer disposições gerais em matéria de benefícios fiscais para a eletricidade fornecida aos veículos elétricos adotadas pelo Conselho nos termos do artigo 113.º ou de qualquer outra disposição pertinente do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, caso essas disposições se tornem aplicáveis antes de 1 de janeiro de 2025.

(11) A fim de evitar um potencial aumento dos encargos administrativos para os distribuidores e redistribuidores de eletricidade resultante de alterações das taxas de imposto aplicáveis, os Países Baixos deverão poder aplicar a taxa reduzida de tributação à eletricidade fornecida aos veículos elétricos sem interrupção. A autorização solicitada deverá, portanto, ser concedida com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2021, sem descontinuidade relativamente ao anterior regime ao abrigo da Decisão de Execução (UE) 2016/2266.

(12) A presente decisão não prejudica a aplicação das regras da União em matéria de auxílios estatais,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Para efeitos da presente decisão, é aplicável a definição de «veículo elétrico» estabelecida no artigo 2.º da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[3].

Artigo 2.º

Os Países Baixos são autorizados a aplicar uma taxa reduzida de tributação à eletricidade fornecida às estações de carregamento diretamente utilizada para o carregamento de veículos elétricos, com exclusão das estações de carregamento destinadas à troca de baterias para veículos elétricos, desde que os níveis mínimos de tributação estabelecidos no artigo 10.º da Diretiva 2003/96/CE sejam respeitados.

Artigo 3.º

A presente decisão é aplicável de 1 de janeiro de 2021 até 1 de janeiro de 2025.

Contudo, se o Conselho, deliberando com base no disposto no artigo 113.º ou em qualquer outra disposição pertinente do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, previr normas gerais em matéria de benefícios fiscais para a eletricidade fornecida aos veículos elétricos, a presente decisão deixa de ser aplicável no dia em que essas normas gerais se tornem aplicáveis.

Artigo 4.º

O destinatário da presente decisão é o Reino dos Países Baixos.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

[3] Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).