EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Voorstel voor een

# UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

**waarbij Nederland wordt gemachtigd om een verlaagd belastingtarief toe te passen op elektriciteit die wordt geleverd aan [laadpalen voor] elektrische voertuigen in overeenstemming met artikel 19 van Richtlijn 2003/19/EG**

# TOELICHTING

## 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

### • Motivering en doel van het voorstel

De belastingheffing van energieproducten en elektriciteit in de Unie is geregeld bij Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit[1] (hierna "de energiebelastingrichtlijn" of "de richtlijn" genoemd).

Behalve op grond van de bepalingen van met name de artikelen 5, 15 en 17 kan de Raad ook uit hoofde van artikel 19, lid 1, van de richtlijn op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd om verdere belastingvrijstellingen of -verlagingen in te voeren.

Artikel 15, lid 1, punt e), van de richtlijn biedt de lidstaten de mogelijkheid om een verlaagd belastingtarief of vrijstelling van belasting toe te passen voor elektriciteit die wordt gebruikt voor het vervoer van goederen en personen per trein, metro, tram en trolleybus. Er is echter geen bepaling die voorziet in een belastingverlaging voor elektriciteit die wordt gebruikt voor het vervoer met andere elektrische voertuigen dan trolleybussen.

Krachtens Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/2266[2] van de Raad mag Nederland al tot en met 31 december 2020 een verlaagd belastingniveau toepassen op elektriciteit die wordt geleverd aan laadpalen voor elektrische voertuigen.

Dit voorstel strekt ertoe Nederland te machtigen om een verlaagd belastingniveau te blijven toepassen op elektriciteit die wordt geleverd aan laadpalen voor elektrische voertuigen, vanaf 1 januari 2021 tot 1 januari 2025, zoals door het land is gevraagd. Deze verlaging moet het gebruik van schonere vervoerswijzen verder stimuleren en de plaatselijke luchtverontreiniging en $CO_2$-uitstoot door het vervoer blijven verminderen.

Bij brief van 30 maart 2020 en in daaropvolgende correspondentie hebben de Nederlandse autoriteiten de Commissie overeenkomstig artikel 19 van de richtlijn meegedeeld dat zij voornemens zijn om een verlaagd belastingtarief van 51,64 EUR per MWh toe te passen op elektriciteit die wordt geleverd aan laadpalen voor elektrische voertuigen voor een jaarverbruik tot 10 MWh per laadpaal. Op het verbruik per jaar boven 10 MWh tot 50 MWh zou een belastingtarief van 51,64 EUR worden toegepast, op het verbruik boven 50 MWh tot 10 000 MWh een tarief van 13,75 EUR, en boven 10 000 MWh een tarief van 0,56 EUR. Voor laadpalen die niet onder de belastingtarieven voor zakelijk gebruik vallen, zou bij een jaarverbruik boven 10 000 MWh een belastingtarief van 1,13 EUR gelden. Het algemene belastingtarief zal boven het in Richtlijn 2003/96/EG vastgelegde minimumtarief voor de belasting van elektriciteit voor zakelijk gebruik liggen. Het nationale belastingtarief dat momenteel van toepassing is op elektriciteit voor het laden van elektrische voertuigen, bedraagt voor de eerste 10 MWh van het jaarverbruik 94,28 EUR per MWh; dit is het nationale belastingtarief voor elektriciteit voor zakelijk en niet-zakelijk gebruik voor dit verbruiksniveau. Op dit moment hanteert Nederland gedifferentieerde nationale

[1] PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.
[2] PB L 342 van 16.12.2016 blz. 30.

belastingtarieven voor elektriciteit volgens de verbruikte hoeveelheid overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2003/96/EG[3].

Op 20 november 2020 heeft Nederland aanvullende informatie verstrekt.

Het land wil het verlaagde belastingtarief blijven toepassen op de levering van elektriciteit aan elektrische voertuigen door specifiek daarvoor bestemde publieke en, in sommige gevallen, private of semipublieke laadpalen voor elektrische voertuigen. Deze laadpalen zijn gewoonlijk rechtstreeks aangesloten op het net. De laadpaalexploitanten en de private of semipublieke entiteiten die het verlaagde tarief mogen toepassen, zullen bij de elektriciteitsleverancier een verklaring moeten indienen waarin wordt bevestigd dat de netaansluiting uitsluitend bedoeld is voor de levering van elektriciteit aan elektrische voertuigen. In het Nederlandse verzoek worden accuwisselstations van de tariefverlaging uitgesloten.

Het algemene belastingtarief, inclusief het verlaagde tarief voor de eerste 10 MWh van het jaarlijkse verbruik van elke entiteit, zou aanzienlijk hoger liggen dan het minimumbelastingniveau dat is vastgesteld in bijlage I, tabel C, van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad.

Volgens de Nederlandse autoriteiten moet de laadpaalexploitant, wanneer hij voornemens is een verlaagd belastingtarief voor elektriciteit toe te passen op zijn laadpalen, bij de elektriciteitsleverancier een verklaring indienen waarin hij de netaansluitingen vermeldt die uitsluitend voor de levering van elektriciteit aan elektrische voertuigen zijn bestemd. De maatregel geldt uitsluitend voor de elektriciteit die wordt geleverd aan de vermelde aansluitingen. Daarnaast moet de laadpaalexploitant de elektriciteitsleverancier informeren indien hij financiële problemen heeft en in aanmerking komt voor steun overeenkomstig de richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden (PB C 249 van 31.7.2014, blz. 1). In dat geval mag de leverancier het verlaagde energiebelastingtarief voor elektriciteit niet langer toepassen.

Het voordeel dat uit de verlaagde belasting voortvloeit, zal variëren naargelang het aantal kilowattuur. De Nederlandse autoriteiten hebben erop gewezen dat volgens ramingen uit een studie in opdracht van de nationale overheid een laadpaal in 2020 gemiddeld 3 900 kWh elektriciteit heeft geleverd. Op basis daarvan wordt het maximale voordeel per laadpaal in 2020 geraamd op 289 EUR per jaar. Dit voordeel zal toenemen indien de standaardenergiebelasting stijgt. Bovendien kan een laadpaal in de praktijk 12 000 kWh per jaar leveren. Het verwachte totale maximale voordeel in 2020 stijgt daarmee tot 815 EUR. Het aantal laadpalen per begunstigde varieert.

Volgens de Nederlandse autoriteiten zijn er momenteel ongeveer 40 laadpaalexploitanten in Nederland.

[3] Overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2003/96/EG hanteert Nederland gedifferentieerde belastingtarieven voor elektriciteit op basis van kwantitatieve consumptieniveaus. Volgens de laatst verstrekte informatie zijn de nationale belastingtarieven als volgt: 94,28 EUR per MWh voor 0-10 MWh aan jaarlijks verbruikte elektriciteit, 51,64 EUR voor hoeveelheden boven 10 tot 50 MWh en 13,75 EUR voor hoeveelheden boven 50 tot 10 000 MWh. Voor verbruik boven 10 000 MWh bedragen de belastingtarieven 0,56 EUR voor zakelijk gebruik en 1,13 EUR voor niet-zakelijk gebruik. Zoals de Nederlandse autoriteiten hebben vermeld, worden de energiebelastingtarieven jaarlijks aangepast op basis van de inflatie.

De maatregel staat open voor alle exploitanten in de EU zonder discriminatie. Er wordt geen rekening gehouden met het land van herkomst van de laadpaalexploitant om voor de maatregel in aanmerking te komen. Ook een vervoersonderneming of een huishouden met een laadpaal kan van de maatregel profiteren, mits zij aan de hierboven genoemde voorwaarden voldoen.

In het verzoek wordt erop gewezen dat uit een studie in opdracht van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is gebleken dat er momenteel veelal nog steeds geen positieve businesscase voor publieke laadpalen bestaat. Dit vormt een belemmering voor de ontwikkeling van de publieke laadinfrastructuur en het gebruik van elektrische auto's. De maatregel strekt ertoe de businesscase voor publieke laadpalen verder te verbeteren, wat het gebruik van elektrische auto's aantrekkelijker moet maken en het milieu ten goede moet komen. Een snelle ontwikkeling van de publieke laadinfrastructuur is van vitaal belang voor de transitie van voertuigen met verbrandingsmotoren, die voornamelijk op fossiele brandstoffen rijden, naar elektrische voertuigen. Een goed ontwikkelde infrastructuur is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat elektrische voertuigen een haalbaar alternatief vormen voor het traditionele wegvervoer. Dit is belangrijk vanwege de milieuvoordelen van de transitie naar elektrisch rijden. Elektrische voertuigen produceren doorgaans minder $CO_2$-emissies en plaatselijke luchtverontreinigende stoffen (PM10, NOx) dan door fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen[4]. Volgens de Nederlandse autoriteiten bedroeg het aandeel van uit kolen opgewekte elektriciteit in 2019 14 %. In 2030 zal dit volgens prognoses tot 0 % gedaald zijn. In 2019 bedroeg het aandeel elektriciteit uit hernieuwbare bron in de elektriciteitsmix in Nederland 18 %; de verwachting is dat dit zal stijgen tot 58 % in 2025 en tot 75 % in 2030.

In het verzoek wordt erop gewezen dat laadpaalexploitanten de mogelijkheid krijgen om (een deel van) het voordeel van de maatregel aan hun klanten door te geven in de vorm van een korting op de laadtarieven. In dat geval wordt het bezit van een elektrisch voertuig goedkoper dankzij de lagere rijkosten. Dit zal consumenten stimuleren om voor een elektrische auto te kiezen in plaats van voor een nieuwe auto op fossiele brandstof. Een ander positief effect van lagere laadtarieven is dat de bezitters van plug-in hybride voertuigen die zowel op elektriciteit als op fossiele brandstof kunnen rijden, zullen worden aangemoedigd om elektrisch te rijden in plaats van fossiel.

Wat de toepassingsduur van de maatregel betreft, moet de termijn in principe lang genoeg zijn om elektriciteitsexploitanten en private of semipublieke entiteiten rechtszekerheid te blijven bieden. Nederland heeft verzocht om een verlenging van vier jaar in plaats van de maximale periode van zes jaar. Onder deze omstandigheden lijkt het passend de gevraagde machtiging te verlenen voor een periode van vier jaar, zoals door Nederland wordt gevraagd en op grond van de richtlijn mogelijk is.

- **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

Overeenkomstig artikel 19, lid 1, derde alinea, van de richtlijn moet ieder verzoek worden onderzocht met inachtneming van, onder andere, de goede werking van de interne markt, de noodzaak eerlijke mededinging te verzekeren en het gezondheids-, milieu-, energie- en vervoersbeleid van de EU.

De toepassing van de hierboven beschreven belastingverlaging zal de handel binnen de EU niet belemmeren. De maatregel staat open voor alle exploitanten in de EU zonder

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

discriminatie. Voor de toepassing van de maatregel wordt geen rekening gehouden met het land van herkomst van de laadpaalexploitant. De derogatie doet geen afbreuk aan de werking van de interne markt en gaat niet in tegen - maar ondersteunt veeleer - de verwezenlijking van de EU-beleidsdoelstellingen, met name op het gebied van energie, vervoer, klimaatverandering en milieu.

*Bepalingen van de energiebelastingrichtlijn*

Artikel 19, lid 1, eerste alinea, van de richtlijn luidt als volgt:

*Naast de bepalingen van de voorgaande artikelen, met name de artikelen 5, 15 en 17, kan de Raad op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen besluiten dat een lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen wordt gemachtigd verdere vrijstellingen of verlagingen in te voeren.*

Volgens de Nederlandse autoriteiten voldoet de nationale maatregel in kwestie aan deze vereiste. Hij vloeit voort uit het voornemen van Nederland om de emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door voertuigen te verminderen, en om de EU-doelstelling inzake klimaatverandering ter beperking van de $CO_2$-emissies te blijven ondersteunen en het aandeel van hernieuwbare energiebronnen in het eindenergieverbruik in de vervoerssector verder te vergroten. Er wordt van uitgegaan dat de mogelijkheid van een belastingverlaging voor elektriciteit die wordt geleverd ten behoeve van elektrische voertuigen, de consumenten extra zal stimuleren om schonere energie te gebruiken en het milieu te verbeteren.

*Regels inzake staatssteun*

De Nederlandse autoriteiten bevestigen dat de maatregel staatssteun vormt ten gunste van exploitanten van laadpalen voor elektrische voertuigen, die in aanmerking kan komen als steun waarvoor een groepsvrijstelling geldt uit hoofde van artikel 44 van Verordening (EU) nr. 651/2014[5] van de Commissie.

Indien de maatregel voldoet aan de voorwaarden van artikel 44 van de algemene groepsvrijstellingsverordening (Verordening (EU) nr. 651/2014), alsmede aan de daarin vastgestelde algemene voorwaarden, valt de maatregel binnen het toepassingsgebied van die verordening en is deze derhalve vrijgesteld van de verplichting tot voorafgaande aanmelding.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de Unie**

*Beleid inzake milieu en klimaatverandering*

De uitvoering van deze maatregel zal de voertuigemissies helpen verminderen en de EU-klimaatdoelstellingen inzake $CO_2$-emissiereductie op de lange termijn ondersteunen. Volgens ramingen van de Nederlandse autoriteiten zal het aandeel elektriciteit uit hernieuwbare bron in de elektriciteitsmix in Nederland in 2025 ongeveer 58 % bedragen en in 2030 stijgen tot 75 %. Volgens Nederland is de elektriciteit die in de publieke laadinfrastructuur wordt gebruikt, nagenoeg uitsluitend afkomstig uit hernieuwbare energie. Uit een in Nederland verrichte studie[6] blijkt dat dit tot een $CO_2$-emissiereductie met 70 % kan leiden, hetgeen geheel in overeenstemming is met Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van

[5] Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz.1).

[6] TNO "Energie- en milieuaspecten van elektrische personenvoertuigen", (7 april 2015), blz. 11 – 15.

energie uit hernieuwbare bronnen[7]. Zoals in het verzoek wordt benadrukt, kan dit Nederland ook helpen bij het bereiken van zijn in die richtlijn vastgestelde streefcijfer voor 2020 van 10 % energie uit hernieuwbare bronnen in het vervoer.

Afgezien van de broeikasgasemissiereductie wordt in het verzoek benadrukt dat een breder gebruik van elektrische auto's sterk zal bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit. Hotspots van stedelijke verontreiniging vormen een van de grootste uitdagingen en de emissies van het vervoer zijn in dit verband de belangrijkste bron van verontreiniging (met name bij de overschrijdingen van de $NO_2$-grenswaarden). Ook als de elektriciteit niet volledig uit hernieuwbare energiebronnen wordt opgewekt, zouden de meeste voordelen behouden blijven omdat de emissieplaatsen van de elektriciteitsproductie en de hotspots van de luchtkwaliteit ver van elkaar verwijderd liggen en luchtverontreiniging beter kan worden gecontroleerd bij de emissiebron, namelijk de elektriciteitscentrales.

*Energiebeleid*

De Nederlandse autoriteiten hebben gemeld dat uit een studie in opdracht van de nationale overheid is gebleken dat er momenteel veelal nog geen positieve businesscase voor publieke laadpalen bestaat. Dit belemmert de uitrol van publieke laadinfrastructuur en het gebruik van elektrische auto's.

Met de maatregel wil Nederland de businesscase voor publieke laadpalen verbeteren, wat het gebruik van elektrische auto's aantrekkelijker moet maken en het milieu ten goede moet komen. Een snelle uitrol van publieke laadinfrastructuur is van vitaal belang voor de transitie van voertuigen die op fossiele brandstoffen rijden naar elektrische voertuigen. Een goede infrastructuur is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat elektrische voertuigen een realistisch alternatief vormen voor voertuigen op fossiele brandstoffen. Dit is belangrijk vanwege de milieuvoordelen van de transitie naar elektrisch rijden. Elektrische voertuigen hebben in het algemeen lagere emissies van zowel $CO_2$ als luchtverontreinigende stoffen (PM10, NOx) dan door fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen.

Zoals in het verzoek wordt benadrukt, heeft de laadpaalexploitant ook de mogelijkheid om (een deel van) het voordeel van de maatregel aan zijn klanten door te geven in de vorm van een korting op de laadtarieven. In dat geval wordt het bezit van een elektrisch voertuig goedkoper, wat op zijn beurt een positief effect heeft op de keuze om een nieuwe elektrische auto aan te schaffen in plaats van een nieuwe auto die door fossiele brandstoffen wordt aangedreven. Een ander positief effect van lagere laadtarieven is dat de bezitters van plug-in hybride voertuigen die zowel op elektriciteit als op fossiele brandstof kunnen rijden, zullen worden aangemoedigd om elektrisch te rijden in plaats van fossiel.

*Vervoersbeleid*

Dit initiatief is volledig in overeenstemming met Richtlijn 2014/94/EU[8] betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Die richtlijn verplicht de lidstaten tot het opstellen van nationale beleidskaders voor de ontwikkeling van de markt voor alternatieve brandstoffen en de infrastructuur daarvan, met name in stedelijke en voorstedelijke en andere dichtbevolkte gebieden. Zij verplicht de lidstaten ook om een passend aantal publiek toegankelijke laadpalen te plaatsen.

---

7 PB L 140 van 5.6.2009, blz. 16.

8 Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

Bovendien moet de vervoerssector in de EU koolstofvrij worden en moderniseren om zijn emissies in 2050 met 90 % te verminderen. Elektrische mobiliteit is in dat verband van cruciaal belang en zal de decarbonisering versnellen en de vervuiling verminderen, met name in steden; nieuwe mobiliteitsdiensten zullen de efficiëntie van het vervoerssysteem verhogen en de files verminderen[9].

*Interne markt en eerlijke mededinging*

Vanuit het oogpunt van de interne markt en de eerlijke mededinging staat de maatregel zonder discriminatie open voor alle exploitanten in de EU. Voor de toepassing van de maatregel wordt geen rekening gehouden met het land van herkomst van de laadpaalexploitant. De derogatie doet geen afbreuk aan de werking van de interne markt.

In voorliggend geval is een sterke verstoring in de hierboven beschreven zin nog minder waarschijnlijk omdat Nederland het door Richtlijn 2003/96/EG voorgeschreven minimumbelastingniveau voor elektriciteit in acht zal nemen.

Tenzij het huidige kader en de situatie ingrijpend wijzigen, is het, vanwege de periode waarvoor een verlaagd belastingtarief zou worden toegestaan, niet waarschijnlijk dat de conclusie van de analyse uit de voorgaande paragrafen anders zou luiden voordat de machtiging afloopt.

## 2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

### • Rechtsgrondslag

Artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad.

### • Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)

Het onder artikel 113 VWEU vallende gebied van de indirecte belastingen ressorteert als zodanig niet onder de exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie in de zin van artikel 3 VWEU.

Op grond van artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG heeft de Raad evenwel, via afgeleid recht, een exclusieve bevoegdheid gekregen om een lidstaat te machtigen verdere vrijstellingen of verlagingen in de zin van dat artikel in te voeren. De lidstaten kunnen derhalve niet in de plaats van de Raad treden. Bijgevolg is het subsidiariteitsbeginsel niet van toepassing op het onderhavige uitvoeringsbesluit. Aangezien deze handeling geen ontwerp van wetgevingshandeling is, dient deze hoe dan ook niet te worden toegezonden aan de nationale parlementen overeenkomstig protocol nr. 2 bij de Verdragen ter beoordeling van de naleving van het subsidiariteitsbeginsel.

### • Evenredigheid

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. De belastingverlaging gaat niet verder dan wat nodig is om het gestelde doel te bereiken.

### • Keuze van het instrument

Het voorgestelde instrument is een uitvoeringsbesluit van de Raad. Artikel 19 van Richtlijn 2003/96/EG voorziet uitsluitend in dit soort maatregel.

[9] Strategie voor een geïntegreerd energiesysteem (COM(2020) 299 final, juli 2020).

## 3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

De maatregel vereist geen evaluatie van bestaande wetgeving.

- **Raadplegingen van belanghebbenden**

Dit voorstel is gebaseerd op een verzoek van Nederland en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

Dit voorstel betreft een machtiging van een afzonderlijke lidstaat op diens eigen verzoek en vereist geen effectbeoordeling. Het effect op de prijzen is beperkt en de gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu zijn positief omdat de maatregel het gebruik van fossiele brandstoffen wil verminderen en dat van schonere energie in de vervoerssector wil bevorderen.

Uit de door Nederland verstrekte informatie blijkt ook dat de gevolgen voor de belastinginkomsten[10] relatief beperkt zullen blijven en dat het belastingtarief voor elektriciteit nog steeds hoger zal liggen dan het in Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau. Nederland verwacht dat de maatregel positief zal bijdragen aan de verwezenlijking van zijn milieudoelstellingen en met name aan emissiereductie en verbetering van de lokale luchtkwaliteit.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De maatregel voorziet niet in een vereenvoudiging. Hij vloeit voort uit een verzoek van Nederland en heeft uitsluitend betrekking op deze lidstaat.

- **Grondrechten**

De maatregel heeft geen gevolgen voor de grondrechten.

## 4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De maatregel leidt niet tot financiële of administratieve lasten voor de Unie. Het voorstel heeft derhalve geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

## 5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Er is geen uitvoeringsplan nodig. Dit voorstel betreft een machtiging voor een belastingverlaging, gericht tot een afzonderlijke lidstaat, op diens eigen verzoek. Deze wordt verleend voor een beperkte periode, tot 1 januari 2025. Het toegepaste belastingtarief zal hoger liggen dan het in de energiebelastingrichtlijn vastgestelde minimumbelastingniveau. De

[10] Nederland raamt de jaarlijkse begrotingsuitgaven op 4,2 miljoen EUR voor 2021, 5,3 miljoen EUR voor 2022, 6,2 miljoen EUR voor 2023 en 7 miljoen EUR voor 2024.

maatregel kan worden geëvalueerd indien er na de geldigheidsduur een verzoek om verlenging wordt ingediend.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Het voorstel vereist geen toelichtende stukken over de omzetting.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 bevat de definitie van "elektrische voertuigen", die is overgenomen uit artikel 2 van Richtlijn 2014/94/EU. De definitie geeft duidelijkheid over de werkingssfeer van de maatregel.

Uit hoofde van artikel 2 zal Nederland toestemming krijgen om een verlaagd belastingtarief toe te passen op de levering van elektriciteit aan laadpalen waar elektrische voertuigen rechtstreeks worden opgeladen.

Het belastingniveau na de verlaging mag nooit onder de bij Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde EU-minima liggen en de verlaging is van toepassing op elektriciteit voor zowel particuliere auto's als auto's van de zaak.

De nationale maatregel waarin dit besluit voorziet, maakt deel uit van het Nederlandse beleid om de $CO_2$-emissies terug te dringen, de luchtkwaliteit te verbeteren, het aandeel van hernieuwbare energie in het vervoer te vergroten, en bij te dragen aan de EU-doelstelling inzake klimaatverandering. De maatregel zal consumenten stimuleren om over te stappen op schonere energie in het vervoer.

In artikel 3 wordt gespecificeerd dat de gevraagde machtiging, overeenkomstig het verzoek van Nederland, wordt verleend voor een periode van vier jaar met ingang van 1 januari 2021.

Er wordt ook verduidelijkt dat indien de Raad algemene regels betreffende belastingvoordelen voor elektriciteit voor elektrische voertuigen vaststelt, het besluit niet langer van toepassing is op de dag waarop die algemene regels van toepassing worden.

In artikel 4 is bepaald dat het besluit is gericht tot Nederland.

2021/0010 (NLE)

Voorstel voor een

# UITVOERINGSBESLUIT VAN DE RAAD

## waarbij Nederland wordt gemachtigd om een verlaagd belastingtarief toe te passen op elektriciteit die wordt geleverd aan [laadpalen voor] elektrische voertuigen in overeenstemming met artikel 19 van Richtlijn 2003/19/EG

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit[1], en met name artikel 19,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/2266[2] van de Raad was Nederland in overeenstemming met artikel 19 van Richtlijn 2003/19/EG gemachtigd om tot en met 31 december 2020 een verlaagd belastingtarief toe te passen op elektriciteit die wordt geleverd aan laadpalen waar elektrische voertuigen rechtstreeks worden opgeladen.

(2) Op 30 maart 2020 heeft Nederland verzocht om machtiging om een verlaagd belastingtarief voor aan elektrische voertuigen geleverde elektriciteit te blijven toepassen van 1 januari 2021 tot 1 januari 2025. Op verzoek van de Commissie heeft Nederland op 20 november 2020 aanvullende informatie in verband met zijn aanvraag verstrekt.

(3) Het verlaagde belastingtarief strekt ertoe het gebruik van elektrische voertuigen verder te bevorderen door de kosten voor de elektriciteit waarmee deze voertuigen worden aangedreven, te verlagen.

(4) Het gebruik van elektrische voertuigen voorkomt emissies van luchtverontreinigende stoffen die het gevolg zijn van de verbranding van benzine en diesel of andere fossiele brandstoffen, en draagt zo bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit in steden. Het gebruik van elektrische voertuigen kan bovendien $CO_2$-emissies verminderen, met name wanneer de gebruikte elektriciteit wordt opgewekt uit hernieuwbare energiebronnen. Er wordt bijgevolg verwacht dat een verlaagd belastingtarief voor aan elektrische voertuigen geleverde elektriciteit zal bijdragen aan de doelstellingen van het milieu-, gezondheids- en klimaatbeleid van de Unie.

(5) Nederland heeft benadrukt dat het verlaagde belastingtarief geldt voor op de levering van elektriciteit aan laadpalen voor elektrische voertuigen met een rechtstreekse

[1] PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51.

[2] Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/2266 van de Raad van 6 december 2016 waarbij Nederland toestemming wordt verleend een verlaagd belastingniveau toe te passen op elektriciteit die wordt geleverd aan laadstations voor elektrische voertuigen (PB L 342 van 16.12.2016, blz. 30).

aansluiting op het elektriciteitsnet, daaronder begrepen publieke laadpalen en een aantal private of semipublieke laadpalen.

(6) Nederland heeft verzocht om het verlaagde belastingtarief voor elektriciteit alleen toepassing te laten vinden op laadpalen waar de elektriciteit wordt gebruikt om rechtstreeks elektrische voertuigen op te laden, en niet op elektriciteit die wordt geleverd via accuwisselstations.

(7) Een verlaagd belastingtarief voor elektriciteit die via laadpalen aan elektrische voertuigen wordt geleverd, zal de businesscase voor publiek toegankelijke laadpalen in Nederland verbeteren, wat het gebruik van elektrische auto's aantrekkelijker zal maken en de luchtkwaliteit ten goede zal komen.

(8) Gelet op het relatief beperkte aantal elektrische voertuigen en het feit dat de belasting op elektriciteit die via laadpalen aan elektrische voertuigen wordt geleverd voor zakelijk gebruik, boven het in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau zal liggen, zal het verlaagde belastingtarief gedurende de gevraagde machtigingsperiode waarschijnlijk niet tot verstoringen van de mededinging leiden en derhalve geen negatieve gevolgen hebben voor de goede werking van de interne markt.

(9) Het belastingniveau voor elektriciteit die via laadpalen aan elektrische voertuigen wordt geleverd voor niet-zakelijk gebruik, zal boven het in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgestelde minimumbelastingniveau voor niet-zakelijk gebruik liggen.

(10) Overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Richtlijn 2003/96/EG verleende machtigingen dienen strikt beperkt in de tijd te zijn. Om te garanderen dat de machtiging lang genoeg geldt om de betrokken marktdeelnemers er niet van te weerhouden de noodzakelijke investeringen te doen, is het passend de machtiging voor de gevraagde termijn te verlenen. De machtiging komt echter te vervallen vanaf de datum van toepassing van algemene bepalingen betreffende belastingvoordelen voor aan elektrische voertuigen geleverde elektriciteit die de Raad op grond van artikel 113 of een andere bepaling van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie zou vaststellen, indien die bepalingen vóór 1 januari 2025 van toepassing worden.

(11) Om een mogelijke toename van administratieve lasten voor elektriciteitsdistributeurs of -herdistributeurs als gevolg van veranderingen in de toepasselijke belastingtarieven te voorkomen, moet Nederland het verlaagde belastingtarief voor aan elektrische voertuigen geleverde elektriciteit zonder onderbreking kunnen toepassen. De gevraagde machtiging moet daarom worden verleend met ingang van 1 januari 2021 zodat zij naadloos aansluit op de eerdere regeling overeenkomstig Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/2266.

(12) Dit besluit laat de toepassing van de Unieregels betreffende staatssteun onverlet,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

*Artikel 1*

Voor de toepassing van dit besluit geldt de definitie van “elektrisch voertuig” van artikel 2 van Richtlijn 2014/94/EU[3] van het Europees Parlement en de Raad.

*Artikel 2*

Nederland wordt gemachtigd een verlaagd belastingtarief toe te passen op elektriciteit die wordt geleverd aan laadpalen waar elektrische voertuigen rechtstreeks worden opgeladen, met uitzondering van accuwisselstations voor elektrische voertuigen, op voorwaarde dat de in artikel 10 van Richtlijn 2003/96/EG vastgelegde minimumbelastingniveaus in acht worden genomen.

*Artikel 3*

Dit besluit is van toepassing vanaf 1 januari 2021 tot 1 januari 2025.

Mocht de Raad evenwel, handelend op basis van artikel 113 of een andere bepaling van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, algemene regels betreffende belastingvoordelen voor aan elektrische voertuigen geleverde elektriciteit vaststellen, dan komt dit besluit te vervallen op de dag waarop die algemene regels van toepassing worden.

*Artikel 4*

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk der Nederlanden.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad*
*De voorzitter*

[3] Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).