EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Návrh

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ RADY,

kterým se Nizozemsku povoluje uplatňovat sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou [dobíjecím stanicím] pro elektrická vozidla v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Zdanění energetických produktů a elektřiny je v Unii upraveno směrnicí Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny[1] (dále jen „směrnice o zdanění energie“ nebo „směrnice“).

Podle čl. 19 odst. 1 směrnice může Rada kromě ustanovení uvedených zejména v článcích 5, 15 a 17 jednomyslně na návrh Komise povolit kterémukoli členskému státu, aby zavedl další osvobození od daně nebo snížení daně z důvodu některé zvláštní politiky.

Ustanovení čl. 15 odst. 1 písm. e) směrnice umožňuje členským státům uplatnit snížení daně nebo osvobození od daně na elektřinu používanou pro přepravu zboží a osob po železnici, metrem, tramvají a trolejbusem. Neexistuje však žádné ustanovení, které umožňuje snížení daně z elektřiny používané pro přepravu jinými elektrickými vozidly než trolejbusy.

Nizozemsku již bylo povoleno uplatňovat sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou dobíjecím stanicím pro elektrická vozidla na základě prováděcího rozhodnutí Rady (EU) 2016/2266[2], a to do 31. prosince 2020.

Cílem tohoto návrhu je povolit Nizozemsku pokračovat od 1. ledna 2021 do 1. ledna 2025 v uplatňování snížené úrovně zdanění na elektřinu dodávanou dobíjecím stanicím pro elektrická vozidla, tak jak je požadováno. Účelem tohoto snížení je pokračovat v podpoře využívání ekologičtějších druhů dopravy a snížit místní znečištění ovzduší a emise CO2 z dopravy.

Dopisem ze dne 30. března 2020 a v další korespondenci v souladu s článkem 19 směrnice nizozemské orgány informovaly Komisi, že mají v úmyslu uplatňovat sníženou sazbu daně ve výši 51,64 EUR/MWh na elektřinu dodávanou dobíjecím stanicím pro elektrická vozidla v případě roční spotřeby do 10 MWh na dobíjecí stanici. Spotřeba vyšší než 10 MWh by se do 50 MWh zdaňovala sazbou 51,64 EUR, spotřeba vyšší než 50 MWh, ale nepřesahující 10 000 MWh by se zdaňovala sazbou 13,75 EUR a roční spotřeba vyšší než 10 000 MWh by se zdaňovala sazbou 0,56 EUR. Pro dobíjecí stanice, na které se nevztahují daňové sazby pro obchodní použití, by se roční spotřeba vyšší než 10 000 MWh zdaňovala sazbou 1,13 EUR. Celková daňová sazba bude vyšší než minimální sazba zdanění elektřiny pro obchodní použití, jak je stanoveno ve směrnici 2003/96/ES. Stávající platná vnitrostátní sazba zdanění elektřiny používané k nabíjení elektrických vozidel pro počátečních 10 MWh roční spotřeby by činila 94,28 EUR/MWh, což je vnitrostátní sazba zdanění elektřiny na této úrovni spotřeby pro obchodní i neobchodní použití. V současné době Nizozemsko uplatňuje rozlišené sazby vnitrostátní daně na elektřinu podle spotřebovaného množství v souladu s článkem 5 směrnice 2003/96/ES[3].

---

1 Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

2 Úř. věst. L 342, 16.12.2016, s. 30.

3 Nizozemsko uplatňuje rozlišené daňové sazby za elektřinu v souladu s článkem 5 směrnice 2003/96/ES na základě množstevní úrovně spotřeby. Podle posledních poskytnutých informací jde o tyto vnitrostátní daňové sazby: 94,28 EUR/MWh z 0–10 MWh spotřebované elektřiny za rok, 51,64 EUR z množství vyššího než 10 MWh a nepřesahujícího 50 MWh a 13,75 EUR z množství vyššího než 50 MWh a nepřesahujícího 10 000 MWh. U spotřeby vyšší než 10 000 MWh je daňová sazba 0,56 EUR v případě obchodního použití a 1,13 EUR v případě neobchodního použití. Jak uvedly nizozemské orgány, sazby zdanění energie podléhají každoroční úpravě založené na míře inflace.

Doplňkové informace poskytnuté Nizozemskem byly obdrženy dne 20. listopadu 2020.

Nizozemsko by nadále uplatňovalo sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou elektrickým vozidlům specializovanými veřejnými a v některých případech soukromými nebo podnikovými dobíjecími stanicemi pro elektrická vozidla. Tyto dobíjecí stanice mají obvykle přímé připojení k síti. Provozovatelé dobíjecích stanic a fyzické či právnické osoby, které jsou oprávněny uplatňovat sníženou sazbu, budou povinni předkládat dodavateli elektřiny prohlášení o tom, že připojení k elektrizační soustavě je určeno výhradně pro dodávky elektrické energie pro elektrická vozidla. Podle žádosti Nizozemska se snížení nevztahuje na dobíjecí stanice, kde dochází k nabíjení prostřednictvím výměny baterií.

Celková sazba zdanění, včetně snížené sazby pro počátečních 10 MWh roční spotřeby každého subjektu, by byla mnohem vyšší než minimální úroveň stanovená v příloze I tabulce C směrnice Rady 2003/96/ES.

Podle nizozemských orgánů by byl provozovatel dobíjecí stanice v případě, že by měl v úmyslu uplatnit sníženou sazbu daně na elektřinu dodávanou jeho dobíjecí stanici, povinen předložit dodavateli elektřiny prohlášení objasňující, která připojení k elektrizační soustavě jsou výlučně určena pro dodávky elektrické energie pro elektrická vozidla. Opatření by se vztahovalo pouze na elektřinu dodávanou do určených přípojek. Kromě toho je provozovatel dobíjecí stanice povinen informovat dodavatele elektřiny o tom, že se jeho podnik dostal do finančních problémů a že je způsobilý pro podporu podle Pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (2014/C 249/01). V takovém případě již dodavateli nebude povoleno sníženou sazbu zdanění elektřiny uplatňovat.

Přínosnost této snížené daně se bude projevovat rozdílně podle výše kilowatthodin. Jak zdůraznily nizozemské orgány, na základě studie zadané na vnitrostátní úrovni se v roce 2020 odhaduje dodávka na dobíjecí stanici v průměru na 3 900 kWh. V takovém případě se maximální přínos pro dobíjecí stanici v roce 2020 odhaduje na 289 EUR za rok. Přínosnost bude vyšší, pokud se zvýší standardní zdanění energie. Dobíjecí stanice může navíc v praxi dodávat 12 000 kWh ročně. To povede v roce 2020 k očekávané maximální přínosnosti ve výši 815 EUR. Počet dobíjecích stanic na jednoho příjemce se liší.

Jak oznámily nizozemské orgány, v Nizozemsku je v současnosti přibližně 40 provozovatelů dobíjecích stanic.

Opatření je přístupné všem provozovatelům EU bez jakékoliv diskriminace. Země původu provozovatele dobíjecí stanice není podmínkou využívání daného opatření. Pokud splňují výše uvedené podmínky, mohly by opatření využít i přepravní společnosti nebo domácnosti, které mají dobíjecí stanici.

Jak je zdůrazněno v žádosti, studie zadaná nizozemským ministerstvem dopravy ukázala, že v současné době v mnoha případech stále neexistuje pozitivní obchodní pobídka pro veřejné dobíjecí stanice. To představuje překážku pro rozvoj veřejné dobíjecí infrastruktury a využívání elektrických vozidel. Cílem opatření je pokračovat ve zdokonalování projektového záměru pro veřejné dobíjecí stanice, což by mělo zatraktivnit využití elektromobilů a zlepšit stav životního prostředí. Rychlý rozvoj veřejné dobíjecí infrastruktury má zásadní význam pro přechod z vozidel se spalovacími motory, která využívají převážně fosilní paliva, na vozidla elektrická. Pokud se tato vozidla mají stát schůdnou alternativou tradiční silniční dopravy, je dobře rozvinutá infrastruktura nezbytná. Environmentální přínosy přechodu na elektrická vozidla mají přitom velký význam. Tato vozidla produkují obecně méně emisí CO2 a méně

látek znečišťujících ovzduší částicemi (PM10, NOx) než vozidla na fosilní paliva[4]. Podle nizozemských orgánů činil procentní podíl elektřiny vyrobené z uhlí v roce 2019 14 %. Předpokládá se, že v roce 2030 bude tento podíl činit 0 %. V roce 2019 činil v Nizozemsku podíl energie z obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů elektrické energie 18 % a očekává se, že v roce 2025 to bude 58 % a v roce 2030 již 75 %.

Z žádosti vyplývá, že provozovatel dobíjecí stanice by měl možnost přenést přínos (část přínosu) opatření na odběratele v podobě snížení poplatků za dobití. V takovém případě by se snížily náklady spojené s vlastnictvím elektrických vozidel v důsledku nižších nákladů na jejich provoz. Spotřebitelé by tak byli motivováni k tomu, aby si při pořízení nového vozidla vybrali místo nového automobilu na fosilní paliva elektrické vozidlo. Dalším pozitivním účinkem nižších poplatků za dobití vozidla je, že majitelé plug-in hybridních vozidel, která vedle elektřiny využívají pohon na fosilní paliva, budou před těmito palivy dávat přednost elektřině.

Pokud jde o dobu uplatňování opatření, měla by tato doba být v zásadě dostatečně dlouhá, aby subjektům z odvětví elektřiny a fyzickým i právnickým osobám poskytovala i nadále právní jistotu. Nizozemsko požádalo o čtyřleté prodloužení oproti maximální možné době šesti let. Za těchto okolností se jeví jako vhodné udělit požadované povolení na dobu čtyř let tak, jak Nizozemsko požaduje a jak to povoluje směrnice.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Podle čl. 19 odst. 1 třetího pododstavce směrnice se každá žádost posoudí, přičemž bude přihlédnuto mj. k řádnému fungování vnitřního trhu, potřebě zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž a zdravotní, energetickou a dopravní politiku Unie, jakož i politiku životního prostředí.

Uplatňování popsaného snížení daně nebude vytvářet překážky obchodu uvnitř EU. Opatření je přístupné všem provozovatelům EU bez jakékoliv diskriminace. Země původu provozovatele dobíjecí stanice není podmínkou používání daného opatření. Odchylka nezpůsobí žádné problémy ve fungování vnitřního trhu a nebude bránit dosahování politických cílů EU, zejména v oblasti energetiky, dopravy, změny klimatu a životního prostředí, ale spíše bude tyto cíle podporovat.

Ustanovení podle směrnice o zdanění energie

V čl. 19 odst. 1 prvním pododstavci směrnice uvádí:

Kromě ustanovení předchozích článků, zejména článků 5, 15 a 17, může Rada jednomyslně na návrh Komise povolit kterémukoli členskému státu, aby zavedl další osvobození od daně nebo snížení z důvodů některé zvláštní politiky.

Podle nizozemských orgánů dotčené vnitrostátní opatření tento požadavek splňuje. Vyplývá ze záměru Nizozemska snížit emise skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší, které vypouštějí vozidla, a podporuje cíl EU v oblasti změny klimatu, jímž je snížit emise CO2 a zvýšit podíl obnovitelných zdrojů na konečné spotřebě energie v odvětví dopravy. Má se za to, že možnost snížení daně z elektřiny dodávané elektrickým vozidlům by představovala další pobídku spotřebitelům k tomu, aby používali ekologičtější druhy energie a zlepšili stav životního prostředí.

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

Pravidla státní podpory

Nizozemské orgány potvrdily, že opatření představuje státní podporu ve prospěch provozovatelů dobíjecích stanic pro elektrická vozidla, což může představovat blokovou výjimku podle článku 44 nařízení Komise č. 651/2014/EU[5].

Za předpokladu, že opatření splňuje podmínky stanovené v článku 44 obecného nařízení o blokových výjimkách (nařízení (EU) č. 651/2014) a také obecné podmínky stanovené uvedeným nařízením, spadá do jeho působnosti, a je tudíž vyňato z povinnosti předběžného oznamování.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Politika životního prostředí a změny klimatu

Provádění tohoto opatření přispěje ke snížení emisí z vozidel a podpoří splnění dlouhodobých klimatických cílů EU týkajících se snížení emisí CO2. Podle odhadů, které poskytly nizozemské orgány, bude očekávaný podíl energie z obnovitelných zdrojů na skladbě zdrojů elektrické energie v Nizozemsku v roce 2025 činit přibližně 58 % a v roce 2030 dosáhne 75 %. Podle Nizozemska pochází elektřina používaná ve veřejné dobíjecí infrastruktuře téměř výlučně z obnovitelných zdrojů energie. Studie[6], která byla v Nizozemsku provedena, ukazuje, že to může vést k 70% snížení emisí CO2, což je plně v souladu se směrnicí 2009/28/ES o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů[7]. Jak je zdůrazněno v žádosti, může to rovněž Nizozemsku pomoci splnit jeho cíl 10% podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě pro rok 2020 stanovený uvedenou směrnicí.

Žádost rovněž zdůrazňuje, že kromě snížení emisí skleníkových plynů přispěje širší využívání elektrických vozidel výrazně ke zlepšení kvality ovzduší. Ohniska znečištění městského ovzduší jsou jedním z největších problémů a emise z dopravy jsou v tomto směru hlavním faktorem, který znečištění způsobuje (zejména pokud jde o překročení mezních hodnot NO2). Kromě toho by většina přínosů zůstala zachována i v případě, že elektřina nebude plně vyrobena z obnovitelných zdrojů energie, neboť emise pocházející z výroby se nacházejí daleko od míst kritických pro kvalitu ovzduší a zdroje emisí – elektrárny – by mohly lépe kontrolovat znečištění.

Energetická politika

Jak uvedly nizozemské orgány v žádosti, studie zadaná na vnitrostátní úrovni ukázala, že v současné době v mnoha případech stále ještě neexistuje konstruktivní projektový záměr pro veřejné dobíjecí stanice. To představuje překážku pro zavedení veřejné dobíjecí infrastruktury a využívání elektrických vozidel.

Deklarovaným cílem opatření je proto zdokonalit projektový záměr pro veřejné dobíjecí stanice, což by mělo zatraktivnit využití elektromobilů a zlepšit stav životního prostředí. Rychlé zavedení veřejné dobíjecí infrastruktury má zásadní význam pro přechod od vozidel na fosilní paliva k elektrickým vozidlům. Pokud se mají elektrická vozidla stát reálnou alternativou vozidel na fosilní paliva, je kvalitní infrastruktura nezbytná. Environmentální

---

5 Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

6 TNO „*Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen*“, (7. dubna 2015), s. 11.

7 Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16.

přínosy přechodu na elektrická vozidla mají přitom velký význam. Tato vozidla mají obecně nižší emise CO2 a méně látek znečišťujících ovzduší částicemi (PM10, NOx) než vozidla na fosilní paliva.

Z žádosti vyplývá, že provozovatel dobíjecí stanice má také možnost přenést přínos (část přínosu) opatření na odběratele v podobě snížení poplatků za dobití. V takovém případě se sníží náklady na vlastnictví elektrických vozidel, což má zase při nákupu nového vozidla pozitivní vliv na výběr elektrického vozidla namísto automobilu na fosilní paliva. Dalším pozitivním účinkem nižších poplatků za dobití vozidla je, že majitelé plug-in hybridních vozidel, která vedle elektřiny využívají pohon na fosilní paliva, budou před těmito palivy dávat přednost elektřině.

Dopravní politika

Iniciativa je plně v souladu se směrnicí 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva[8]. Tato směrnice vyžaduje, aby členské státy vytvořily vnitrostátní rámce politiky pro rozvoj trhu s alternativními palivy a jejich infrastruktury, zejména v městských a příměstských a v jiných hustě osídlených oblastech. Směrnice ukládá členským státům povinnost instalovat odpovídající počet veřejně přístupných dobíjecích stanic.

Kromě toho je třeba dekarbonizovat a modernizovat dopravní systém EU, aby do roku 2050 snížil své emise o 90 %. Klíčem je elektrická mobilita, která urychlí dekarbonizaci a sníží znečištění (zejména ve městech), přičemž nová řešení mobility zefektivní dopravní systémy a omezí přetížení silnic[9].

Vnitřní trh a spravedlivá hospodářská soutěž

Z hlediska vnitřního trhu a spravedlivé hospodářské soutěže je opatření bez diskriminace otevřeno všem hospodářským subjektům v EU. Země původu provozovatele dobíjecí stanice není podmínkou používání daného opatření. Odchylka by nevedla k žádným problémům s fungováním vnitřního trhu.

V daném případě lze sotva očekávat významné narušení výše uvedeného druhu, protože Nizozemsko hodlá dodržet minimální úroveň zdanění pro elektřinu stanovenou ve směrnici 2003/96/ES.

Pokud nedojde k významným změnám stávajícího rámce a situace, je vzhledem k časovému rámci, po který se navrhuje povolit uplatňování snížené sazby daně, nepravděpodobné, že se analýza provedená v předchozích odstavcích změní před datem skončení platnosti opatření.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Článek 19 směrnice Rady 2003/96/ES.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Oblast nepřímých daní, na niž se vztahuje článek 113 Smlouvy o fungování EU, nespadá sama o sobě do výlučné pravomoci Evropské unie ve smyslu článku 3 uvedené smlouvy.

---

[8] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1.)

[9] Strategie EU pro integraci energetického systému (COM(2020) 299 final, červenec 2020).

Podle článku 19 směrnice 2003/96/ES však zavedení dalšího osvobození od daně nebo snížení daně ve smyslu uvedeného ustanovení může členskému státu v rámci sekundárního práva na základě výlučné pravomoci povolit pouze Rada. Členské státy tedy nemohou Radu nahradit. V důsledku toho se zásada subsidiarity na toto prováděcí rozhodnutí nevztahuje. Protože tento akt nepředstavuje návrh legislativního aktu, neměl by být podle Protokolu č. 2 připojeného ke Smlouvám v žádném případě předán vnitrostátním parlamentům pro přezkum dodržování zásady subsidiarity.

- **Proporcionalita**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Snížení daně nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení uvedeného cíle.

- **Volba nástroje**

Navrhovaným nástrojem je prováděcí rozhodnutí Rady. Článek 19 směrnice 2003/96/ES stanoví pouze tento druh opatření.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Opatření nevyžaduje hodnocení platných právních předpisů.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Tento návrh vychází ze žádosti, kterou podalo Nizozemsko, a týká se pouze tohoto členského státu.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Nebylo třeba využít externích odborných konzultací.

- **Posouzení dopadů**

Tento návrh se týká povolení pro jednotlivý členský stát, vydaného na jeho žádost, a nevyžaduje posouzení dopadů. Dopad na ceny je omezený, dopad na lidské zdraví a životní prostředí je pozitivní, neboť cílem opatření je snížit využívání fosilních paliv a podpořit ekologičtější druhy energie v dopravě.

Kromě toho Nizozemsko poskytlo informace, podle kterých opatření bude mít relativně omezený dopad na daňové příjmy[10] a sazba daně na elektřinu bude stále vyšší než minimální úroveň zdanění stanovená ve směrnici 2003/96/ES. Nizozemsko očekává, že opatření bude mít pozitivní dopad na dosažení jeho cílů v oblasti ochrany životního prostředí a povede zejména ke snížení emisí a ke zlepšení kvality místního ovzduší.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Opatření nestanoví zjednodušení. Vychází ze žádosti, kterou podalo Nizozemsko, a týká se pouze tohoto členského státu.

[10] Podle odhadu Nizozemska budou roční rozpočtové výdaje na rok 2021 činit 4,2 milionu EUR, na rok 2022 budou činit 5,3 milionu EUR, na rok 2023 pak 6,2 milionu EUR a na rok 2024 to bude 7 milionů EUR.

- **Základní práva**

Opatření nemá žádný dopad na základní práva.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Tímto opatřením nevzniká Unii žádná finanční ani administrativní zátěž. Návrh proto nemá pro rozpočet Unie žádné důsledky.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Plán provádění není zapotřebí. Tento návrh se týká povolení k snížení daně pro jeden členský stát na základě jeho žádosti. Je navržen na omezené období do 1. ledna 2025. Použije se daňová sazba, která bude vyšší než minimální úroveň zdanění stanovená směrnicí o zdanění energie. Toto opatření může být vyhodnoceno v případě žádosti o prodloužení po uplynutí platnosti.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

V návrhu se nevyžadují informativní dokumenty o provádění.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

V článku 1 je uvedena definice „elektrických vozidel“, která je převzata z článku 2 směrnice 2014/94/EU. Definice vyjasňuje oblast působnosti opatření.

Podle článku 2 se Nizozemsku povoluje uplatňovat sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou dobíjecím stanicím, která se přímo používá k nabíjení elektrických vozidel.

Úroveň zdanění po snížení nemůže nikdy klesnout pod minimální hodnoty EU stanovené ve směrnici 2003/96/ES a snížení by se vztahovalo na elektřinu využívanou služebními i soukromými vozy.

Vnitrostátní opatření stanovené v tomto rozhodnutí tvoří součást politiky, kterou Nizozemsko koncipovalo s cílem snížit emise CO2, zlepšit kvalitu ovzduší, zvýšit podíl energie z obnovitelných zdrojů v odvětví dopravy a přispět ke splnění cíle EU v oblasti změny klimatu. Toto opatření bude motivovat spotřebitele k tomu, aby se v dopravě začali orientovat na ekologičtější energii.

Článek 3 specifikuje, že povolení se na základě žádosti Nizozemska uděluje na dobu čtyř let s účinkem od 1. ledna 2021.

Vysvětluje rovněž, že pokud Rada přijme obecná pravidla pro daňové zvýhodnění u elektřiny pro elektrická vozidla, rozhodnutí se přestane uplatňovat dnem, kdy tato obecná pravidla vstoupí v platnost.

Článek 4 stanoví, že rozhodnutí je určeno Nizozemsku.

2021/0010 (NLE)

Návrh

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ RADY,

kterým se Nizozemsku povoluje uplatňovat sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou [dobíjecím stanicím] pro elektrická vozidla v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny[1], a zejména na článek 19 uvedené směrnice,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Prováděcím rozhodnutím Rady (EU) 2016/2266[2] bylo Nizozemsku v souladu s článkem 19 směrnice 2003/96/ES povoleno uplatňovat sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou dobíjecím stanicím, která se přímo používá k nabíjení elektrických vozidel, a to do 31. prosince 2020.

(2) Dne 30. března 2020 požádalo Nizozemsko o povolení nadále uplatňovat sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou elektrickým vozidlům v období od 1. ledna 2021 do 1. ledna 2025. Na žádost Komise poskytlo Nizozemsko dne 20. listopadu 2020 na podporu své žádosti doplňující informace.

(3) Snížená sazba zdanění má za cíl nadále podporovat používání elektrických vozidel tím, že sníží náklady na elektřinu používanou k jejich pohonu.

(4) Používání elektrických vozidel zamezuje emisím látek znečišťujících ovzduší, které vznikají při spalování benzínu a motorové nafty či jiných fosilních paliv, a přispívá tak ke zlepšení kvality ovzduší ve městech. Používání elektrických vozidel může dále snížit emise CO_2, zejména pokud se využívá elektřina vyrobená z obnovitelných zdrojů energie. Předpokládá se proto, že snížená sazba zdanění na elektřinu dodávanou elektrickým vozidlům přispěje ke splnění cílů politik Unie v oblasti ochrany životního prostředí, zdraví a klimatu.

(5) Nizozemsko zdůraznilo, že snížená sazba zdanění se bude vztahovat na dodávky elektřiny dobíjecím stanicím pro elektrická vozidla s přímým připojením k elektrické síti, včetně veřejných dobíjecích stanic a některých soukromých nebo podnikových dobíjecích stanic.

(6) Nizozemsko požádalo o to, aby byla snížená sazba zdanění elektřiny uplatňována pouze na dobíjecí stanice, v nichž se elektřina používá k nabíjení elektrického vozidla

[1] Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.

[2] Prováděcí rozhodnutí Rady (EU) 2016/2266 ze dne 6. prosince 2016, kterým se Nizozemsku povoluje uplatňovat sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou dobíjecím stanicím pro elektrická vozidla (Úř. věst. L 342, 16.12.2016, s. 30).

přímo, a aby se nevztahovala na elektřinu poskytovanou prostřednictvím výměny baterií.

(7) Snížená sazba zdanění na elektřinu dodávanou elektrickým vozidlům prostřednictvím dobíjecích stanic zdokonalí v Nizozemsku projektový záměr pro veřejně přístupné dobíjecí stanice, což zatraktivní využití elektrických vozidel a zlepší kvalitu ovzduší.

(8) S ohledem na relativně omezený počet elektrických vozidel a vzhledem k tomu, že úroveň zdanění elektřiny dodávané elektrickým vozidlům prostřednictvím dobíjecích stanic, které jsou určeny pro obchodní použití, bude vyšší než minimální úroveň zdanění pro obchodní použití stanovená v článku 10 směrnice 2003/96/ES, je nepravděpodobné, že by snížená sazba zdanění vedla po dobu, pro kterou je žádáno o povolení, k narušení hospodářské soutěže, a nebude mít tudíž nepříznivý dopad na řádné fungování vnitřního trhu.

(9) Úroveň zdanění elektřiny dodávané elektrickým vozidlům prostřednictvím dobíjecích stanic, které nejsou určeny pro obchodní použití, bude vyšší než minimální úroveň zdanění pro neobchodní použití stanovená v článku 10 směrnice 2003/96/ES.

(10) Každé povolení udělené podle čl. 19 odst. 1 směrnice 2003/96/ES má být striktně časově omezené. Pro zajištění dostatečně dlouhé platnosti povolení tak, aby příslušné hospodářské subjekty nebyly odrazovány od uskutečnění potřebných investic, je vhodné udělit povolení na požadovanou dobu. Platnost povolení by však měla skončit dnem použitelnosti jakýchkoli obecných předpisů o daňovém zvýhodnění pro elektřinu dodávanou elektrickým vozidlům, které přijme Rada podle článku 113, nebo jakýchkoli jiných příslušných ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud by se tato ustanovení stala použitelnými před 1. lednem 2025.

(11) Aby se zabránilo možnému zvýšení administrativní zátěže pro distributory a redistributory elektřiny v důsledku změn platných daňových sazeb, mělo by mít Nizozemsko možnost uplatňovat sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou elektrickým vozidlům bez přerušení. Požadované povolení by tedy mělo být uděleno s účinkem od 1. ledna 2021, aby se plynule navázalo na předchozí opatření podle prováděcího rozhodnutí (EU) 2016/2266.

(12) Tímto rozhodnutím není dotčeno uplatňování pravidel Unie týkajících se státní podpory,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Pro účely tohoto rozhodnutí se použije definice pojmu „elektrické vozidlo“ uvedená v článku 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU[3].

Článek 2

Nizozemsku se povoluje uplatňovat sníženou sazbu zdanění na elektřinu dodávanou dobíjecím stanicím a přímo používanou pro dobíjení elektrických vozidel, vyjma dobíjecích stanic pro výměnu baterií pro elektrická vozidla, pokud budou dodrženy minimální úrovně zdanění stanovené v článku 10 směrnice 2003/96/ES.

[3] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

Článek 3

Toto rozhodnutí se použije od 1. ledna 2021 do 1. ledna 2025.

Pokud by však Rada na základě článku 113 nebo jiných příslušných ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie stanovila obecná pravidla pro daňové zvýhodnění elektřiny dodávané elektrickým vozidlům, přestává se toto rozhodnutí uplatňovat dnem, k němuž se tato obecná pravidla stanou použitelnými.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Nizozemskému království.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně