EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Nederländerna att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras till [laddningsstationer för] elfordon i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Beskattning av energiprodukter och elektricitet i unionen regleras genom rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet[1] (nedan kallat *energiskattedirektivet* eller *direktivet*).

I enlighet med artikel 19.1 i direktivet, samt bestämmelserna i framför allt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt och på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.

Genom artikel 15.1 e i direktivet får medlemsstaterna tillämpa skattebefrielse eller skattenedsättningar för elektricitet som används för person- och godstrafik på järnväg, med tunnelbana, med spårvagn eller trådbuss. Det finns dock ingen bestämmelse som medger skattenedsättning för elektricitet som används för transport med elfordon som inte är trådbussar.

Genom rådets genomförandebeslut (EU) 2016/2266[2] har Nederländerna redan fått tillstånd att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras till laddningsstationer för elfordon till och med den 31 december 2020.

Syftet med detta förslag är att tillåta Nederländerna att fortsätta tillämpa nedsatta skattenivåer för elektricitet som levereras till laddningsstationer för elfordon, såsom man har begärt, från och med den 1 januari 2021 till och med den 1 januari 2025. De nedsatta skattenivåerna är tänkta att fortsatt stimulera användningen av miljövänligare transportsätt och att minska lokala luftföroreningar och koldioxidutsläppen från transporter.

Genom en skrivelse av den 30 mars 2020 och påföljande korrespondens, i enlighet med artikel 19 i direktivet, informerade de nederländska myndigheterna kommissionen om att de avsåg att tillämpa en nedsatt skattesats på 51,64 euro/MWh för elektricitet som levereras till laddningsstationer för elfordon med en årsförbrukning på upp till 10 MWh per laddningsstation. Förbrukning över 10 MWh upp till 50 MWh skulle beskattas med 51,64 euro, förbrukning över 50 upp till 10 000 MWh skulle beskattas med 13,75 euro och en årsförbrukning på över 10 000 MWh skulle beskattas med 0,56 euro. I fråga om laddningsstationer som inte omfattas av skattesatsen för yrkesmässig användning, skulle en årsförbrukning på över 10 000 MWh beskattas med 1,13 euro. Denna allmänna skattesats överstiger den minimiskattesats för elektricitet för yrkesmässig användning som fastställs i direktiv 2003/96/EG. Den nationella skattesats som för närvarande tillämpas på elektricitet som används för att ladda elfordon för de första 10 MWh av årsförbrukningen skulle ligga på 94,28 EUR per MWh, som är den nationella skattesatsen för elektricitet för yrkesmässig och icke-yrkesmässig användning på denna förbrukningsnivå. För närvarande tillämpar Nederländerna differentierade nationella skattesatser för elektricitet beroende på förbrukad kvantitet i enlighet med artikel 5 i direktiv 2003/96/EG[3].

---

1 EUT 283, 31.10.2003, s. 51.

2 EUT L 342, 16.12.2016, s. 30.

3 Nederländerna tillämpar differentierade skattesatser för elektricitet i enlighet med artikel 5 i direktiv 2003/96/EG på grundval av kvantitativa förbrukningsnivåer. Enligt de uppgifter som lämnats senast är

Kompletterande uppgifter inkom från Nederländerna den 20 november 2020.

Nederländerna skulle fortsätta att tillämpa den nedsatta skattesatsen på elektricitet som levereras till elfordon genom särskilda offentliga och, i vissa fall, privata eller bolagsdrivna laddningsstationer för elfordon. Dessa laddningsstationer har normalt en direkt anslutning till nätet. Operatörer av laddningsstationer och de privata enheter eller bolagsenheter som har rätt att tillämpa den nedsatta skattesatsen kommer att åläggas att lämna in en försäkran till elleverantören att anslutningen till nätet endast är avsedd för leverans av elektricitet till elfordon. I Nederländernas begäran undantas laddningsstationer från den nedsatta skattesatsen om laddningen sker genom batteribyte.

Den allmänna skattesatsen, inklusive den nedsatta skattesatsen för de första 10 MWh av årsförbrukningen för varje enhet, skulle ligga betydligt högre än den miniminivå som fastställts i tabell C i bilaga I till rådets direktiv 2003/96/EG.

Enligt de nederländska myndigheterna skulle en operatör av laddningsstationer som avser att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet till sina laddningsstationer vara tvungen att lämna in en försäkran till elleverantören om vilka av nätanslutningarna som uteslutande är avsedda för leverans av elektricitet till elfordon. Åtgärden skulle endast gälla för den elektricitet som levereras till de angivna anslutningarna. Dessutom är en operatör av laddningsstationer skyldig att underrätta elleverantören om operatören har finansiella svårigheter och är berättigat till stöd enligt riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01). I sådana fall kommer leverantören inte längre att tillåtas tillämpa en nedsatt energiskattesats för elektricitet.

Den fördel som den nedsatta skatten ger upphov till varierar beroende på mängden kilowattimmar. Såsom framhålls av de nederländska myndigheterna, varvid man baserar sig på en studie som beställts på nationell nivå, levererades uppskattningsvis i genomsnitt 3 900 kWh per laddningsstation år 2020. I så fall uppskattas största möjliga fördel per laddningsstation under 2020 till 289 euro per år. Denna fördel kommer att öka om den normala energiskatten ökar. Dessutom kan en laddningsstation i praktiken leverera 12 000 kWh per år. Detta leder till en förväntad total fördel på 815 euro under 2020. Antalet laddningsstationer per förmånstagare varierar.

Enligt de nederländska myndigheternas uppgifter finns det för närvarande omkring 40 operatörer av laddningsstationer i Nederländerna.

Åtgärden kan utnyttjas av alla EU-operatörer utan diskriminering. Ursprungslandet för operatören av laddningsstationen är inte ett villkor för att man ska kunna utnyttja åtgärden. Ett transportföretag eller ett hushåll med en laddningsstation kan också dra nytta av åtgärden, om de uppfyller de villkor som anges ovan.

Såsom framhålls i begäran har en studie som det nederländska transportministeriet beställt visat att det för närvarande i många fall fortfarande saknas incitament för offentliga laddningsstationer. Det hindrar utvecklingen av den offentliga laddningsinfrastrukturen och användandet av elbilar. Syftet med åtgärden är att fortsätta att förbättra de affärsmässiga

---

de nationella skattesatserna följande: 94,28 euro per MWh för en årsförbrukning på 0–10 MWh, 51,64 euro för kvantiteter över 10 upp till 50 MWh, 13,75 euro för kvantiteter över 50 upp till 10 000 MWh. I fråga om förbrukning över 10 000 MWh är skattesatserna 0,56 euro för yrkesmässig användning och 1,13 euro för icke-yrkesmässig användning. Enligt de nederländska myndigheternas uppgifter justeras energiskattesatserna årligen på grundval av inflationstakten.

förutsättningarna för offentliga laddningsstationer, vilket torde göra elbilar attraktivare och förbättra miljön. En snabb utveckling av offentlig laddningsinfrastruktur har stor betydelse för övergången från fordon med förbränningsmotorer som främst drivs av fossila bränslen till elfordon. En väl utbyggd infrastruktur är nödvändigt för att göra elfordon till ett gångbart alternativ till traditionella vägtransporter. Detta är viktigt med tanke på de miljöfördelar en övergång till elfordon skulle ge. Elfordon släpper generellt ut mindre koldioxid och lokala luftföroreningar (PM10, NOx) än fordon som drivs med fossila drivmedel[4]. Enligt de nederländska myndigheterna var andelen el som producerades av kol 14 % under år 2019. År 2030 beräknas denna andel vara 0 %. Under 2019 kom 18 % av elmixen i Nederländerna från förnybara energikällor och den andelen förväntas uppgå till 58 % 2025 och till 75 % 2030.

I begäran framhålls att operatören av laddningsstationen skulle ha möjlighet att överföra (delar av) fördelen med åtgärden till sina kunder i form av en nedsättning av laddningsavgifterna. I så fall skulle det bli billigare att äga ett elfordon tack vare lägre kostnader för körning. Detta kommer att skapa incitament för konsumenterna att välja en ny elbil i stället för en ny bil som drivs med fossila bränslen. En annan gynnsam effekt av lägre laddningsavgifter är att ägarna av plugin-hybridfordon som kan drivas med både el och fossila bränslen kommer att uppmuntras att använda elenergi i stället för fossila bränslen.

Vad gäller tillämpningsperioden för åtgärden bör den i princip vara tillräckligt lång för att ge operatörer på elområdet samt privata enheter och bolagsenheter rättslig säkerhet. Nederländerna har begärt en förlängning på fyra år i stället för det maximala sex år. Under dessa omständigheter förefaller det lämpligt att bevilja det ansökta tillståndet för en period av fyra år som Nederländerna begärt och som är tillåtet enligt direktivet.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Enligt artikel 19.1 tredje stycket i direktivet ska varje begäran prövas med beaktande av bl.a. den inre marknadens funktion, behovet av att säkerställa en sund konkurrens samt EU:s politik när det gäller hälsa, miljö, energi och transport.

Tillämpningen av skattenedsättningen kommer inte att skapa några hinder för handeln inom EU. Åtgärden kan utnyttjas av alla EU-operatörer utan diskriminering. Ursprungslandet för operatören av laddningsstationen är inte ett villkor för att man ska kunna tillämpa åtgärden. Undantaget kommer inte att leda till problem när det gäller den inre marknadens funktion och motverkar inte – utan tvärtom stöder – EU:s politiska mål, särskilt inte på områdena energi, klimatförändring och miljö.

Bestämmelser i energiskattedirektivet

Artikel 19.1 första stycket i direktivet har följande lydelse:

”Utöver de bestämmelser som är angivna i föregående artiklar, särskilt artiklarna 5, 15 och 17, får rådet enhälligt, på förslag från kommissionen ge varje medlemsstat tillstånd att av särskilda politiska hänsyn införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar.”

Enligt de nederländska myndigheterna uppfyller den aktuella nationella åtgärden detta krav. Detta tack vare Nederländernas intentioner att minska utsläppen av växthusgaser och luftförorenande ämnen från fordon och fortsatt stödja EU:s klimatmål att minska koldioxidutsläppen och öka andelen förnybar energi i den slutliga energianvändningen i

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

transportsektorn. Det anses att en möjlighet till skattenedsättning för elektricitet som levereras till elfordon skulle ge konsumenterna ytterligare incitament att använda renare energi och förbättra miljön.

Regler om statligt stöd

De nederländska myndigheterna är införstådda med att åtgärden utgör statligt stöd till förmån för operatörer av laddningsstationer för elfordon, vilket kan betecknas som stöd som omfattas av gruppundantag enligt artikel 44 i kommissionens förordning 651/2014/EU[5].

Under förutsättning att åtgärden uppfyller villkoren i artikel 44 i den allmänna gruppundantagsförordningen (förordning (EU) nr 651/2014) samt de allmänna villkoren i den, faller åtgärden inom tillämpningsområdet för den förordningen och är följaktligen undantagen från kravet på förhandsanmälan.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Miljö- och klimatförändringspolitik

Genomförandet av denna åtgärd kommer att bidra till att minska utsläpp från fordon och till att stödja EU:s långsiktiga klimatmål för att minska koldioxidutsläppen. Enligt de nederländska myndigheternas uppskattningar förväntas elmixen från förnybara källor i Nederländerna uppgå till omkring 58 % år 2025 och kommer att stiga till 75 % fram till 2030. Enligt Nederländerna kommer den el som används för offentlig laddningsinfrastruktur nästan uteslutande från förnybar energi. En studie[6] utförd i Nederländerna visar att detta kan leda till en minskning av koldioxidutsläppen med 70 %, vilket är helt i linje med direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor[7]. Såsom framhölls i begäran kan den också hjälpa Nederländerna att uppnå landets mål på 10 % energi från förnybara energikällor inom transporter 2020 som fastställs i det direktivet.

Förutom att ge minskade växthusgasutsläpp framhåller man i begäran att en mer omfattande användning av elbilar kommer att förbättra luftkvaliteten avsevärt: stadsområden med särskilt höga luftföroreningar är en av de största utmaningarna, och huvudandelen av dessa luftföroreningar består av utsläpp från transporter (särskilt överskridna gränsvärden för NO2). Och även om elen inte till fullo produceras från förnybara energikällor kvarstår de flesta fördelarna, eftersom de utsläpp som uppstår från produktionen sker långt ifrån de områden där luftkvaliteten är särskilt dålig, och det kommer att vara lättare att begränsa utsläppen vid utsläppskällan – kraftverken.

Energipolitik

De nederländska myndigheterna rapporterar att en studie som beställts på nationell nivå har visat att det för närvarande i många fall fortfarande saknas incitament för offentliga laddningsstationer. Det hindrar utvecklingen av offentlig laddningsinfrastruktur och användandet av elbilar.

Det uttalade syftet med åtgärden är att förbättra de affärsmässiga förutsättningarna för offentliga laddningsstationer, vilket torde göra elbilar attraktivare och förbättra miljön. En

---

5 Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

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

7 EUT L 140, 5.6.2009 s. 16.

snabb utbyggnad av offentlig laddningsinfrastruktur är av avgörande betydelse för övergången från fordon som drivs med fossila bränslen till elfordon. Det är nödvändigt med en bra infrastruktur för att elfordon ska vara ett realistiskt alternativ till fordon som drivs med fossila bränslen. Detta är viktigt med tanke på de miljöfördelar en övergång till elfordon skulle ge. Elfordon släpper generellt ut både mindre koldioxid och mindre luftföroreningar (PM10, NOx) än fordon som drivs med fossila drivmedel.

Såsom framhålls i begäran har operatören av laddningsstationen även möjlighet att överföra (delar av) fördelen med åtgärden till sina kunder i form av en nedsättning av laddningsavgifterna. Kostnaderna för att äga elfordon kommer då att minska, vilket i sin tur har en positiv inverkan vid valet mellan att köpa en ny elbil i stället för en ny bil som drivs med fossila bränslen. En annan gynnsam effekt av lägre laddningsavgifter är att ägarna av plugin-hybridfordon som kan drivas med både el och fossila bränslen kommer att uppmuntras att använda elenergi i stället för fossila bränslen.

Transportpolitik

Initiativet är helt i linje med direktiv 2014/94/EU[8] om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Det direktivet ålägger medlemsstaterna att ta fram nationella handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa bränslen och deras infrastruktur, framför allt i stadsbebyggelse/förortsbebyggelse och andra tätbefolkade områden. Enligt direktivet ska medlemsstaterna införa ett lämpligt antal allmänt tillgängliga laddningsstationer.

Dessutom behöver EU:s transportsystem minska koldioxidutsläppen och moderniseras, så att utsläppen minskas med 90 % fram till 2050. Elektromobilitet är avgörande och kommer att påskynda utfasningen av fossila bränslen och minska föroreningarna, särskilt i städer, och nya mobilitetstjänster kommer att effektivisera transportsystemet och minska trafikträngseln[9].

Den inre marknaden och sund konkurrens

Vad gäller den inre marknaden och sund konkurrens kan åtgärden utnyttjas av alla EU-operatörer utan diskriminering. Ursprungslandet för operatören av laddningsstationen är inte ett villkor för att man ska kunna tillämpa åtgärden. Undantaget skulle inte leda till några problem i fråga om den inre marknadens funktion.

I det aktuella fallet är en betydande snedvridning av ovannämnda slag ännu mindre troligt, eftersom Nederländerna kommer att respektera den minimiskattenivå som föreskrivs för elektricitet i direktiv 2003/96/EG.

Den tidsram under vilken tillståndet att tillämpa en nedsatt skattesats föreslås gälla, såvida inte den nuvarande ramen och situationen förändras betydligt, gör det osannolikt att den analys som gjorts i de föregående punkterna kommer att ändras före den dag då åtgärden upphör att gälla.

---

[8] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

[9] Strategi för integrering av energisystemet (COM(2020) 299 final, juli 2020).

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Artikel 19 i rådets direktiv 2003/96/EG.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Indirekt beskattning, som behandlas i artikel 113 i EUF-fördraget, utgör inte i sig ett område där Europeiska unionen har ensam behörighet i den mening som avses i artikel 3 i EUF-fördraget.

I enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG ges dock rådet genom sekundärrätten en exklusiv befogenhet att ge en medlemsstat tillstånd att införa ytterligare skattebefrielser eller skattenedsättningar i den mening som avses i denna bestämmelse. Medlemsstaterna kan därför i detta sammanhang inte träda i rådets ställe. Följaktligen är subsidiaritetsprincipen inte tillämplig på föreliggande genomförandebeslut. Eftersom denna rättsakt inte är ett utkast till lagstiftningsakt, bör den i alla händelser inte översändas till de nationella parlamenten, i enlighet med protokoll nr 2 till fördragen, för granskning av överensstämmelsen med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Skattenedsättningen överstiger inte vad som är nödvändigt för att uppnå det berörda målet.

- **Val av instrument**

Föreslaget instrument är rådets genomförandebeslut. I artikel 19 i direktiv 2003/96/EG föreskrivs ingen annan typ av åtgärd.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Åtgärden kräver ingen utvärdering av befintlig lagstiftning.

- **Samråd med berörda parter**

Detta förslag grundas på en begäran från Nederländerna och berör endast Nederländerna.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Några externa sakkunnigutlåtanden har inte behövts.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag gäller ett tillstånd som en enskild medlemsstat har ansökt om, och ingen konsekvensbedömning krävs. Effekten på priser är begränsad, inverkan på människors hälsa och miljön är positiv eftersom åtgärden syftar till att minska användningen av fossila bränslen och främja renare energi i transporter.

De uppgifter som Nederländerna har lämnat visar vidare att åtgärden kommer att ha en relativt begränsad inverkan på skatteintäkterna[10] och att skattesatsen för elektricitet fortfarande kommer att ligga över den minimiskattenivå som föreskrivs i direktiv 2003/96/EG. Nederländerna förväntar sig att åtgärden kommer att ha en positiv inverkan på uppnåendet av landets miljömål och i synnerhet när det gäller att minska utsläppen och förbättra den lokala luftkvaliteten.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Åtgärden ger ingen förenkling. Detta förslag grundas på en begäran från Nederländerna och berör endast Nederländerna.

- **Grundläggande rättigheter**

Åtgärden påverkar inte de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Denna åtgärd medför inga finansiella eller administrativa kostnader för unionen. Förslaget påverkar därför inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

En genomförandeplan är inte nödvändig. Detta förslag gäller ett tillstånd om en skattenedsättning som en enskild medlemsstat har ansökt om. Det ges för en begränsad period, till och med den 1 januari 2025. Den skattesats som ska tillämpas kommer att ligga över den minimiskattenivå som fastställs i energiskattedirektivet. Åtgärden kan utvärderas vid en begäran om förlängning efter det att giltighetsperioden har löpt ut.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förslaget kräver inga förklarande dokument om införlivande.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 innehåller definitionen av ”elfordon”, som är hämtad från artikel 2 i direktiv 2014/94/EU. Genom definitionen skapas klarhet angående åtgärdens tillämpningsområde.

Genom artikel 2 tillåts Nederländerna att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras till laddningsstationer som används direkt för att ladda elfordon

Skattenivån efter nedsättningar kan aldrig bli lägre än den EU-miniminivå som anges i direktiv 2003/96/EG och nedsättningen ska gälla elektricitet som används av både privatbilar och tjänstebilar.

Den nationella åtgärd som tillåts genom det här beslutet ingår i en politik utformad av Nederländerna för att minska koldioxidutsläppen, förbättra luftkvaliteten, öka andelen förnybar energi inom transportsektorn och bidra till EU:s klimatmål. Åtgärden kommer att ge incitament för konsumenterna att gå över till renare energi inom transportsektorn.

[10] Nederländernas uppskattar de årliga budgetutgifterna till 4,2 miljoner euro för 2021, 5,3 miljoner euro för 2022, 6,2 miljoner euro för 2023 och 7 miljoner euro för 2024.

I artikel 3 anges att det begärda tillståndet beviljas med verkan från och med den 1 januari 2021 för en period på fyra år, enligt Nederländernas begäran.

Det klargörs också att om rådet antar allmänna bestämmelser om skattefördelar för elektricitet som levereras till elfordon, ska beslutet upphöra att gälla samma dag som dessa allmänna bestämmelser blir tillämpliga.

I artikel 4 föreskrivs att beslutet riktar sig till Nederländerna.

2021/0010 (NLE)

Förslag till

RÅDETS GENOMFÖRANDEBESLUT

om tillstånd för Nederländerna att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras till [laddningsstationer för] elfordon i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet[1], särskilt artikel 19,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Genom rådets genomförandebeslut (EU) 2016/2266[2] fick Nederländerna tillstånd att till och med den 31 december 2020 tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras till laddningsstationer som används direkt för att ladda elfordon, i enlighet med artikel 19 i direktiv 2003/96/EG.

(2) Den 30 mars 2020 ansökte Nederländerna om tillstånd att fortsätta att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras till elfordon för perioden 1 januari 2021–1 januari 2025. På kommissionens begäran lämnade Nederländerna den 20 november 2020 ytterligare upplysningar till stöd för sin begäran.

(3) Den nedsatta skattesatsen är tänkt att fortsatt främja användningen av elfordon genom att minska kostnaderna för den elektricitet som används för att driva sådana fordon.

(4) Genom användningen av elfordon undviker man utsläpp av luftföroreningar från förbränning av bensin och diesel eller andra fossila bränslen och på så vis bidrar man till bättre luft i städer. Användningen av elfordon kan dessutom minska koldioxidutsläppen, särskilt om den använda elektriciteten produceras från förnybara energikällor. En nedsatt skattesats för elektricitet som levereras till elfordon förväntas därför bidra till målen för unionens politik när det gäller miljö, hälsa och klimat.

(5) Nederländerna har framhållit att den nedsatta skattesatsen skulle tillämpas på elektricitet som levereras till laddningsstationer för elfordon med direktanslutning till elnätet, inklusive offentliga laddningsstationer och vissa privata eller bolagsdrivna laddningsstationer.

(6) Enligt Nederländernas begäran skulle den nedsatta skattesatsen för elektricitet tillämpas endast för laddningsstationer där elektriciteten används för direktladdning av elfordon och inte i fråga om elektricitet som tillhandahålls genom batteribyte.

---

[1] EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

[2] Rådets genomförandebeslut (EU) 2016/2266 av den 6 december 2016 om tillstånd för Nederländerna att tillämpa en nedsatt skattesats för elektricitet som levereras till laddningsstationer för elfordon (EUT L 342, 16.12.2016, s. 30).

(7) En nedsatt skattesats för elektricitet som levereras till elfordon via laddningsstationer kommer att förbättra de affärsmässiga förutsättningarna för offentligt tillgängliga laddningsstationer i Nederländerna, vilket kommer att göra det attraktivare att använda eldrivna bilar och leda till förbättrad luftkvalitet.

(8) Med tanke på det relativt begränsade antalet elfordon och det faktum att skattenivån för den elektricitet som levereras till elfordon via laddningsstationer som är för yrkesmässigt bruk kommer att ligga över minimiskattenivån som fastställs i artikel 10 i direktiv 2003/96/EG, är det inte troligt att den nedsatta skattesatsen kommer att leda till snedvridningar av konkurrensen under giltighetstiden för det ansökta tillståndet och den kommer således inte att inverka negativt på den inre marknadens funktion.

(9) Skattenivån för elektricitet som levereras till elfordon via laddningsstationer som inte är för yrkesmässigt bruk kommer att ligga över den minimiskattenivå för icke-yrkesmässig användning som fastställs i artikel 10 i direktiv 2003/96/EG.

(10) Varje tillstånd som beviljas enligt artikel 19.1 i direktiv 2003/96/EG ska vara strikt tidsbegränsat. För att säkerställa att giltighetsperioden är tillräckligt lång, så att berörda ekonomiska aktörer inte avskräcks från att göra nödvändiga investeringar, bör tillståndet beviljas för den period som begärts. Tillståndet bör dock upphöra att gälla från och med tillämpningsdagen för allmänna bestämmelser om skattefördelar för elektricitet som levereras till elfordon som antas av rådet på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, om sådana allmänna bestämmelser blir tillämpliga före den 1 januari 2025.

(11) För att undvika en potentiell ökning av den administrativa bördan för distributörer och återförsäljare av elektricitet till följd av ändringar av de tillämpliga skattesatserna bör Nederländerna kunna tillämpa den nedsatta skattesatsen på elektricitet som levereras till elfordon utan avbrott. Det begärda tillståndet bör därför beviljas med verkan från och med den 1 januari 2021, så att det blir tillämpligt omedelbart efter det att det tidigare arrangemanget enligt genomförandebeslut (EU) 2016/2266 har upphört att gälla.

(12) Detta beslut påverkar inte tillämpningen av unionsreglerna för statligt stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Vid tillämpningen av detta beslut ska den definition av ”elfordon” som anges i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU[3] tillämpas.

Artikel 2

Nederländerna tillåts tillämpa en nedsatt skattesats på elektricitet som levereras till laddningsstationer som används direkt för att ladda elfordon, med undantag av laddningsstationer för batteribyte för elfordon, under förutsättning att de minimiskattenivåer som avses i artikel 10 i direktiv 2003/96/EG iakttas.

[3] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

Artikel 3

Detta beslut ska tillämpas från och med den 1 januari 2021 till och med den 1 januari 2025.

Om rådet, på grundval av artikel 113 eller en annan relevant bestämmelse i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, antar allmänna bestämmelser om skattefördelar för elektricitet som levereras till elfordon, ska detta beslut dock upphöra att gälla samma dag som dessa allmänna bestämmelser blir tillämpliga.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Konungariket Nederländerna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande