COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a los Países Bajos, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a [estaciones de recarga para] vehículos eléctricos

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La imposición de los productos energéticos y de la electricidad en la Unión está regulada por la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad[1] (en lo sucesivo, «la Directiva sobre fiscalidad de la energía» o «la Directiva»).

Conforme a lo dispuesto en el artículo 19, apartado 1, de la Directiva, además de lo dispuesto en particular en sus artículos 5, 15 y 17, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, puede autorizar a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones del nivel impositivo por motivos vinculados a políticas específicas.

El artículo 15, apartado 1, letra e), de la Directiva permite a los Estados miembros aplicar una reducción o exención fiscal a la electricidad utilizada para el transporte de pasajeros y mercancías por ferrocarril, metro, tranvía y trolebús. Sin embargo, no existe ninguna disposición que permita una reducción fiscal para la electricidad utilizada en el transporte con vehículos eléctricos distintos de los trolebuses.

En virtud de la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2266 del Consejo[2], los Países Bajos ya fueron autorizados a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a estaciones de recarga para vehículos eléctricos hasta el 31 de diciembre de 2020.

El objetivo de la presente propuesta es autorizar a los Países Bajos a seguir aplicando un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a estaciones de recarga de vehículos eléctricos, conforme a lo solicitado, a partir del 1 de enero de 2021 y hasta el 1 de enero de 2025. Con esta reducción se pretende continuar promoviendo el uso de medios de transporte menos contaminantes y reducir a nivel local la contaminación atmosférica y las emisiones de CO2 originadas por el transporte.

Mediante carta de 30 de marzo de 2020 y en la correspondencia subsiguiente, y de conformidad con el artículo 19 de la Directiva, las autoridades neerlandesas informaron a la Comisión de que tenían previsto aplicar un tipo impositivo reducido de 51,64 EUR/MWh a la electricidad suministrada a las estaciones de recarga de vehículos eléctricos para un consumo anual de hasta 10 MWh por estación. El consumo de más de 10 MWh y hasta los 50 MWh estaría gravado a un tipo de 51,64 EUR, el consumo de más de 50 MWh y hasta 10 000 MWh, a un tipo de 13,75 EUR, y el consumo anual de más de 10 000 MWh, a un tipo de 0,56 EUR. Para las estaciones de recarga que no estén cubiertas por los tipos impositivos aplicables a la electricidad para uso profesional, el consumo anual de más de 10 000 MWh se gravaría a un tipo de 1,13 EUR. El tipo impositivo general será más elevado que el tipo impositivo mínimo aplicable a la electricidad para uso profesional establecido en la Directiva 2003/96/CE. El tipo impositivo nacional aplicable actualmente a la electricidad utilizada para recargar vehículos eléctricos para los primeros 10 MWh de consumo anual sería de 94,28 EUR por MWh, que es el tipo impositivo nacional aplicable a la electricidad para uso profesional o no profesional a ese nivel de consumo. En la actualidad, los Países Bajos

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

aplican tipos impositivos diferenciados en función de la cantidad de electricidad consumida, de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2003/96/CE[3].

El 20 de noviembre de 2020, los Países Bajos facilitaron información complementaria.

Los Países Bajos continuarían aplicando el tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a vehículos eléctricos a través de estaciones específicas de recarga de vehículos eléctricos de uso público y, en algunos casos, de uso privado o profesional. Estas estaciones de recarga normalmente cuentan con conexión directa a la red. Los operadores de estaciones de recarga y las personas físicas o jurídicas autorizadas a aplicar el tipo reducido estarán obligados a presentar una declaración al proveedor de electricidad indicando que la conexión a la red está destinada exclusivamente al suministro de electricidad a vehículos eléctricos. La solicitud presentada por los Países Bajos no incluye las estaciones en las que la recarga se lleve a cabo mediante el intercambio de baterías.

El tipo impositivo general, incluido el tipo reducido para los primeros 10 MWh de consumo anual de cada entidad, sería muy superior al nivel mínimo fijado en el anexo I, cuadro C, de la Directiva 2003/96/CE del Consejo.

Según las autoridades neerlandesas, si el operador de la estación de recarga tuviera previsto aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a sus estaciones de recarga, estaría obligado a presentar una declaración al proveedor de electricidad especificando cuáles de sus conexiones a la red están exclusivamente destinadas al suministro de electricidad para la recarga de vehículos eléctricos. Esta medida solo se aplicaría a la electricidad suministrada a las conexiones indicadas. Además, el operador de la estación de recarga está obligado a informar al proveedor de electricidad en caso de que tenga problemas financieros y reúna las condiciones para recibir ayuda de acuerdo con las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis (2014/C 249/01). En tal caso, el operador no podrá beneficiarse de la reducción del tipo impositivo energético aplicable a la electricidad.

La ventaja económica derivada del impuesto reducido variará en función de la cantidad de megavatios por hora. Como pusieron en relieve las autoridades neerlandesas, sobre la base de un estudio encargado a nivel nacional, se estima que por término medio en 2020 se suministraron 3 900 kWh por punto de recarga. En tal caso, la ventaja económica máxima por estación de recarga en 2020 se estima en 289 EUR al año. Esta ventaja crecerá si aumenta el impuesto energético general. Además, una estación de recarga puede suministrar en la práctica 12 000 kWh al año. Esto implica una ventaja económica total máxima prevista de 815 EUR en 2020. El número de estaciones de recarga por beneficiario varía.

Según notificaron las autoridades neerlandesas, actualmente existen en los Países Bajos aproximadamente cuarenta operadores de estaciones de recarga.

[3] Los Países Bajos aplican tipos impositivos diferenciados a la electricidad, de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2003/96/CE, en función de niveles cuantitativos de consumo. De acuerdo con la información más reciente aportada, los tipos impositivos nacionales son los siguientes: 94,28 EUR para un consumo anual de electricidad de 0 a 10 MWh, 51,64 EUR para un consumo anual de más de 10 MWh y de hasta 50 MWh, y 13,75 EUR para un consumo de más de 50 MWh y de hasta 10 000 MWh. Para un consumo superior a 10 000 MWh, los tipos impositivos son de 0,56 EUR para uso profesional y de 1,13 EUR para uso no profesional. Según especificaron las autoridades neerlandesas, los tipos impositivos energéticos están sujetos a un ajuste anual basado en las tasas de inflación.

La medida está abierta a todos los operadores de la UE sin discriminación. El país de origen del operador de la estación de recarga no es una condición para beneficiarse de la medida. Una empresa de transportes o una residencia particular con una estación de recarga también pueden beneficiarse de la medida siempre que cumplan las condiciones mencionadas anteriormente.

Según se puso de relieve en la solicitud, un estudio encargado por el Ministerio de Transportes neerlandés mostró que, en la actualidad, en muchos casos, no hay incentivos comerciales para las estaciones de recarga abiertas al público. Ello supone un obstáculo para el desarrollo de una infraestructura de recarga de uso público y para la expansión del vehículo eléctrico. La medida tiene por objeto seguir incrementando las perspectivas de negocio de las estaciones de recarga abiertas al público, lo que debería hacer más atractivo el uso de automóviles eléctricos y mejorar el medio ambiente. Un rápido desarrollo de una infraestructura de recarga abierta al público es de vital importancia para el paso del vehículo con motor de combustión interna alimentado principalmente con combustibles fósiles al vehículo eléctrico. Para que los vehículos eléctricos constituyan una alternativa viable al transporte tradicional por carretera es necesaria una infraestructura bien desarrollada. Esto es importante si se tienen en cuenta los beneficios medioambientales de la transición a los vehículos eléctricos, ya que estos, generalmente, producen menos emisiones de CO2 y de contaminantes atmosféricos a nivel local (PM10, NOx) que los que funcionan con combustibles fósiles[4]. Según las autoridades neerlandesas, el porcentaje de electricidad generada por carbón fue del 14 % en 2019. Se espera que en 2030 este porcentaje sea de 0 %. La cuota de electricidad obtenida a partir de fuentes de energía renovables en los Países Bajos fue del 18 % en 2019 y se espera que sea del 58 % en 2025 y del 75 % en 2030.

La solicitud hace hincapié en que el operador de la estación de recarga tendría la posibilidad de repercutir (parte de) la ventaja económica de la medida en sus clientes en forma de reducción de las tarifas. En tal caso, el coste de la propiedad de vehículos eléctricos podría reducirse por efecto de la reducción de los gastos de conducción. Esto sería un incentivo para que, a la hora de adquirir un vehículo nuevo, los consumidores opten por el coche eléctrico en lugar de uno alimentado por combustibles fósiles. Otro efecto positivo de la reducción de las tarifas es que los propietarios de vehículos híbridos con conexión a la red eléctrica que funcionan tanto con electricidad como con combustibles fósiles se verán incentivados para utilizar la energía eléctrica en lugar de combustibles fósiles.

Con respecto al período de aplicación de la medida, en principio, debería tener la duración adecuada para continuar proporcionando la seguridad jurídica necesaria a los operadores de estaciones eléctricas, ya sean personas físicas o jurídicas. Los Países Bajos han solicitado una prórroga de cuatro años en lugar del máximo posible de seis años. En estas circunstancias, y dado que la Directiva lo permite, parece oportuno conceder la autorización por el período de cuatro años solicitado por los Países Bajos.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

De conformidad con el artículo 19, apartado 1, párrafo tercero, de la Directiva, cada petición será examinada teniendo en cuenta, entre otras cosas, el funcionamiento adecuado del mercado interior, la necesidad de garantizar una competencia leal y las políticas de la UE en materia de sanidad, medio ambiente, energía y transporte.

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

La aplicación de la reducción fiscal no obstaculizaría los intercambios en el interior de la Unión. La medida está abierta a todos los operadores de la UE sin discriminación. El país de origen del operador de la estación de recarga no es una condición para la aplicación de la medida. La medida no originaría ningún problema con respecto al funcionamiento del mercado interior ni dificultaría la consecución de los objetivos políticos de la Unión Europea –sino que los fomentaría–, especialmente en los ámbitos de la energía, el transporte, el cambio climático y el medio ambiente.

Disposiciones de conformidad con la Directiva sobre fiscalidad de la energía

El artículo 19, apartado 1, párrafo primero, de la Directiva dispone lo siguiente:

Además de las disposiciones establecidas en los artículos anteriores, en particular en los artículos 5, 15 y 17, el Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá autorizar a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones por motivos vinculados a políticas específicas.

Según las autoridades neerlandesas, la medida nacional en cuestión cumple esta condición. Se desprende de la intención de los Países Bajos de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos procedentes de los vehículos, así como de continuar apoyando el objetivo de la UE de lucha contra el cambio climático de reducir las emisiones de CO2 y aumentar la cuota de energías renovables en el consumo final de energía en el sector del transporte. Se estima que la posibilidad de aplicar una reducción fiscal a la electricidad suministrada a los vehículos eléctricos podría ofrecer incentivos adicionales a los consumidores para utilizar energías más limpias y mejorar el medio ambiente.

Normas sobre ayudas públicas

Las autoridades holandesas reconocen que la medida constituye ayuda estatal en favor de los operadores de estaciones de recarga para vehículos eléctricos y estiman que podría reunir las condiciones necesarias para acogerse a la exención por categorías con arreglo al artículo 44 del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión[5].

Siempre que la medida respete las condiciones establecidas en el artículo 44 del Reglamento general de exención por categorías [Reglamento (UE) n.º 651/2014], así como las condiciones generales del mismo, entra en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento y por lo tanto está exenta del requisito de notificación previa.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Medio ambiente y cambio climático

La aplicación de esta medida contribuirá a la reducción de las emisiones de los vehículos y apoyará los objetivos climáticos a largo plazo de la UE de reducir las emisiones de CO2. Con arreglo a las estimaciones facilitadas por las autoridades neerlandesas, la cuota de electricidad obtenida a partir de fuentes de energía renovables en los Países Bajos se situará en torno al 58 % en 2025 y alcanzará el 75 % en 2030. Según los Países Bajos, la electricidad utilizada en la infraestructura de recarga accesible al público procede casi exclusivamente de fuentes de

[5] Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

energía renovables. Un estudio[6] llevado a cabo en los Países Bajos señala que esto puede permitir una reducción de las emisiones de CO2 del 70 %, lo que es plenamente coherente con la Directiva 2009/28/CE, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables[7]. Según se señala en la solicitud, también puede ayudar a los Países Bajos a cumplir su objetivo del 10 % de energía procedente de fuentes renovables en el transporte fijado en dicha Directiva para 2020.

Aparte de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la solicitud hace hincapié en que la expansión del uso de vehículos eléctricos deberá contribuir a mejorar significativamente la calidad del aire. Los grandes focos de contaminación urbana constituyen uno de los mayores desafíos y las emisiones del transporte son una de las principales causas de contaminación (y, en particular, de la superación de los límites fijados para el NO2). Asimismo, incluso aunque la electricidad no se produzca plenamente a partir de fuentes de energía renovables, se mantendría la mayoría de los beneficios dado que las emisiones derivadas de la generación se sitúan lejos de los grandes focos de calidad del aire y las fuentes de emisiones –centrales eléctricas– estarían más dispuestas a controlar la contaminación.

Política energética

Según notificaron las autoridades neerlandesas, un estudio encargado a nivel nacional ha mostrado que, en la actualidad, en muchos casos, no hay perspectivas de negocio para las estaciones de recarga abiertas al público. Ello supone un obstáculo para la implantación de una infraestructura de recarga de uso público y para la expansión del vehículo eléctrico.

Por consiguiente, la finalidad explícita de la medida es incrementar las perspectivas de negocio de las estaciones de recarga abiertas al público, lo que debería hacer más atractivo el uso de automóviles eléctricos y mejorar el medio ambiente. Un rápido desarrollo de una infraestructura de recarga abierta al público es de vital importancia para el paso del vehículo alimentado con combustibles fósiles al vehículo eléctrico. Para que los vehículos eléctricos constituyan una alternativa realista a los vehículos alimentados con combustibles fósiles es necesaria una buena infraestructura. Esto es importante si se tienen en cuenta los beneficios medioambientales de la transición a los vehículos eléctricos, ya que estos, generalmente, producen menos emisiones de CO2 y de contaminantes atmosféricos (PM10, NOx) que los que funcionan con combustibles fósiles.

Según se hace hincapié en la solicitud, el operador de la estación de recarga también tiene la posibilidad de repercutir (parte de) la ventaja económica de la medida en sus clientes en forma de reducción de las tarifas. En tal caso, se reducirá el coste de la propiedad de vehículos eléctricos, lo que de nuevo tiene un efecto positivo en la elección de comprar un coche eléctrico nuevo en lugar de uno alimentado por combustibles fósiles. Otro efecto positivo de la reducción de las tarifas es que los propietarios de vehículos híbridos con conexión a la red eléctrica que funcionan tanto con electricidad como con combustibles fósiles se verán incentivados para elegir el uso de la energía eléctrica en lugar de combustibles fósiles.

Política de transportes

[6] *TNO Elektrische Energie- en milieu-aspecten van personenvoertuigen*, (7 de abril de 2015), pp. 11-15.

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

La iniciativa está totalmente en consonancia con la Directiva 2014/94/UE[8], relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. Esta Directiva obliga a los Estados miembros a desarrollar marcos de actuación nacionales para el desarrollo del mercado de los combustibles alternativos y de sus infraestructuras, en particular en las zonas urbanas o suburbanas y demás zonas densamente pobladas. La Directiva obliga a los Estados miembros a instalar un número adecuado de puntos de recarga accesibles al público.

Además, el sistema de transporte de la UE tiene que descarbonizarse y modernizarse para reducir sus emisiones en un 90 % de aquí a 2050. La movilidad eléctrica es fundamental, y acelerará la descarbonización y reducirá la contaminación, especialmente en las ciudades, y los nuevos servicios de movilidad aumentarán la eficiencia del sistema de transporte y reducirán la congestión[9].

Mercado interior y competencia leal

Desde el punto de vista del mercado interior y de la competencia leal, la medida está abierta a todos los operadores de la UE sin discriminación. El país de origen del operador de la estación de recarga no es una condición para la aplicación de la medida. La medida no originaría ningún problema con respecto al funcionamiento del mercado interior.

En el presente caso, es muy improbable que se produzca una distorsión importante de la competencia, dado que los Países Bajos respetarán el nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE.

A menos que se produzcan cambios significativos en el marco y la situación actuales, el período durante el que se propone autorizar la aplicación de un tipo impositivo reducido hace que sea improbable que el análisis realizado en los apartados anteriores cambie antes de la fecha de expiración de la medida.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

Artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE del Consejo.

- **Subsidiariedad (en caso de competencia no exclusiva)**

Según lo dispuesto por el TFUE en su artículo 3, el ámbito de la fiscalidad indirecta a que se refiere su artículo 113 no es en sí mismo competencia exclusiva de la Unión Europea.

No obstante, de acuerdo con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, el Consejo tiene la competencia exclusiva, en virtud del Derecho derivado, para autorizar a un Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones con arreglo a dicha disposición. Los Estados miembros no pueden, por tanto, sustituir al Consejo. Por consiguiente, el principio de subsidiariedad no es aplicable a la presente Decisión de Ejecución. En cualquier caso, en la medida en que este acto no es un proyecto de acto legislativo, no debe transmitirse a los Parlamentos nacionales de conformidad con el Protocolo n.º 2 de los Tratados para la revisión del cumplimiento del principio de subsidiariedad.

[8] Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

[9] Una Estrategia para la Integración del Sistema Energético [COM(2020) 299 final, julio de 2020].

- **Proporcionalidad**

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. La reducción impositiva no excede de lo necesario para conseguir el objetivo perseguido.

- **Elección del instrumento**

El instrumento propuesto es una decisión de ejecución del Consejo. El artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE solo prevé este tipo de medida.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post*/controles de calidad de la legislación existente**

La medida no requiere la evaluación de la legislación vigente.

- **Consultas con las partes interesadas**

La propuesta se basa en una solicitud presentada por los Países Bajos y concierne únicamente a ese Estado miembro.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

No se ha necesitado asesoramiento especializado externo.

- **Evaluación de impacto**

La presente propuesta se refiere únicamente a la concesión de una autorización a un Estado miembro a petición del mismo y no requiere una evaluación de impacto. El impacto en los precios es limitado; el impacto sobre la salud humana y el medio ambiente es positivo, ya que la medida tiene por objeto reducir el uso de combustibles fósiles y fomentar el uso de energías más limpias en el transporte.

Además, la información facilitada por los Países Bajos sugiere que la medida tendrá una repercusión relativamente limitada en los ingresos fiscales[10] y que el tipo impositivo sobre la electricidad seguirá estando por encima del nivel mínimo de imposición fijado en la Directiva 2003/96/CE. Los Países Bajos esperan que la medida tenga un impacto positivo en la consecución de sus objetivos medioambientales y, en particular, en la reducción de emisiones y la mejora de la calidad del aire a nivel local.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La medida no contempla una simplificación. Responde a una solicitud presentada por los Países Bajos y concierne únicamente a ese Estado miembro.

- **Derechos fundamentales**

La medida no tiene incidencia sobre los derechos fundamentales.

[10] Los Países Bajos prevén que el gasto presupuestario anual sea de 4,2 millones EUR en 2021; 5,3 millones EUR en 2022; 6,2 millones EUR en 2023 y 7 millones EUR en 2024.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La medida no supone ninguna carga financiera o administrativa para la Unión. Por lo tanto, no tiene incidencia alguna en su presupuesto.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No es necesario un plan de ejecución. La presente propuesta contempla únicamente una autorización de una reducción fiscal a un Estado miembro a solicitud suya. Se concede por un período limitado hasta el 1 de enero de 2025. El tipo impositivo que se aplicará será superior al nivel mínimo de imposición fijado por la Directiva sobre fiscalidad de la energía. La medida puede ser evaluada en caso de que se solicite una renovación después de que haya expirado el período de validez.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

La propuesta no requiere documentos explicativos sobre su transposición.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 1 recoge la definición de «vehículos eléctricos», extraída del artículo 2 de la Directiva 2014/94/UE. La definición establece con claridad el ámbito de aplicación de la medida.

En virtud del artículo 2, se autorizará a los Países Bajos a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a las estaciones utilizada directamente para la recarga de vehículos eléctricos.

El nivel de imposición tras la reducción nunca puede ser inferior al mínimo fijado en la Directiva 2003/96/CE para la UE, y la reducción se aplicaría a la electricidad utilizada en vehículos tanto de uso privado como profesional.

La medida nacional contemplada en la presente Decisión forma parte de una política concebida por los Países Bajos para reducir las emisiones de CO2, mejorar la calidad del aire, aumentar la cuota de energías renovables en el sector del transporte y contribuir al objetivo de lucha contra el cambio climático de la UE. Esta medida ofrecerá incentivos para que los consumidores pasen a utilizar una energía más limpia en el transporte.

El artículo 3 precisa que la autorización se concede con efecto a partir del 1 de enero de 2021 durante un periodo de cuatro años, como solicitaban los Países Bajos.

Además, aclara que si el Consejo adopta disposiciones generales que establezcan ventajas fiscales para la electricidad suministrada a vehículos eléctricos, la presente Decisión expirará el día en que esas disposiciones sean aplicables.

El artículo 4 establece que el destinatario de la Decisión son los Países Bajos.

2021/0010 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DEL CONSEJO

por la que se autoriza a los Países Bajos, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a [estaciones de recarga para] vehículos eléctricos

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad[1], y en particular su artículo 19,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) Mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2266 del Consejo[2] se autorizó a los Países Bajos, de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/96/CE, a aplicar, hasta el 31 de diciembre de 2020, un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a las estaciones utilizada directamente para la recarga de vehículos eléctricos.

(2) El 30 de marzo de 2020, los Países Bajos solicitaron autorización para seguir aplicando un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a vehículos eléctricos durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 1 de enero de 2025. El 20 de noviembre de 2020, los Países Bajos aportaron, a petición de la Comisión, información adicional en apoyo de su solicitud.

(3) El tipo impositivo reducido tiene por objeto seguir promoviendo la utilización de vehículos eléctricos mediante la reducción de los costes de la electricidad utilizada para propulsar el vehículo.

(4) El uso de los vehículos eléctricos evita las emisiones de contaminantes atmosféricos causadas por la combustión de la gasolina y el gasóleo y otros combustibles fósiles y, por lo tanto, contribuye a una mejora de la calidad del aire en las ciudades. El uso de los vehículos eléctricos también puede reducir las emisiones de CO_2, especialmente si la electricidad utilizada se produce a partir de fuentes de energía renovables. Se prevé, por tanto, que la aplicación de un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a vehículos eléctricos contribuirá a la consecución de los objetivos de la Unión en materia de medio ambiente, salud y clima.

(5) Los Países Bajos destacaron que el tipo impositivo reducido se aplicaría al suministro de electricidad a estaciones de recarga para vehículos eléctricos con una conexión

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

[2] Decisión de Ejecución (UE) 2016/2266 del Consejo, de 6 de diciembre de 2016, por la que se autoriza a los Países Bajos a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a estaciones de recarga para vehículos eléctricos (DO L 342 de 16.12.2016, p. 30).

directa a la red eléctrica, incluidas las estaciones de recarga de uso público y algunas estaciones de recarga de uso privado o profesional.

(6) Los Países Bajos solicitaron que se aplicara un tipo impositivo reducido únicamente a las estaciones de recarga en las que la electricidad se utiliza para recargar un vehículo eléctrico directamente y que no se aplicara a la electricidad que se ofrece a través del intercambio de baterías.

(7) La aplicación de un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a los vehículos eléctricos a través de las estaciones de recarga mejorará las perspectivas de negocio de los puntos de recarga accesibles al público en los Países Bajos, lo que hará más atractivo el uso de vehículos eléctricos y dará lugar a una mejora de la calidad del aire.

(8) Teniendo en cuenta el número relativamente limitado de vehículos eléctricos y el hecho de que el nivel de imposición de la electricidad suministrada a los vehículos eléctricos a través de estaciones de recarga para uso profesional está por encima del nivel mínimo de imposición establecido en el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE, es improbable que el tipo impositivo reducido produzca distorsiones en la competencia durante el período por el que se solicita la autorización y, por lo tanto, cabe afirmar que no afectará negativamente al buen funcionamiento del mercado interior.

(9) El nivel de imposición aplicable a la electricidad suministrada a través de puntos de recarga a los vehículos eléctricos de uso no profesional será superior al nivel mínimo de imposición establecido en el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE para el uso no profesional.

(10) Toda autorización concedida en virtud del artículo 19, apartado 1, de la Directiva 2003/96/CE debe estar estrictamente limitada en el tiempo. A fin de garantizar que el período de autorización sea lo suficientemente largo para no disuadir a los agentes económicos pertinentes de realizar las inversiones necesarias, procede conceder la autorización para el período solicitado. Sin embargo, la autorización debe dejar de aplicarse a partir de la fecha en que sean aplicables disposiciones generales sobre ventajas fiscales para la electricidad suministrada a vehículos eléctricos que adopte el Consejo de conformidad con el artículo 113 o cualquier otra disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, si tales disposiciones fueran aplicables antes del 1 de enero de 2025.

(11) A fin de evitar un posible aumento de la carga administrativa para los distribuidores y redistribuidores de electricidad que se derive de cambios en los tipos impositivos aplicables, los Países Bajos deberían poder aplicar el tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a vehículos eléctricos sin interrupción. Por consiguiente, la autorización solicitada debe otorgarse con efectos a partir del 1 de enero de 2021, sin interrupción respecto de las disposiciones previas adoptadas de conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2266.

(12) La presente Decisión se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas de la Unión en materia de ayudas estatales.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

A efectos de la presente Decisión, se aplicará la definición de «vehículo eléctrico» establecida en el artículo 2 de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[3].

Artículo 2

Se autoriza a los Países Bajos a aplicar un tipo impositivo reducido a la electricidad suministrada a las estaciones utilizada directamente para la recarga de vehículos eléctricos, con exclusión de las estaciones de recarga de intercambio de baterías para vehículos eléctricos, siempre que se respeten los niveles mínimos de imposición establecidos en el artículo 10 de la Directiva 2003/96/CE.

Artículo 3

La presente Decisión será aplicable del 1 de enero de 2021 al 1 de enero de 2025.

No obstante, si el Consejo adoptare, basándose en el artículo 113 o en cualquier otra disposición pertinente del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, disposiciones generales que establezcan ventajas fiscales para la electricidad suministrada a vehículos eléctricos, la presente Decisión dejará de aplicarse el día en que esas disposiciones generales empiecen a ser aplicables.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de los Países Bajos.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente

[3] Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).