ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που επιτρέπει στις Κάτω Χώρες να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε [σταθμούς φόρτισης για] ηλεκτρικά οχήματα σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ένωση διέπεται από την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας[1] (στο εξής: οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας ή οδηγία).

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας, εκτός από τις διατάξεις που θεσπίζονται ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο, αποφασίζοντας ομόφωνα έπειτα από πρόταση της Επιτροπής, μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις του επιπέδου φορολογίας για λόγους ειδικής πολιτικής.

Το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας επιτρέπει στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν φορολογική μείωση ή φορολογική απαλλαγή στην ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών σιδηροδρομικώς, με μετρό, με τραμ και με τρόλεϊ. Δεν υπάρχει, ωστόσο, διάταξη που να προβλέπει φορολογική μείωση για την ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιείται για μεταφορά με άλλα ηλεκτρικά οχήματα πλην των τρόλεϊ.

Δυνάμει της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2016/2266 του Συμβουλίου[2], έχει ήδη επιτραπεί στις Κάτω Χώρες να εφαρμόσουν μειωμένο επίπεδο φορολογίας στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι να επιτραπεί στις Κάτω Χώρες, όπως ζήτησαν, να συνεχίσουν να εφαρμόζουν μειωμένο επίπεδο φορολογίας στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων από την 1η Ιανουαρίου 2021 έως την 1η Ιανουαρίου 2025. Η μείωση αυτή έχει ως στόχο να συνεχιστεί η προώθηση της χρήσης καθαρότερων τρόπων μεταφοράς, καθώς και να μειωθεί η τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση και οι εκπομπές CO2 από τις μεταφορές.

Με επιστολή της 30ής Μαρτίου 2020 και επακόλουθη αλληλογραφία, σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας, οι ολλανδικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι προτίθενται να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή 51,64 EUR ανά MWh στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων για ετήσια κατανάλωση έως 10 MWh ανά σταθμό φόρτισης. Η κατανάλωση μεταξύ 10 και 50 MWh θα φορολογείται με τον συντελεστή των 51,64 EUR, η κατανάλωση από 50 έως 10 000 MWh θα φορολογείται με συντελεστή 13,75 EUR και η ετήσια κατανάλωση άνω των 10 000 MWh θα φορολογείται με συντελεστή 0,56 EUR. Για τους σταθμούς φόρτισης που δεν καλύπτονται από τους φορολογικούς συντελεστές για επαγγελματική χρήση, η ετήσια κατανάλωση άνω των 10 000 MWh θα φορολογείται με συντελεστή 1,13 EUR. Ο συνολικός φορολογικός συντελεστής θα υπερβαίνει τον ελάχιστο φορολογικό συντελεστή της ηλεκτρικής ενέργειας για επαγγελματική χρήση που προβλέπει η οδηγία 2003/96/ΕΚ. Ο εθνικός φορολογικός συντελεστής που εφαρμόζεται επί του παρόντος στην ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιείται για τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων για τις αρχικές 10 MWh της ετήσιας κατανάλωσης θα ανέρχεται σε 94,28 EUR ανά MWh, που αποτελεί τον εθνικό φορολογικό

[1] ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51-70.
[2] ΕΕ L 342 της 16.12.2016, σ. 30-31.

συντελεστή της ηλεκτρικής ενέργειας για επαγγελματική και μη επαγγελματική χρήση για το εν λόγω επίπεδο κατανάλωσης. Επί του παρόντος, οι Κάτω Χώρες εφαρμόζουν διαφοροποιημένους εθνικούς φορολογικούς συντελεστές για την ηλεκτρική ενέργεια ανάλογα με την ποσότητα που έχει καταναλωθεί, σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ[3].

Στις 20 Νοεμβρίου 2020, ελήφθησαν συμπληρωματικές πληροφορίες από τις Κάτω Χώρες.

Οι Κάτω Χώρες θα συνεχίσουν να εφαρμόζουν τον μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ηλεκτρικά οχήματα από ειδικούς δημόσιους και, σε ορισμένες περιπτώσεις, ιδιωτικούς ή εταιρικούς σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Οι εν λόγω σταθμοί φόρτισης συνδέονται συνήθως άμεσα με το δίκτυο. Οι φορείς εκμετάλλευσης των σταθμών φόρτισης και οι ιδιωτικές ή εταιρικές οντότητες που δικαιούνται να εφαρμόζουν τον μειωμένο συντελεστή θα υποχρεούνται να υποβάλλουν δήλωση στον προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας, στην οποία θα αναφέρεται ότι η σύνδεση με το δίκτυο προορίζεται αποκλειστικά για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικά οχήματα. Το αίτημα που υπέβαλαν οι Κάτω Χώρες αποκλείει από τη μείωση τους σταθμούς φόρτισης στους οποίους η φόρτιση πραγματοποιείται με αντικατάσταση συσσωρευτών.

Ο συνολικός φορολογικός συντελεστής, συμπεριλαμβανομένου του μειωμένου συντελεστή για τις αρχικές 10 MWh της ετήσιας κατανάλωσης κάθε οντότητας, θα υπερβαίνει κατά πολύ το ελάχιστο επίπεδο που ορίζεται στο παράρτημα Ι πίνακας Γ της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου.

Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, στην περίπτωση που ο φορέας εκμετάλλευσης του σταθμού φόρτισης προτίθεται να εφαρμόσει μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια στους οικείους σταθμούς φόρτισης, θα υποχρεούται να υποβάλλει δήλωση στον προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας διευκρινίζοντας ποιες από τις οικείες συνδέσεις με το δίκτυο προορίζονται αποκλειστικά για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε ηλεκτρικά οχήματα. Το μέτρο θα εφαρμόζεται μόνο για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται στις καθορισμένες συνδέσεις. Επιπλέον, ο φορέας εκμετάλλευσης υποχρεούται να ενημερώσει τον προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας σε περίπτωση που η επιχείρησή του αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα και είναι επιλέξιμη για ενίσχυση σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (2014/C 249/01). Στην περίπτωση αυτή, ο προμηθευτής δεν θα έχει πλέον τη δυνατότητα να εφαρμόσει τον μειωμένο ενεργειακό φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια.

Το πλεονέκτημα που απορρέει από τον μειωμένο συντελεστή θα ποικίλλει ανάλογα με την ποσότητα των κιλοβατώρων (kWh). Όπως επεσήμαναν οι ολλανδικές αρχές, βάσει μελέτης που ανατέθηκε σε εθνικό επίπεδο, η μέση παρεχόμενη ποσότητα για το 2020 εκτιμάται σε 3 900 kWh ανά σταθμό φόρτισης. Στην περίπτωση αυτή, για το 2020, το μέγιστο πλεονέκτημα ανά σταθμό φόρτισης εκτιμάται σε 289 EUR ετησίως. Το πλεονέκτημα αυτό θα είναι μεγαλύτερο αν αυξηθεί η κανονική φορολογία της ενέργειας. Επιπλέον, ένας σταθμός

[3] Οι Κάτω Χώρες εφαρμόζουν διαφοροποιημένους φορολογικούς συντελεστές για την ηλεκτρική ενέργεια σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ με βάση ποσοτικά επίπεδα κατανάλωσης. Σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες πληροφορίες που διαβιβάστηκαν, οι εθνικοί φορολογικοί συντελεστές είναι οι ακόλουθοι: 94,28 EUR ανά MWh για 0-10 MWh ηλεκτρικής ενέργειας που καταναλώνεται ετησίως, 51,64 EUR για ποσότητες από 10 έως 50 MWh, 13,75 EUR για ποσότητες μεταξύ 50 και 10 000 MWh. Για κατανάλωση άνω των 10 000 MWh, οι φορολογικοί συντελεστές είναι 0,56 EUR για επαγγελματική χρήση και 1,13 EUR για μη επαγγελματική χρήση. Όπως αναφέρουν οι ολλανδικές αρχές, οι φορολογικοί συντελεστές για την ενέργεια υπόκεινται σε ετήσια προσαρμογή βάσει των ποσοστών πληθωρισμού.

φόρτισης μπορεί στην πράξη να παρέχει 12 000 kWh ετησίως. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ένα αναμενόμενο μέγιστο συνολικό πλεονέκτημα ύψους 815 EUR για το 2020. Ο αριθμός των σταθμών φόρτισης ανά δικαιούχο ποικίλλει.

Όπως ανέφεραν οι ολλανδικές αρχές, επί του παρόντος υπάρχουν περίπου 40 φορείς εκμετάλλευσης σταθμών φόρτισης στις Κάτω Χώρες.

Το μέτρο είναι ανοικτό σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης της ΕΕ, χωρίς διακρίσεις. Ο φορέας εκμετάλλευσης του σταθμού φόρτισης μπορεί να επωφεληθεί από το μέτρο ανεξάρτητα από τη χώρα καταγωγής του. Μια εταιρεία μεταφορών ή ένα νοικοκυριό που διαθέτει σταθμό φόρτισης θα μπορούσε επίσης να επωφεληθεί από το μέτρο υπό την προϋπόθεση ότι πληροί τους ανωτέρω όρους.

Όπως επισημαίνεται στο αίτημα, μελέτη που ανατέθηκε από το ολλανδικό υπουργείο μεταφορών κατέδειξε ότι επί του παρόντος, σε πολλές περιπτώσεις, δεν υπάρχει ακόμη θετικό επιχειρηματικό κίνητρο για τους δημόσιους σταθμούς φόρτισης. Αυτό αποτελεί εμπόδιο για την ανάπτυξη των δημόσιων υποδομών φόρτισης και τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Στόχος του μέτρου είναι να συνεχίσει να βελτιώνεται η οικονομική αποδοτικότητα για τους δημόσιους σταθμούς φόρτισης, γεγονός που θα καταστήσει τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων περισσότερο ελκυστική και θα συμβάλει στη βελτίωση του περιβάλλοντος. Η ταχεία ανάπτυξη των δημόσιων υποδομών φόρτισης είναι ζωτικής σημασίας για τη μετάβαση από οχήματα με κινητήρες εσωτερικής καύσης που λειτουργούν κυρίως με ορυκτά καύσιμα στα ηλεκτρικά οχήματα. Η καλά ανεπτυγμένη υποδομή είναι αναγκαία προκειμένου τα ηλεκτρικά οχήματα να καταστούν εφικτή εναλλακτική λύση στις παραδοσιακές οδικές μεταφορές. Η σημασία του εγχειρήματος έγκειται στα περιβαλλοντικά οφέλη που θα προκύψουν από τη μετάβαση στην ηλεκτρική κίνηση. Τα ηλεκτρικά οχήματα παράγουν γενικά λιγότερες εκπομπές CO2 και λιγότερους τοπικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους (PM10, NOx) από τα οχήματα που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα[4]. Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, η παραγόμενη από άνθρακα ηλεκτρική ενέργεια, το 2019, αντιστοιχούσε σε 14 %. Προβλέπεται ότι το ποσοστό αυτό θα είναι 0 % το 2030. Το 2019, το μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στις Κάτω Χώρες αντιστοιχούσε σε 18 % το 2019 και αναμένεται να ανέλθει σε 58 % το 2025 και 75 % το 2030.

Στο αίτημα επισημαίνεται ότι οι φορείς εκμετάλλευσης των σταθμών φόρτισης θα έχουν τη δυνατότητα να μετακυλίσουν (εν μέρει) το πλεονέκτημα του μέτρου στους πελάτες τους υπό τη μορφή μείωσης των τιμών χρέωσης. Στην περίπτωση αυτή, το κόστος απόκτησης ηλεκτρικών οχημάτων θα μειωθεί λόγω του χαμηλότερου κόστους κίνησης. Οι καταναλωτές θα έχουν έτσι κίνητρο να προτιμούν νέα ηλεκτρικά οχήματα έναντι νέων αυτοκινήτων που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα. Ένα άλλο θετικό αποτέλεσμα των χαμηλότερων συντελεστών χρέωσης είναι ότι θα ενθαρρύνουν τους ιδιοκτήτες υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη, τα οποία μπορούν να κινούνται είτε με ηλεκτρική ενέργεια είτε με ορυκτά καύσιμα, να χρησιμοποιούν για τις μεταφορές ηλεκτρική ενέργεια αντί για ορυκτά καύσιμα.

Όσον αφορά την περίοδο εφαρμογής του μέτρου, καταρχήν, αυτή θα πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη ώστε να συνεχίσει να παρέχει ασφάλεια δικαίου στους φορείς εκμετάλλευσης ηλεκτρικής ενέργειας, ιδιωτικές ή εταιρικές οντότητες. Οι Κάτω Χώρες ζήτησαν παράταση τεσσάρων ετών σε σχέση με τη μέγιστη δυνατή παράταση έξι ετών. Υπό τις περιστάσεις αυτές, κρίνεται σκόπιμο να χορηγηθεί η αιτούμενη άδεια για περίοδο τεσσάρων ετών, όπως ζήτησαν οι Κάτω Χώρες και επιτρέπει η οδηγία.

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

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο της οδηγίας, η Επιτροπή εξετάζει κάθε αίτημα λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, την ανάγκη να διασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός και τις ενωσιακές πολιτικές για την υγεία, το περιβάλλον, την ενέργεια και τις μεταφορές.

Η εφαρμογή της μείωσης του φόρου δεν θα δημιουργήσει εμπόδια στο ενδοενωσιακό εμπόριο. Το μέτρο είναι ανοικτό σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης της ΕΕ, χωρίς διακρίσεις. Η χώρα καταγωγής του φορέα εκμετάλλευσης του σταθμού φόρτισης δεν αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή του μέτρου. Η παρέκκλιση δεν θα δημιουργήσει κανένα πρόβλημα στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και δεν θα αντιταχθεί στην επίτευξη των στόχων της πολιτικής της ΕΕ, ιδίως στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών, της κλιματικής αλλαγής και του περιβάλλοντος, αλλά, αντιθέτως, θα στηρίξει την επίτευξη αυτών των στόχων.

Διατάξεις βάσει της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας

Το άρθρο 19 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της οδηγίας αναφέρει τα ακόλουθα:

Εκτός από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στα προηγούμενα άρθρα και ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.

Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, το εν λόγω εθνικό μέτρο πληροί την εν λόγω απαίτηση. Τούτο συνάγεται από την πρόθεση των Κάτω Χωρών να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από οχήματα και να συνεχίσουν να στηρίζουν τον στόχο της ΕΕ σχετικά με την κλιματική αλλαγή για μείωση των εκπομπών CO2 και αύξηση του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην τελική κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών. Εκτιμάται ότι η δυνατότητα μείωσης του φόρου στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ηλεκτρικά οχήματα θα προσφέρει στους καταναλωτές πρόσθετο κίνητρο για να χρησιμοποιούν καθαρότερη ενέργεια και θα συμβάλει στη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις

Οι ολλανδικές αρχές αναγνωρίζουν ότι το μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ των φορέων εκμετάλλευσης σταθμών φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, η οποία ενδέχεται να υπάγεται στις ενισχύσεις που τυγχάνουν απαλλαγής κατά κατηγορία βάσει του άρθρου 44 του κανονισμού 651/2014/ΕΕ της Επιτροπής[5].

Υπό την προϋπόθεση ότι πληροί τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 44 του γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία (κανονισμός 651/2014/ΕΕ), καθώς και τους γενικούς όρους που καθορίζονται σε αυτό, το μέτρο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού και, κατά συνέπεια, απαλλάσσεται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης.

[5] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1).

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Πολιτική για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή

Η εφαρμογή του εν λόγω μέτρου θα συμβάλει στη μείωση των εκπομπών από οχήματα και θα στηρίξει τους μακροπρόθεσμους κλιματικούς στόχους της ΕΕ για μείωση των εκπομπών CO2. Σύμφωνα με εκτιμήσεις που διαβίβασαν οι ολλανδικές αρχές, το αναμενόμενο μείγμα ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στις Κάτω Χώρες θα αντιστοιχεί περίπου σε 58 % το 2025, ενώ το 2030 θα ανέλθει σε 75 %. Σύμφωνα με τις Κάτω Χώρες, η ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιείται στις δημόσιες υποδομές φόρτισης προέρχεται αποκλειστικά σχεδόν από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Μελέτη[6] που εκπονήθηκε στις Κάτω Χώρες καταδεικνύει ότι αυτό ενδέχεται να οδηγήσει σε 70 % μείωση των εκπομπών CO2, γεγονός που συνάδει πλήρως με την οδηγία 2009/28/ΕΚ σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές[7]. Όπως επισημαίνεται στο αίτημα, μπορεί επίσης να συνδράμει τις Κάτω Χώρες στην επίτευξη του στόχου του 10 %, για το 2020, όσον αφορά την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στις μεταφορές, ο οποίος καθορίστηκε στην εν λόγω οδηγία.

Εκτός από τις μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, επισημαίνεται στο αίτημα ότι η ευρύτερη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων θα συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα: εν προκειμένω, οι ευαίσθητες περιοχές αστικής ρύπανσης είναι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις, οι δε εκπομπές από τις μεταφορές είναι η κύρια πηγή ρύπανσης (ιδίως όσον αφορά την υπέρβαση των τιμών του διοξειδίου του αζώτου NO2). Επιπλέον, ακόμη και όταν η ηλεκτρική ενέργεια δεν παράγεται εξ ολοκλήρου από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, τα περισσότερα οφέλη θα διατηρηθούν ως έχουν, δεδομένου ότι οι εκπομπές που προέρχονται από την παραγωγή βρίσκονται μακριά από περιοχές, όπου η ποιότητα του αέρα είναι κακή, και οι πηγές εκπομπών —οι μονάδες παραγωγής ενέργειας— θα συμβάλουν περισσότερο στον έλεγχο της ρύπανσης.

Ενεργειακή πολιτική

Όπως αναφέρουν οι ολλανδικές αρχές, μελέτη που ανατέθηκε σε εθνικό επίπεδο κατέδειξε ότι επί του παρόντος, σε πολλές περιπτώσεις, δεν έχει βελτιωθεί ακόμη η οικονομική αποδοτικότητα για τους δημόσιους σταθμούς φόρτισης. Αυτό αποτελεί εμπόδιο για την ανάπτυξη δημόσιων υποδομών φόρτισης και τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Επομένως, δεδηλωμένος στόχος του μέτρου είναι να βελτιωθεί η οικονομική αποδοτικότητα των δημόσιων σταθμών φόρτισης, γεγονός που θα καταστήσει τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων περισσότερο ελκυστική και θα συμβάλει στη βελτίωση του περιβάλλοντος. Η ταχεία ανάπτυξη δημόσιων υποδομών φόρτισης είναι ζωτικής σημασίας για τη μετάβαση από τα οχήματα που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα στα ηλεκτρικά οχήματα. Οι καλές υποδομές είναι αναγκαίες προκειμένου τα ηλεκτρικά οχήματα να καταστούν ρεαλιστική εναλλακτική λύση στα οχήματα που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα. Η σημασία του εγχειρήματος έγκειται στα περιβαλλοντικά οφέλη που θα προκύψουν από τη μετάβαση στην ηλεκτρική κίνηση. Γενικά, τα ηλεκτρικά οχήματα παράγουν λιγότερες εκπομπές CO2 και λιγότερες ατμοσφαιρικές ρυπαντικές εκπομπές (PM10, NOx) σε σχέση με τα οχήματα που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα.

---

6 TNO «Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen», (7 Απριλίου 2015), σ. 11-15.

7 ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16-62

Στο αίτημα επισημαίνεται ότι οι φορείς εκμετάλλευσης των σταθμών φόρτισης θα έχουν επίσης τη δυνατότητα να μετακυλίσουν (εν μέρει) το πλεονέκτημα του μέτρου στους πελάτες τους υπό τη μορφή μείωσης των τιμών χρέωσης. Στην περίπτωση αυτή, θα μειωθεί το κόστος ιδιοκτησίας των ηλεκτρικών οχημάτων, γεγονός που θα αποτελέσει με τη σειρά του κίνητρο για αγορά νέων ηλεκτρικών αυτοκινήτων αντί για νέα αυτοκίνητα που λειτουργούν με ορυκτά καύσιμα. Ένα άλλο θετικό αποτέλεσμα των χαμηλότερων συντελεστών χρέωσης είναι ότι θα ενθαρρύνουν τους ιδιοκτήτες υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη, τα οποία μπορούν να κινούνται είτε με ηλεκτρική ενέργεια είτε με ορυκτά καύσιμα, να επιλέγουν να χρησιμοποιούν για τις μεταφορές ηλεκτρική ενέργεια αντί για ορυκτά καύσιμα.

Πολιτική μεταφορών

Η πρωτοβουλία ευθυγραμμίζεται πλήρως με την οδηγία 2014/94/ΕΕ[8] για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Η εν λόγω οδηγία απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και των υποδομών τους, ιδίως σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές. Η οδηγία υποχρεώνει τα κράτη μέλη να εγκαταστήσουν κατάλληλο αριθμό προσβάσιμων στο κοινό σταθμών φόρτισης.

Επιπλέον, το σύστημα μεταφορών της ΕΕ πρέπει να απανθρακοποιηθεί και να εκσυγχρονιστεί ώστε να μειώσει τις εκπομπές του κατά 90 % το 2050. Η ηλεκτρική κινητικότητα έχει καίρια σημασία, καθώς θα επιταχύνει την απανθρακοποίηση και θα μειώσει τη ρύπανση, ιδίως στις πόλεις, ενώ οι νέες υπηρεσίες κινητικότητας θα αυξήσουν την αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών και θα μειώσουν τη συμφόρηση[9].

Εσωτερική αγορά και θεμιτός ανταγωνισμός

Όσον αφορά την εσωτερική αγορά και τον θεμιτό ανταγωνισμό, το μέτρο είναι ανοικτό σε όλους τους οικονομικούς φορείς της ΕΕ, χωρίς διακρίσεις. Η χώρα καταγωγής του φορέα εκμετάλλευσης του σταθμού φόρτισης δεν αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή του μέτρου. Η παρέκκλιση δεν θα δημιουργήσει κανένα πρόβλημα όσον αφορά τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Στην παρούσα κατάσταση είναι λιγότερο αναμενόμενη παρόμοια σημαντική στρέβλωση, εφόσον οι Κάτω Χώρες τηρούν το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/ΕΚ για την ηλεκτρική ενέργεια.

Λαμβανομένου υπόψη του χρονικού πλαισίου για το οποίο προτείνεται να χορηγηθεί η άδεια εφαρμογής μειωμένου φορολογικού συντελεστή, εκτός εάν προκύψουν σημαντικές αλλαγές του ισχύοντος πλαισίου και της κατάστασης, είναι μάλλον απίθανο να αλλάξει η ανάλυση που παρατίθεται στις προηγούμενες παραγράφους πριν από την ημερομηνία λήξης του μέτρου.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου.

---

[8] Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1-20).

[9] Στρατηγική για την ενοποίηση των ενεργειακών συστημάτων (COM(2020) 299 final, Ιούλιος 2020).

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Ο τομέας της έμμεσης φορολογίας, που καλύπτεται από το άρθρο 113 της ΣΛΕΕ, δεν εμπίπτει καθαυτός στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά την έννοια του άρθρου 3 της ΣΛΕΕ.

Ωστόσο, δυνάμει του άρθρου 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, στο Συμβούλιο έχει απονεμηθεί αποκλειστική αρμοδιότητα, σύμφωνα με το παράγωγο δίκαιο, να επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίζει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν επομένως να υποκαταστήσουν το Συμβούλιο. Κατά συνέπεια, στην παρούσα εκτελεστική απόφαση δεν έχει εφαρμογή η αρχή της επικουρικότητας. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι η πράξη αυτή δεν αποτελεί σχέδιο νομοθετικής πράξης, δεν θα πρέπει να διαβιβαστεί στα εθνικά κοινοβούλια σύμφωνα με το πρωτόκολλο αριθ. 2 που προσαρτάται στις Συνθήκες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας. Η μείωση της φορολογίας δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Ως νομική πράξη προτείνεται εκτελεστική απόφαση του Συμβουλίου. Το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ προβλέπει μόνον αυτό το είδος μέτρου.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Το μέτρο δεν απαιτεί την αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η παρούσα πρόταση βασίζεται σε αίτημα των Κάτω Χωρών και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Δεν υπήρξε ανάγκη προσφυγής σε εκτιμήσεις εξωτερικών εμπειρογνωμόνων.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας σε μεμονωμένο κράτος μέλος κατόπιν αιτήματός του και δεν απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων. Ο αντίκτυπος στις τιμές είναι περιορισμένος, οι επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον είναι θετικές, δεδομένου ότι το μέτρο αποσκοπεί στη μείωση της χρήσης ορυκτών καυσίμων και στην προώθηση καθαρότερης ενέργειας στις μεταφορές.

Επιπλέον, από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι Κάτω Χώρες προκύπτει ότι το μέτρο θα έχει σχετικά περιορισμένες επιπτώσεις στα φορολογικά έσοδα[10] και ότι ο φορολογικός συντελεστής για την ηλεκτρική ενέργεια θα εξακολουθήσει να είναι υψηλότερος από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/96/ΕΚ. Οι Κάτω Χώρες αναμένουν ότι το μέτρο θα έχει θετικές επιπτώσεις όσον αφορά την επίτευξη των περιβαλλοντικών της στόχων και, ειδικότερα, τη μείωση των εκπομπών και τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα σε τοπικό επίπεδο.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Το μέτρο δεν προβλέπει απλούστευση. Προκύπτει από το αίτημα των Κάτω Χωρών και αφορά μόνο το εν λόγω κράτος μέλος.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Το μέτρο δεν έχει επίπτωση στα θεμελιώδη δικαιώματα.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το μέτρο δεν συνεπάγεται ούτε οικονομική ούτε διοικητική επιβάρυνση για την Ένωση. Συνεπώς, η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Δεν χρειάζεται σχέδιο εφαρμογής. Η παρούσα πρόταση αφορά τη χορήγηση άδειας μείωσης του φόρου για μεμονωμένο κράτος μέλος, κατόπιν αιτήματός του. Η άδεια χορηγείται για περιορισμένο χρονικό διάστημα, έως την 1η Ιανουαρίου 2025. Ο φορολογικός συντελεστής ο οποίος θα εφαρμοστεί θα είναι υψηλότερος από το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που καθορίζεται στην οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας. Είναι δυνατή η αξιολόγηση του μέτρου σε περίπτωση αιτήματος ανανέωσης, μετά τη λήξη της περιόδου ισχύος.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Για την πρόταση δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα σχετικά με τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το άρθρο 1 περιλαμβάνει τον ορισμό της έννοιας «ηλεκτρικό όχημα», ο οποίος προέρχεται από το άρθρο 2 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ. Ο ορισμός αποσαφηνίζει το πεδίο εφαρμογής του μέτρου.

Δυνάμει του άρθρου 2, θα επιτραπεί στις Κάτω Χώρες να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε σταθμούς φόρτισης που χρησιμοποιούνται άμεσα για τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων

Το επίπεδο φορολογίας μετά τις μειώσεις δεν επιτρέπεται να είναι χαμηλότερο από τα ελάχιστα επίπεδα της ΕΕ που καθορίζονται στην οδηγία 2003/96/ΕΚ, η δε μείωση θα

[10] Η εκτίμηση των Κάτω Χωρών για τις ετήσιες δαπάνες του προϋπολογισμού είναι 4,2 εκατ. EUR για το 2021, 5,3 εκατ. EUR για το 2022, 6,2 εκατ. EUR για το 2023 και 7 εκατ. EUR για το 2024.

εφαρμόζεται στην ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιείται τόσο από ιδιωτικά όσο και από επαγγελματικά αυτοκίνητα.

Το εθνικό μέτρο που προβλέπεται στην παρούσα απόφαση εντάσσεται στην πολιτική των Κάτω Χωρών για μείωση των εκπομπών CO2, βελτίωση της ποιότητας του αέρα, αύξηση του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις μεταφορές και συμβολή στην επίτευξη του στόχου της ΕΕ για την κλιματική αλλαγή. Το μέτρο θα παράσχει κίνητρα στους καταναλωτές ώστε να στραφούν προς καθαρότερη ενέργεια στον τομέα των μεταφορών.

Το άρθρο 3 ορίζει ότι η αιτούμενη άδεια χορηγείται με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2021 για περίοδο τεσσάρων ετών, όπως έχουν ζητήσει οι Κάτω Χώρες.

Το εν λόγω άρθρο διευκρινίζει επίσης ότι εάν το Συμβούλιο καθορίσει γενικούς κανόνες για τα φορολογικά πλεονεκτήματα της ηλεκτρικής ενέργειας για τα ηλεκτρικά οχήματα, η απόφαση παύει να ισχύει την ημέρα κατά την οποία αρχίζει η εφαρμογή των εν λόγω γενικών κανόνων.

Το άρθρο 4 ορίζει ότι η απόφαση απευθύνεται στις Κάτω Χώρες.

2021/0010 (NLE)

Πρόταση

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που επιτρέπει στις Κάτω Χώρες να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε [σταθμούς φόρτισης για] ηλεκτρικά οχήματα σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας[1], και ιδίως το άρθρο 19,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/2266 του Συμβουλίου[2] επετράπη στις Κάτω Χώρες να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε σταθμούς φόρτισης που χρησιμοποιούνται άμεσα για τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ

(2) Στις 30 Μαρτίου 2020, οι Κάτω Χώρες ζήτησαν να τους χορηγηθεί η άδεια να συνεχίσουν να εφαρμόζουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ηλεκτρικά οχήματα για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2021 έως την 1η Ιανουαρίου 2025. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, οι Κάτω Χώρες υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες προς στήριξη της αίτησής τους στις 20 Νοεμβρίου 2020.

(3) Ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής αποσκοπεί στην περαιτέρω προώθηση της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων με μείωση του κόστους της ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιείται για την κίνηση των οχημάτων αυτών.

(4) Η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων συνεπάγεται την αποφυγή των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από την καύση της βενζίνης και του πετρελαίου εσωτερικής καύσης (ντίζελ) ή άλλων ορυκτών καυσίμων και, ως εκ τούτου, συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις. Η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων μπορεί, επιπλέον, να μειώσει τις εκπομπές CO_2, ιδίως σε περίπτωση που η χρησιμοποιούμενη ηλεκτρική ενέργεια παράγεται από ανανεώσιμες πηγές. Συνεπώς, αναμένεται ότι η μείωση του φορολογικού συντελεστή για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ηλεκτρικά οχήματα θα συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων πολιτικής της Ένωσης για το περιβάλλον, την υγεία και το κλίμα.

[1] ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

[2] Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/2266 του Συμβουλίου της 6ης Δεκεμβρίου 2016 που επιτρέπει στις Κάτω Χώρες να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (ΕΕ L 342 της 16.12.2016, σ. 30).

(5) Οι Κάτω Χώρες επεσήμαναν ότι ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής θα ισχύει για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας σε σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που συνδέονται άμεσα με το ηλεκτρικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων σταθμών φόρτισης και ορισμένων ιδιωτικών ή εταιρικών σταθμών φόρτισης.

(6) Οι Κάτω Χώρες ζήτησαν ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής της ηλεκτρικής ενέργειας να εφαρμόζεται μόνο στους σταθμούς φόρτισης στους οποίους η ηλεκτρική ενέργεια χρησιμοποιείται για την άμεση φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων και να μην εφαρμόζεται στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται μέσω της αντικατάστασης συσσωρευτών.

(7) Η μείωση του φορολογικού συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ηλεκτρικά οχήματα μέσω σταθμών φόρτισης θα βελτιώσει την οικονομική αποδοτικότητα των προσβάσιμων στο κοινό σταθμών φόρτισης στις Κάτω Χώρες, γεγονός που θα καταστήσει τη χρήση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων περισσότερο ελκυστική και θα οδηγήσει σε βελτίωση της ποιότητας του αέρα.

(8) Λαμβανομένου υπόψη του σχετικά περιορισμένου αριθμού ηλεκτρικών οχημάτων και του γεγονότος ότι το επίπεδο φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται στα ηλεκτρικά οχήματα μέσω σταθμών φόρτισης επαγγελματικής χρήσης θα υπερβαίνει το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας που προβλέπεται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, είναι απίθανο ο μειωμένος φορολογικός συντελεστής να οδηγήσει σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, κατά το χρονικό διάστημα για το οποίο ζητείται η άδεια, επομένως δεν θα επηρεάσει αρνητικά την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

(9) Το επίπεδο φορολογίας της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχεται σε ηλεκτρικά οχήματα μέσω σταθμών φόρτισης μη επαγγελματικής χρήσης θα υπερβαίνει το ελάχιστο επίπεδο φορολογίας για μη επαγγελματική χρήση που προβλέπεται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.

(10) Κάθε άδεια που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ πρέπει να υπόκειται σε αυστηρό χρονικό περιορισμό. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι το χρονικό διάστημα για το οποίο χορηγείται η άδεια είναι αρκετά μεγάλο, ώστε να μην αποθαρρύνονται οι σχετικοί οικονομικοί φορείς να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις, είναι σκόπιμο να χορηγηθεί η άδεια για το αιτούμενο διάστημα. Ωστόσο, η άδεια θα πρέπει να παύσει να ισχύει από την ημερομηνία εφαρμογής τυχόν γενικών διατάξεων περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ηλεκτρικά οχήματα, τις οποίες θα θεσπίσει το Συμβούλιο δυνάμει του άρθρου 113 ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε περίπτωση που οι εν λόγω διατάξεις τεθούν σε ισχύ πριν από την 1η Ιανουαρίου 2025.

(11) Προκειμένου να αποφευχθεί ενδεχόμενη αύξηση της διοικητικής επιβάρυνσης για τους διανομείς και τους αναδιανομείς ηλεκτρικής ενέργειας λόγω αλλαγών στους ισχύοντες φορολογικούς συντελεστές, οι Κάτω Χώρες θα πρέπει να είναι σε θέση να εφαρμόζουν τον μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ηλεκτρικά οχήματα χωρίς διακοπή. Συνεπώς, η αιτούμενη άδεια θα πρέπει να χορηγηθεί με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2021, βάσει των ίδιων ρυθμίσεων που προβλέπει η εκτελεστική απόφαση 2016/2266/ΕΕ, ώστε να μην υπάρξει κανένα κενό.

(12) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, ισχύει ο ορισμός της έννοιας «ηλεκτρικό όχημα», όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[3].

Άρθρο 2

Χορηγείται στις Κάτω Χώρες η άδεια να εφαρμόσουν μειωμένο φορολογικό συντελεστή στην ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε σταθμούς φόρτισης που χρησιμοποιούνται άμεσα για τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων, εξαιρουμένων των σταθμών φόρτισης για αντικατάσταση συσσωρευτών για ηλεκτρικά οχήματα, υπό την προϋπόθεση τήρησης των ελάχιστων επιπέδων φορολογίας που προβλέπονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2021 έως την 1η Ιανουαρίου 2025.

Ωστόσο, εάν το Συμβούλιο, αποφασίζοντας βάσει του άρθρου 113 της ΣΛΕΕ ή οποιασδήποτε άλλης σχετικής διάταξης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθορίσει γενικούς κανόνες περί φορολογικών πλεονεκτημάτων για την ηλεκτρική ενέργεια που παρέχεται σε ηλεκτρικά οχήματα, η παρούσα απόφαση παύει να εφαρμόζεται την ημέρα κατά την οποία αρχίζει η εφαρμογή των εν λόγω γενικών κανόνων.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

[3] Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307 της 28.10.2014, σ. 1).