COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza i Paesi Bassi ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata alle [stazioni di ricarica dei] veicoli elettrici in conformità dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• Motivi e obiettivi della proposta

La tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità nell'Unione è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità[1] ("la direttiva sulla tassazione dell'energia" o "la direttiva").

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre a quanto disposto in particolare dagli articoli 5, 15 e 17 della stessa, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

Gli Stati membri possono applicare un'esenzione o riduzione dell'imposta sull'energia elettrica utilizzata per il trasporto di merci e passeggeri per ferrovia, metropolitana, tram e filobus a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera e), della direttiva, ma nessuna disposizione consente un'analoga riduzione per il trasporto mediante veicolo elettrico che non sia il filobus.

In virtù della decisione di esecuzione (UE) 2016/2266 del Consiglio[2], i Paesi Bassi sono già autorizzati ad applicare fino al 31 dicembre 2020 un livello di tassazione ridotto sull'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici.

Obiettivo della presente proposta è autorizzare i Paesi Bassi a continuare ad applicare un livello di tassazione ridotto sull'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici, come richiesto dallo Stato membro, a partire dal 1º gennaio 2021 e fino al 1º gennaio 2025. La riduzione intende continuare a promuovere l'uso di modi di trasporto più puliti, diminuire l'inquinamento atmosferico locale e ridurre le emissioni di CO_2 dei trasporti.

Con lettera del 30 marzo 2020 e successiva corrispondenza le autorità olandesi hanno comunicato alla Commissione, in conformità all'articolo 19 della direttiva, che intendono applicare un'aliquota d'imposta ridotta di 51,64 EUR/MWh all'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici limitatamente a un consumo annuo di 10 MWh per stazione. Il consumo compreso fra 10 e 50 MWh sarebbe tassato a 51,64 EUR, il consumo compreso fra 50 e 10 000 MWh a 13,75 EUR e il consumo annuo superiore a 10 000 MWh a 0,56 EUR. Per le stazioni di ricarica cui non si applica l'aliquota d'imposta per l'uso commerciale, il consumo annuo superiore a 10 000 MWh sarebbe tassato a 1,13 EUR. L'aliquota complessiva sarebbe quindi superiore all'aliquota minima d'imposta sull'energia elettrica prevista dalla direttiva 2003/96/CE per l'uso commerciale. Per i primi 10 MWh di consumo annuo l'attuale aliquota d'imposta nazionale sull'energia elettrica usata per la ricarica di veicoli elettrici sarebbe 94,28 EUR/MWh, che corrisponde a quella applicata sul piano nazionale all'energia elettrica per uso commerciale e non commerciale a tale livello di consumo. Conformemente all'articolo 5 della direttiva 2003/96/CE, i Paesi Bassi applicano attualmente all'energia elettrica aliquote d'imposta differenziate in base alla quantità di energia consumata[3].

---

1 GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

2 GU L 342 del 16.12.2016, pag. 31.

3 In linea con l'articolo 5 della direttiva 2003/96/CE i Paesi Bassi applicano all'energia elettrica aliquote d'imposta differenziate in base ai livelli quantitativi del consumo. Stando alle ultime informazioni

Il 20 novembre 2020 i Paesi Bassi hanno fornito informazioni complementari.

Da tali informazioni si evince che continuerebbero ad applicare l'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici in apposite stazioni di ricarica pubbliche e, in alcuni casi, in stazioni di proprietà di privati o di imprese, che in genere sono direttamente connesse alla rete elettrica. Gli esercenti delle stazioni di ricarica e i soggetti privati o le imprese autorizzati ad applicare l'aliquota ridotta sarebbero tenuti a presentare all'azienda erogatrice di energia elettrica una dichiarazione in cui attestano che il collegamento alla rete è destinato unicamente ad approvvigionare veicoli elettrici. La richiesta dei Paesi Bassi esclude le stazioni di ricarica nelle quali la ricarica avviene mediante sostituzione delle batterie.

L'aliquota fiscale complessiva, tenuto conto anche dell'aliquota ridotta per i primi 10 MWh di consumo annuo di ciascun soggetto, resterebbe ben al di sopra del livello minimo fissato nell'allegato I, tabella C, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

Secondo le autorità dei Paesi Bassi, l'esercente di stazioni di ricarica che intende applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica di cui si serve sarebbe tenuto a presentare all'azienda erogatrice una dichiarazione in cui indica quali dei suoi collegamenti alla rete sono destinati unicamente ad approvvigionare veicoli elettrici e la misura varrebbe soltanto per l'energia erogata tramite i collegamenti indicati. L'esercente di stazioni di ricarica sarebbe altresì tenuto a informare l'azienda erogatrice qualora incontrasse difficoltà finanziarie e fosse ammissibile ad aiuti in conformità degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (2014/C 249/01). In tal caso non sarebbe più consentito all'azienda erogatrice di applicare l'aliquota fiscale ridotta sull'energia elettrica.

Il beneficio derivante dalla riduzione dell'imposta varierà in funzione della quantità di chilowattora. Stando a quanto riportato dalle autorità neerlandesi sulla base di uno studio commissionato a livello nazionale, si stima che nel 2020 siano stati erogati in media 3 900 kWh per stazione di ricarica, con un beneficio massimo per stazione di 289 EUR l'anno. Il beneficio aumenterà se sarà innalzata l'imposta di base sull'energia. Inoltre, nella pratica una stazione di ricarica può erogare 12 000 kWh l'anno, il che si traduce in un beneficio massimo previsto di 815 EUR nel 2020. Il numero di stazioni di ricarica per beneficiario varia.

Sempre secondo le autorità neerlandesi, al momento nei Paesi Bassi gli esercenti di stazioni di ricarica sono circa 40.

La misura è aperta indistintamente a tutti gli operatori dell'Unione: il paese d'origine dell'esercente della stazione di ricarica non costituisce una condizione per fruirne. Anche l'impresa di trasporto o il nucleo familiare che gestisce una stazione di ricarica potrebbe fruire della misura se soddisfa le citate condizioni.

Come sottolineato nella richiesta, uno studio commissionato dal ministero neerlandese dei Trasporti ha rilevato che in molti casi mancano ancora incentivi commerciali per le stazioni di

---

comunicate le aliquote d'imposta nazionali sono: 94,28 EUR/MWh per i primi 10 MWh di energia elettrica consumata annualmente, 51,64 EUR per il consumo compreso fra 10 e 50 MWh e 13,75 EUR per il consumo compreso fra 50 e 10 000 MWh. Oltre i 10 000 MWh le aliquote fiscali sono 0,56 EUR per l'uso commerciale e 1,13 EUR per l'uso non commerciale. Come precisato dalle autorità neerlandesi, le aliquote fiscali per l'energia sono soggette a un adeguamento annuale basato sui tassi di inflazione.

ricarica pubbliche, lacuna che ostacola lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica pubbliche e l'uso dei veicoli elettrici. Scopo della misura è continuare a migliorare le prospettive commerciali delle stazioni di ricarica pubbliche, che dovrebbero aumentare l'attrattiva dei veicoli elettrici a vantaggio dell'ambiente. Uno sviluppo rapido delle infrastrutture di ricarica pubbliche è d'importanza fondamentale per la transizione dai veicoli con motori a combustione interna, alimentati per la maggior parte da combustibili fossili, ai veicoli elettrici: infrastrutture efficienti permetteranno infatti a questi ultimi di affermarsi come alternativa praticabile ai mezzi tradizionali di trasporto su strada, evoluzione importante dati i benefici ambientali attesi dalla transizione. Rispetto ai veicoli alimentati da combustibili fossili, i veicoli elettrici producono in genere meno emissioni di CO_2 e di inquinanti atmosferici su scala locale (PM10, NOx)[4]. Le autorità neerlandesi affermano che nel 2019 la percentuale di energia elettrica prodotta a partire da carbone era del 14 %; se ne prevede l'azzeramento nel 2030. Sempre nel 2019 le fonti rinnovabili rappresentavano il 18 % del mix dell'energia elettrica dei Paesi Bassi, con un aumento previsto fino al 58 % nel 2025 e al 75 % nel 2030.

La richiesta precisa che gli esercenti delle stazioni di ricarica avrebbero la possibilità di trasferire (in parte) il beneficio della misura ai clienti sotto forma di riduzione del prezzo della ricarica, con corrispondente diminuzione dei costi d'uso e quindi del costo complessivo del veicolo elettrico di proprietà. Si incentiverebbero così i consumatori che intendono acquistare un veicolo nuovo a privilegiare il veicolo elettrico rispetto a quello alimentato da combustibili fossili. Un altro effetto positivo della diminuzione del prezzo della ricarica è incoraggiare i proprietari dei veicoli ibridi ricaricabili a spostarsi usando l'energia elettrica piuttosto che i combustibili fossili.

Per quanto riguarda il periodo di applicazione della misura, in via di principio esso dovrebbe essere abbastanza lungo da continuare a offrire certezza del diritto agli operatori del settore elettrico, ai privati e alle società. I Paesi Bassi hanno chiesto una proroga di quattro anni a fronte di un massimo possibile di sei anni; pare pertanto consono concedere l'autorizzazione per il periodo di quattro anni chiesto dai Paesi Bassi e permesso dalla direttiva.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, terzo comma, della direttiva, ogni richiesta è esaminata tenendo conto, tra l'altro, di considerazioni attinenti al corretto funzionamento del mercato interno, della necessità di garantire una concorrenza leale e delle politiche dell'Unione in materia di sanità, ambiente, energia e trasporti.

L'applicazione della riduzione d'imposta descritta non ostacolerà in alcun modo gli scambi all'interno dell'UE. La misura è aperta indistintamente a tutti gli operatori dell'Unione: il paese d'origine dell'esercente della stazione di ricarica non costituisce una condizione per la sua applicazione. La deroga non comporterebbe alcun problema per il funzionamento del mercato interno e, lungi dal compromettere gli obiettivi politici dell'UE, in particolar modo nei settori dell'energia, dei trasporti, dei cambiamenti climatici e dell'ambiente, ne agevolerebbe il conseguimento.

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

Disposizioni della direttiva sulla tassazione dell'energia

L'articolo 19, paragrafo 1, primo comma, della direttiva recita:

"Oltre a quanto disposto dagli articoli che precedono, in particolare gli articoli 5, 15 e 17, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche."

Secondo le autorità neerlandesi la misura nazionale prospettata rispetta tale condizione. La misura discende dalla volontà dei Paesi Bassi di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e inquinanti atmosferici dei veicoli e di continuare a concorrere al conseguimento degli obiettivi dell'UE di ridurre le emissioni di CO_2 e aumentare la quota di energie rinnovabili nel consumo di energia finale nel settore dei trasporti. Si ritiene che una riduzione dell'imposta sull'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici possa incentivare ulteriormente i consumatori a usare un'energia più pulita, a vantaggio dell'ambiente.

Norme sugli aiuti di Stato

Le autorità dei Paesi Bassi riconoscono che la misura costituisce un aiuto di Stato a favore degli esercenti delle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici, che può essere considerato un aiuto oggetto di esenzione per categoria ai sensi dell'articolo 44 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione[5].

Se soddisfa le condizioni previste all'articolo 44 del regolamento generale di esenzione per categoria (regolamento (UE) n. 651/2014) e, in generale, le condizioni ivi fissate, la misura rientra nell'ambito di applicazione di detto regolamento ed è quindi esente dall'obbligo di notifica preventiva.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Ambiente e cambiamenti climatici

L'attuazione della misura contribuirà a ridurre le emissioni dei veicoli e, in materia di clima, concorrerà al conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO_2 che l'UE si è prefissa a lungo termine. Le autorità neerlandesi stimano che nei Paesi Bassi la componente da fonti rinnovabili nel mix dell'energia elettrica si attesterà al 58 % circa nel 2025, per poi salire al 75 % entro il 2030. I Paesi Bassi affermano che l'energia elettrica usata per le infrastrutture di ricarica pubbliche proviene quasi tutta da fonti rinnovabili. Da uno studio[6] condotto a livello nazionale emerge che ne potrà scaturire una riduzione del 70 % delle emissioni di CO_2, il che è perfettamente in linea con la direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili[7]. Come evidenziato nella richiesta, inoltre, la misura può aiutare i Paesi Bassi a raggiungere l'obiettivo del 10 % di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti entro il 2020 previsto da tale direttiva.

5 Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

6 TNO, *Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen*, 7 aprile 2015, pagg. 11-15.

7 GU L 140 del 5.6.2009, pag. 16.

Stando alla richiesta, una maggiore diffusione dei veicoli elettrici – oltre a ridurre le emissioni di gas a effetto serra – contribuirà in modo significativo al miglioramento della qualità dell'aria. I punti in cui si concentra l'inquinamento urbano costituiscono una delle sfide più impegnative e in tal senso le emissioni prodotte dai trasporti sono la prima fonte d'inquinamento (soprattutto per il superamento dei valori di NO_2). Per di più la maggior parte dei benefici si avrebbe se l'energia elettrica non provenisse interamente da fonti rinnovabili: le emissioni dovute alla sua produzione sono infatti generate lontano da questi punti critici per la qualità dell'aria ed è più facile attuare misure di controllo dell'inquinamento presso le fonti di emissione, vale a dire le centrali elettriche.

Energia

Come riportano le autorità dei Paesi Bassi, lo studio commissionato a livello nazionale ha rilevato che in molti casi le stazioni di ricarica pubbliche non sono ancora appetibili dal punto di vita commerciale, il che ostacola lo sviluppo di infrastrutture di ricarica pubbliche e l'uso dei veicoli elettrici.

Scopo dichiarato della misura è pertanto migliorare le prospettive commerciali delle stazioni di ricarica pubbliche, che dovrebbero aumentare l'attrattiva dei veicoli elettrici a vantaggio dell'ambiente. La rapida realizzazione di infrastrutture di ricarica pubbliche è fondamentale per la transizione dai veicoli alimentati da combustibili fossili ai veicoli elettrici: infrastrutture efficienti permetteranno infatti a questi ultimi di affermarsi come alternativa praticabile, evoluzione importante dati i benefici ambientali attesi dalla transizione. Rispetto ai veicoli a combustibili fossili, i veicoli elettrici producono in genere meno emissioni di CO_2 e di inquinanti atmosferici (PM10, NOx).

La richiesta precisa che gli esercenti delle stazioni di ricarica avrebbero anche la possibilità di trasferire (in parte) il beneficio della misura ai clienti sotto forma di riduzione del prezzo della ricarica. Ciò ridurrebbe il costo del veicolo elettrico di proprietà, spronando chi desidera acquistare un'auto nuova a sceglierne una elettrica anziché una a combustibili fossili. Un altro effetto positivo della diminuzione del prezzo della ricarica è incoraggiare i proprietari dei veicoli ibridi ricaricabili a spostarsi usando l'energia elettrica piuttosto che i combustibili fossili.

Trasporti

L'iniziativa è pienamente conforme alla direttiva 2014/94/UE[8] sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, la quale impone a ciascuno Stato membro di predisporre un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi e la relativa infrastruttura, in particolare nei centri urbani/suburbani e in altre aree densamente popolate. La direttiva obbliga gli Stati membri ad approntare un numero congruo di stazioni di ricarica accessibili al pubblico.

Occorre inoltre decarbonizzare e modernizzare il sistema dei trasporti dell'UE per ridurre le sue emissioni del 90 % entro il 2050. La mobilità elettrica è fondamentale: accelererà la decarbonizzazione e ridurrà l'inquinamento, in particolare nelle città; nuovi servizi di mobilità aumenteranno invece l'efficienza del sistema dei trasporti e ridurranno il traffico[9].

---

8 Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

9 Strategia dell'UE per l'integrazione del sistema energetico (COM(2020) 299 final dell'8 luglio 2020).

Mercato interno e concorrenza leale

Dal punto di vista del mercato interno e della concorrenza leale, la misura è aperta indistintamente a tutti gli operatori dell'Unione: il paese d'origine dell'esercente della stazione di ricarica non costituisce una condizione per la sua applicazione e la deroga non comporterebbe alcun problema per il funzionamento del mercato interno.

Nel caso di specie, una simile distorsione significativa è ancora meno probabile dal momento che i Paesi Bassi rispetteranno il livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE.

Salvo cambiamenti sostanziali del quadro e della situazione attuali, il periodo per il quale si propone l'autorizzazione ad applicare l'aliquota d'imposta ridotta è tale da rendere improbabile che l'analisi di cui ai paragrafi precedenti cambi prima della scadenza della misura.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Articolo 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Il settore dell'imposizione indiretta di cui all'articolo 113 del TFUE non è di per sé di competenza esclusiva dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 3 del TFUE.

Tuttavia, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE il Consiglio gode della competenza esclusiva, conferita dal diritto derivato, di autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono pertanto sostituirsi al Consiglio. Di conseguenza, il principio di sussidiarietà non si applica alla presente decisione di esecuzione. In ogni caso, non essendo un progetto di atto giuridico, il presente atto non dovrà essere trasmesso ai parlamenti nazionali a norma del protocollo n. 2 allegato ai trattati per l'esame della conformità al principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale si limita a quanto necessario per conseguire l'obiettivo fissato.

- **Scelta dell'atto giuridico**

L'atto proposto è una decisione di esecuzione del Consiglio. L'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE prevede unicamente questo tipo di misura.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La misura non comporta la valutazione della legislazione vigente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dai Paesi Bassi e concerne solo questo Stato membro.

- **Assunzione e uso di perizie**

Non è stato necessario ricorrere a perizie esterne.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta e non richiede una valutazione d'impatto. L'incidenza sui prezzi è limitata; gli effetti sulla salute umana e sull'ambiente sono positivi dal momento che la misura mira a ridurre l'uso dei combustibili fossili e a promuovere un'energia più pulita nei trasporti.

Dalle informazioni fornite dai Paesi Bassi risulta inoltre che la misura avrà un impatto relativamente limitato sul gettito fiscale[10] e che l'aliquota d'imposta sull'energia elettrica rimarrà comunque al di sopra del livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva 2003/96/CE. I Paesi Bassi prevedono che la misura inciderà positivamente sul conseguimento dei loro obiettivi ambientali e in particolare sulla riduzione delle emissioni e sul miglioramento della qualità dell'aria su scala locale.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione: si basa su una richiesta presentata dai Paesi Bassi e concerne solo questo Stato membro.

- **Diritti fondamentali**

La misura non ha alcuna incidenza sui diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La misura non comporta alcun onere finanziario o amministrativo a carico dell'Unione. Non ha pertanto alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Non è necessario un piano attuativo. La proposta riguarda l'autorizzazione di una riduzione d'imposta, concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta per un periodo limitato fino al 1º gennaio 2025. L'aliquota d'imposta applicabile sarà superiore al livello minimo di tassazione fissato dalla direttiva sulla tassazione dell'energia. La misura può essere valutata in caso di richiesta di proroga al termine del periodo di validità.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

La proposta non richiede documenti esplicativi riguardanti il recepimento.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1 fornisce la definizione di "veicoli elettrici", mutuata dall'articolo 2 della direttiva 2014/94/UE. La definizione precisa l'ambito di applicazione della misura.

[10] Spesa di bilancio annuale stimata dai Paesi Bassi: 4,2 milioni di EUR per il 2021, 5,3 milioni di EUR per il 2022, 6,2 milioni di EUR per il 2023 e 7 milioni di EUR per il 2024.

L'articolo 2 stabilisce che i Paesi Bassi potranno applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici usate direttamente per ricaricare veicoli elettrici.

Il livello di tassazione risultante dalla riduzione non può comunque essere inferiore ai minimi per l'Unione stabiliti dalla direttiva 2003/96/CE; la riduzione sarà applicata all'energia elettrica usata dai veicoli sia privati sia commerciali.

La misura nazionale prevista dalla presente decisione rientra nella politica condotta dai Paesi Bassi per ridurre le emissioni di CO_2, migliorare la qualità dell'aria, aumentare la quota di energie rinnovabili nei trasporti e concorrere al conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di cambiamenti climatici. La misura incentiverà i consumatori a passare a un'energia più pulita nei trasporti.

L'articolo 3 chiarisce che l'autorizzazione è concessa con effetto dal 1º gennaio 2021 per un periodo di quattro anni, come richiesto dai Paesi Bassi.

Puntualizza inoltre che, se il Consiglio adotta norme generali sulle agevolazioni fiscali applicabili all'energia elettrica per i veicoli elettrici, la decisione cessa di applicarsi il giorno dell'entrata in vigore delle norme generali in questione.

L'articolo 4 dispone che i Paesi Bassi sono destinatari della decisione.

2021/0010 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza i Paesi Bassi ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata alle [stazioni di ricarica dei] veicoli elettrici in conformità dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità[1], in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) Con la decisione di esecuzione (UE) 2016/2266 del Consiglio[2], i Paesi Bassi sono stati autorizzati ad applicare fino al 31 dicembre 2020 un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica usate direttamente per ricaricare veicoli elettrici, in conformità dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE.

(2) Il 30 marzo 2020 i Paesi Bassi hanno chiesto di essere autorizzati a continuare ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici per il periodo dal 1º gennaio 2021 al 1º gennaio 2025. Su richiesta della Commissione, il 20 novembre 2020 i Paesi Bassi hanno fornito ulteriori informazioni a sostegno della loro domanda.

(3) L'aliquota d'imposta ridotta mira a promuovere ulteriormente l'uso dei veicoli elettrici riducendo i costi dell'energia elettrica utilizzata per la loro propulsione.

(4) L'uso dei veicoli elettrici consente di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dalla combustione di benzina e gasolio o altri combustibili fossili e contribuisce pertanto a migliorare la qualità dell'aria nei centri urbani. Può altresì ridurre le emissioni di CO_2, soprattutto se l'energia elettrica che alimenta tali veicoli proviene da fonti rinnovabili. Si prevede pertanto che l'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, sanità e clima.

(5) I Paesi Bassi hanno sottolineato che l'aliquota d'imposta ridotta si applicherebbe all'erogazione di energia elettrica alle stazioni di ricarica per veicoli elettrici direttamente connesse alla rete elettrica, comprese le stazioni di ricarica pubbliche e alcune stazioni di proprietà di privati o imprese.

---

1 GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51.

2 Decisione di esecuzione (UE) 2016/2266 del Consiglio, del 6 dicembre 2016, che autorizza i Paesi Bassi ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici (GU L 342 del 16.12.2016, pag. 30).

(6) I Paesi Bassi hanno chiesto di applicare l'aliquota ridotta soltanto alle stazioni di ricarica in cui l'energia elettrica serve a ricaricare direttamente il veicolo elettrico, escludendo quelle in cui l'energia è fornita mediante sostituzione delle batterie.

(7) Un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici nelle stazioni di ricarica migliorerà nei Paesi Bassi le prospettive commerciali per le stazioni di ricarica accessibili al pubblico, il che aumenterà l'attrattiva dei veicoli elettrici e determinerà un miglioramento della qualità dell'aria.

(8) Dato il numero relativamente limitato dei veicoli elettrici e visto che il livello di tassazione sull'energia elettrica a essi erogata nelle stazioni di ricarica per uso commerciale sarà superiore al livello minimo di tassazione di cui all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE, è poco probabile che l'aliquota d'imposta ridotta determini distorsioni della concorrenza durante il periodo oggetto della domanda di autorizzazione; essa non pregiudicherà pertanto il corretto funzionamento del mercato interno.

(9) Il livello di tassazione dell'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici nelle stazioni di ricarica per uso non commerciale sarà superiore al livello minimo di tassazione previsto per tale uso all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

(10) Ciascuna autorizzazione concessa a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE deve essere rigorosamente limitata nel tempo. Affinché il periodo di autorizzazione sia sufficientemente lungo da non dissuadere gli operatori economici interessati dall'effettuare gli investimenti necessari, è opportuno concedere l'autorizzazione per il periodo richiesto. Tuttavia, l'autorizzazione dovrebbe cessare di applicarsi dalla data di applicazione di eventuali disposizioni generali sulle agevolazioni fiscali per l'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici adottate dal Consiglio a norma dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, qualora tali disposizioni diventino applicabili prima del 1º gennaio 2025.

(11) Onde evitare un potenziale aumento dell'onere amministrativo a carico dei distributori e dei ridistributori di energia elettrica derivante dalle modifiche delle aliquote d'imposta applicabili, è opportuno che i Paesi Bassi possano applicare senza interruzioni l'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica fornita ai veicoli elettrici. È opportuno pertanto concedere l'autorizzazione richiesta con effetto dal 1º gennaio 2021, così da garantire la continuità con le disposizioni precedenti di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2016/2266.

(12) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Ai fini della presente decisione si applica la definizione di "veicolo elettrico" di cui all'articolo 2 della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[3].

Articolo 2

I Paesi Bassi sono autorizzati ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica usate direttamente per ricaricare veicoli elettrici, escluse quelle adibite alla sostituzione delle batterie di tali veicoli, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione previsti all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

Articolo 3

La presente decisione si applica dal 1º gennaio 2021 al 1º gennaio 2025.

Tuttavia, se il Consiglio, deliberando a norma dell'articolo 113 o di qualsiasi altra disposizione pertinente del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, adotta norme generali sulle agevolazioni fiscali applicabili all'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici, la presente decisione cessa di applicarsi il giorno dell'entrata in vigore delle norme generali in questione.

Articolo 4

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente

[3] Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).