EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS

luvan antamisesta Alankomaille soveltaa alennettua verokantaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamista varten [latausasemille] toimitettavaan sähköön direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan mukaisesti

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Energiatuotteiden ja sähkön verotusta säännellään unionissa energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27. lokakuuta 2003 annetulla neuvoston direktiivillä 2003/96/EY[1], jäljempänä ’energiaverodirektiivi’ tai ’direktiivi’.

Direktiivin 19 artiklan 1 kohdan ja erityisesti sen 5, 15 ja 17 artiklan säännösten nojalla neuvosto voi yksimielisesti komission ehdotuksesta antaa jäsenvaltiolle luvan ottaa käyttöön verotustasoa koskevia muita vapautuksia tai alennuksia erityisistä politiikkaan liittyvistä syistä.

Direktiivin 15 artiklan 1 kohdan e alakohdan nojalla jäsenvaltiot voivat soveltaa veronalennuksia tai verovapautuksia sähköön, jota käytetään kuljetettaessa tavaroita ja matkustajia rautateitse, metrolla, raitiovaunuissa ja johdinautoilla. Sellaista säännöstä ei kuitenkaan ole olemassa, jolla myönnettäisiin veronalennuksia muissa sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa kuin johdinautoissa käytettävälle sähkölle.

Neuvoston täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2016/2266[2] Alankomaille on jo annettu lupa soveltaa 31. joulukuuta 2020 saakka alennettua verokantaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille toimitettavaan sähköön.

Tämän ehdotuksen tavoitteena on antaa Alankomaille lupa soveltaa alennettua verokantaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille toimitettuun sähköön pyynnön mukaisesti 1. tammikuuta 2021 alkaen 1. tammikuuta 2025 saakka. Tällä veronalennuksella halutaan edelleen edistää puhtaampien liikennemuotojen käyttöä sekä vähentää ilmansaasteiden paikallisia esiintymiä ja liikenteen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä.

Direktiivin 19 artiklan nojalla Alankomaiden viranomaiset ilmoittivat 30. maaliskuuta 2020 päivätyllä kirjeellä ja myöhemmällä kirjeenvaihdolla komissiolle, että ne aikovat soveltaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille toimitettuun sähköön alennettua verokantaa (51,64 euroa megawattitunnilta) sellaisilla latausasemilla, joilla sähkönkulutus on enintään 10 megawattituntia vuodessa. Yli 10 ja enintään 50 megawattitunnin kulutukseen sovellettava verokanta olisi 51,64 euroa, yli 50 ja enintään 10 000 megawattitunnin kulutukseen sovellettava verokanta 13,75 euroa ja yli 10 000 megawattitunnin vuotuiseen kulutukseen sovellettava verokanta 0,56 euroa. Latausasemilla, joihin ei sovelleta yrityskäyttöä koskevia verokantoja, yli 10 000 megawattitunnin vuotuisen kulutuksen verokanta olisi 1,13 euroa. Kokonaisverokanta on suurempi kuin direktiivissä 2003/96/EY säädetty yrityskäyttöön tarkoitetun sähkön vähimmäisverokanta. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseen käytettävään sähköön sovellettava kansallinen verokanta on vuositasolla tällä hetkellä 94,28 euroa megawattitunnilta ensimmäisten 10 megawattitunnin osalta. Tämä vastaa kyseessä olevan kulutustason yrityskäyttöön ja muuhun kuin yrityskäyttöön tarkoitetun sähkön kansallista verokantaa. Tällä hetkellä Alankomaissa sähköön sovelletaan eriytettyjä

[1] EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51–70.
[2] EUVL L 342, 16.12.2016, s. 30–31.

kansallisia verokantoja kulutetusta määrästä riippuen direktiivin 2003/96/EY[3] 5 artiklan mukaisesti.

Alankomailta saatiin täydentäviä tietoja 20. marraskuuta 2020.

Alankomaat jatkaisi alennetun verokannan soveltamista sähköön, joka toimitetaan sähkökäyttöisille ajoneuvoille erillisten julkisten latausasemien tai joissain tapauksissa yksityisten tai yritysten omien latausasemien kautta. Kyseiset latausasemat ovat yleensä yhdistetty suoraan sähköverkkoon. Latausasemien ylläpitäjien ja yksityisten tahojen tai yritysten, jotka saavat soveltaa alennettua verokantaa, on toimitettava sähköntoimittajalle ilmoitus, jossa todetaan, että verkkoliitäntä on tarkoitettu pelkästään sähkön toimittamiseksi sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin. Alankomaiden esittämän pyynnön mukaan alennettua verokantaa ei sovelleta latausasemiin, joissa lataus tapahtuu akkuja vaihtamalla.

Kokonaisverokanta, mukaan luettuna kunkin latausaseman vuotuisen kulutuksen ensimmäisten 10 megawattitunnin alennettu verokanta, ylittäisi reilusti neuvoston direktiivin 2003/96/EY liitteessä I olevassa taulukossa C asetetun vähimmäistason.

Alankomaiden viranomaisten mukaan latausasemien ylläpitäjien, jotka aikovat soveltaa alennettua sähköverokantaa latausasemillaan, on toimitettava sähköntoimittajalle ilmoitus, jossa selvitetään, mitkä sen verkkoliitännöistä on tarkoitettu pelkästään sähkön toimittamiseen sähkökäyttöisille ajoneuvoille. Toimenpidettä sovellettaisiin ainoastaan kyseisiin liitäntöihin toimitettuun sähköön. Lisäksi latausaseman ylläpitäjän on ilmoitettava sähköntoimittajalle, jos sillä on taloudellisia vaikeuksia ja se on oikeutettu tukeen rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen tarkoitetusta valtiontuesta annettujen suuntaviivojen (2014/C 249/01) mukaisesti. Tässä tapauksessa sähköntoimittaja ei saa enää soveltaa toimittamaansa sähköön alennettua sähköverokantaa.

Alennetusta verosta saatava hyöty vaihtelee sen perusteella, mikä on kulutus kilowattitunteina mitattuina. Alankomaiden viranomaiset korostivat, että kansallisella tasolla toteutetun tutkimuksen mukaan latausasemien keskimääräinen energiankulutus vuonna 2020 on arviolta 3 900 kilowattituntia. Tällöin vuonna 2020 enimmäishyöty on arviolta 289 euroa vuodelta latausasemaa kohti. Hyöty kasvaa, jos yleinen energiaverokanta nousee. Lisäksi yksi latausasema voi käytännössä kuluttaa 12 000 kilowattituntia vuodessa. Näin ollen kokonaishyödyn odotetaan olevan enimmillään 815 euroa vuonna 2020. Latausasemien määrä edunsaajaa kohti vaihtelee.

Alankomaiden viranomaisten mukaan Alankomaissa on tällä hetkellä noin 40 latausasemien ylläpitäjää.

Toimenpide on avoin kaikille EU:n latausasemien ylläpitäjille ilman syrjintää. Oikeus osallistua toimenpiteeseen ei riipu ylläpitäjän alkuperämaasta. Kuljetusyritys tai kotitalous, jolla on latausasema, voisi myös hyötyä toimenpiteestä, jos ne täyttävät edellä esitetyt ehdot.

[3] Alankomaissa sähköön sovelletaan eriytettyjä verokantoja direktiivin 2003/96/EY 5 artiklan mukaisesti määrällisten kulutustasojen perusteella. Viimeisimpien toimitettujen tietojen mukaan kansalliset verokannat ovat seuraavat: 94,28 euroa megawattitunnilta, kun vuotuinen sähkönkulutus on enintään 10 megawattituntia; 51,64 euroa, kun vuotuinen sähkönkulutus on yli 10 mutta enintään 50 megawattituntia; 13,75 euroa, kun vuotuinen sähkönkulutus on yli 50 mutta enintään 10 000 megawattituntia. Kun vuotuinen sähkönkulutus on yli 10 000 megawattituntia, verokanta on 0,56 euroa yrityskäytön osalta ja 1,13 euroa muun kuin yrityskäytön osalta. Alankomaiden viranomaiset ovat täsmentäneet, että energiaveron verokantoja mukautetaan vuosittain inflaation perusteella.

Kuten pyynnössä korostetaan, Alankomaiden liikenneministeriön tilaama tutkimus on osoittanut, että monissa tapauksissa julkisille latausasemille ei ole tällä hetkellä olemassa myönteisiä liiketoiminnan kannustimia. Tämä on este julkisen latausinfrastruktuurin kehittymiselle ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttämiselle. Toimenpiteellä pyritään edelleen parantamaan julkisten latausasemien liiketoiminnallista tilannetta, minkä pitäisi lisätä kiinnostusta sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin ja vaikuttaa siihen, että ympäristön tila paranee. Julkisen latausinfrastruktuurin nopea kehittyminen on erittäin tärkeää, jotta voitaisiin siirtyä pääasiassa fossiilisia polttoaineita käyttävistä polttomoottorilla toimivista ajoneuvoista sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin. Hyvin kehittynyt infrastruktuuri on tarpeen, jotta sähkökäyttöisistä ajoneuvoista voisi tulla varteenotettava vaihtoehto perinteisille tieliikenneajoneuvoille. Tämä on tärkeää sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin siirtymisestä saatavien ympäristöhyötyjen vuoksi. Sähkökäyttöiset ajoneuvot tuottavat yleensä vähemmän hiilidioksidipäästöjä ja paikallisia ilmansaastepäästöjä (PM10, NOx) kuin fossiilisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot[4]. Alankomaiden viranomaisten mukaan hiilestä tuotetun sähkön osuus vuonna 2019 oli 14 prosenttia. Vuonna 2030 sen ennustetaan olevan nolla prosenttia. Uusiutuvista energialähteistä tuotetun sähkön osuus Alankomaissa vuonna 2019 oli 18 prosenttia, ja sen odotetaan olevan 58 prosenttia vuonna 2025 ja 75 prosenttia vuonna 2030.

Pyynnössä korostetaan, että latausaseman ylläpitäjällä on mahdollisuus välittää toimenpiteestä saatava hyöty (tai osa siitä) asiakkailleen alentamalla latausmaksuja. Tämä alentaisi sähkökäyttöisten ajoneuvojen omistuskustannuksia, sillä käyttökustannukset olisivat alhaisempia. Tämä luo uutta autoa ostavalle kuluttajalle kannustimen valita sähkökäyttöinen ajoneuvo fossiilista polttoainetta käyttävän ajoneuvon sijaan. Alhaisemmista latausmaksuista on myös se hyöty, että niillä kannustetaan ladattavien hybridiajoneuvojen, jotka voivat toimia sekä sähköllä että fossiilisella polttoaineella, omistajia käyttämään sähköenergiaa fossiilisten polttoaineiden sijaan.

Poikkeuksen soveltamisajan olisi periaatteessa oltava riittävän pitkä, jotta sillä taattaisiin jatkossakin oikeusvarmuus sähköntoimittajille ja yksityisille tahoille tai yrityksille. Alankomaat on pyytänyt soveltamisajan pidentämistä neljällä vuodella, ottaen huomioon, että tällaiselle toimenpiteelle direktiivissä sallittu enimmäiskestoaika on kuusi vuotta. Näissä olosuhteissa vaikuttaa aiheelliselta myöntää Alankomaiden pyytämä lupa neljäksi vuodeksi direktiivissä sallitun mukaisesti.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Direktiivin 19 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan mukaan jokaista pyyntöä on tarkasteltava ottaen huomioon muun muassa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta, tarve varmistaa tasapuolinen kilpailu sekä EU:n terveys-, ympäristönsuojelu-, energia- ja liikennepolitiikka.

Veron alentamisesta ei aiheudu esteitä EU:n sisäiselle kaupalle. Toimenpide on avoin kaikille EU:n latausasemien ylläpitäjille ilman syrjintää. Oikeus osallistua toimenpiteeseen ei riipu ylläpitäjän alkuperämaasta. Poikkeuksen soveltaminen ei vaikeuta sisämarkkinoiden toimintaa ja tukee EU:n poliittisten tavoitteiden saavuttamista erityisesti energian, liikenteen, ilmastonmuutoksen ja ympäristön aloilla.

Energiaverodirektiivin säännökset

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

Direktiivin 19 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Edellisissä artikloissa, erityisesti 5, 15 ja 17 artiklassa esitettyjen säännösten lisäksi neuvosto voi yksimielisesti komission ehdotuksesta antaa jäsenvaltioille luvan ottaa käyttöön muita vapautuksia tai alennuksia erityisistä politiikkaan liittyvistä syistä.”

Alankomaiden viranomaisten mukaan kyseessä oleva kansallinen toimenpide täyttää tämän vaatimuksen. Toimenpide on seurausta Alankomaiden aikomuksesta vähentää ajoneuvojen aiheuttamia ilmansaasteita ja kasvihuonekaasupäästöjä ja tukea edelleen EU:n ilmastonmuutostavoitteita vähentämällä hiilidioksidipäästöjä ja lisäämällä uusiutuvien energianlähteiden osuutta liikenteen alan kokonaisenergiankulutuksesta. Sähkökäyttöisille ajoneuvoille toimitettavan sähkön veronalennusten mahdollisuuden katsotaan tarjoavan kuluttajille lisäkannustimen puhtaamman energian käyttöön ja ympäristön tilan parantamiseen.

Valtiontukisäännöt

Alankomaiden viranomaiset tunnustavat, että toimenpide muodostaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemien ylläpitäjien eduksi valtiontuen, joka voi oikeuttaa komission asetuksen (EU) N:o 651/2014[5] 44 artiklan mukaiseen ryhmäpoikkeukseen.

Edellyttäen, että toimenpide on asetuksen 651/2014/EU (yleinen ryhmäpoikkeusasetus) 44 artiklassa esitettyjen ehtojen ja asetuksessa esitettyjen yleisten ehtojen mukainen, toimenpide kuuluu kyseisen asetuksen soveltamisalaan ja on näin ollen vapautettu ennakkoilmoitusvelvollisuudesta.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ympäristöä ja ilmastonmuutosta koskeva politiikka

Tämän toimenpiteen täytäntöönpanolla edistetään ajoneuvojen aiheuttamien päästöjen vähentämistä ja tuetaan EU:n pitkän aikavälin ilmastotavoitteena olevaa hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Alankomaiden viranomaisten arvioiden mukaan uusiutuvista energianlähteistä saatavan energian osuuden odotetaan olevan noin 58 prosenttia vuonna 2025 ja nousevan edelleen 75 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Alankomaiden mukaan julkisilla latausasemilla käytettävä sähkö on lähes yksinomaan peräisin uusiutuvista lähteistä. Alankomaissa tehdyn tutkimuksen[6] mukaan tämä voi johtaa siihen, että hiilidioksidipäästöt pienenevät 70 prosenttia, mikä on täysin linjassa uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä koskevan direktiivin 2009/28/EY[7] kanssa. Kuten pyynnössä korostetaan, se voi myös auttaa Alankomaita saavuttamaan kyseisessä direktiivissä asetetun tavoitteen, että vuoteen 2020 mennessä uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian osuus liikenteessä on 10 prosenttia.

Pyynnössä korostetaan, että kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen ohella sähkökäyttöisten autojen laajamittaisemmalla käytöllä parannetaan merkittävästi ilmanlaatua yleensä. Tässä mielessä kaupunkitaajamien ilmansaastekeskittymät ovat yksi suurimmista haasteista ja liikenteen päästöt muodostavat suurimman osan ilmansaasteista (ja ovat syypää erityisesti NO2-raja-arvojen ylittymiseen). Lisäksi suurin osa hyödyistä saavutettaisiin, vaikka sähköä ei

[5] Komission asetus (EU) N:o 651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1–78).

[6] TNO ”Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen” (7. huhtikuuta 2015), s. 11–15.

[7] EUVL L 140, 5.6.2009, s. 16–62.

tuotettaisi kokonaan uusiutuvista energialähteistä, koska tuotannosta aiheutuvat päästöt sijaitsisivat kaukana ilmanlaadun kannalta kriittisistä alueista ja päästölähteiden (voimalaitokset) päästöjä voitaisiin valvoa paremmin.

Energiapolitiikka

Alankomaiden viranomaiset ovat ilmoittaneet, että kansallisen tutkimuksen mukaan monissa tapauksissa julkisille latausasemille ei tällä hetkellä ole olemassa myönteisiä liiketoiminnan kannustimia. Tämä on este julkisen latausinfrastruktuurin käyttöönotolle ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttämiselle.

Näin ollen toimenpiteellä pyritään parantamaan julkisten latausasemien liiketoiminnallista tilannetta, minkä pitäisi lisätä kiinnostusta sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin ja vaikuttaa siihen, että ympäristön tila paranee. Julkisen latausinfrastruktuurin nopea käyttöönotto on erittäin tärkeää, jotta voitaisiin siirtyä fossiilisia polttoaineita käyttävistä ajoneuvoista sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin. Hyvä infrastruktuuri on tarpeen, jotta sähkökäyttöisistä ajoneuvoista voisi tulla realistinen vaihtoehto fossiilisia polttoaineita käyttäville ajoneuvoille. Tämä on tärkeää sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin siirtymisestä saatavien ympäristöhyötyjen vuoksi. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ja ilmansaastepäästöt (PM10, NOx) ovat yleensä pienemmät kuin fossiilisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen.

Kuten pyynnössä korostetaan, latausaseman ylläpitäjällä on myös mahdollisuus välittää toimenpiteestä saatava hyöty (tai osa siitä) asiakkailleen alentamalla latausmaksuja. Tällöin sähköajoneuvojen omistuskustannukset alenevat, mikä taas kannustaa valitsemaan uuden sähkökäyttöisen auton fossiilisia polttoaineita käyttävän auton sijasta. Alhaisemmista latausmaksuista on myös se hyöty, että niillä kannustetaan ladattavien hybridiajoneuvojen, jotka voivat toimia sekä sähköllä että fossiilisella polttoaineella, omistajia käyttämään sähköenergiaa fossiilisten polttoaineiden sijaan.

Liikennepolitiikka

Tämä aloite on vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin 2014/94/EU[8] mukainen. Kyseisessä direktiivissä jäsenvaltioilta edellytetään kansallisia toimintakehyksiä vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden ja infrastruktuurin kehittämiselle erityisesti kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla. Direktiivissä jäsenvaltiot velvoitetaan asentamaan asianmukainen määrä julkisia latausasemia.

Lisäksi EU:n liikennejärjestelmän hiilestä irtautuminen ja nykyaikaistaminen on välttämätöntä sen päästöjen vähentämiseksi 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Avainasemassa on sähköinen liikkuvuus, jolla saadaan nopeutettua hiilestä irtautumista ja vähennettyä saasteita etenkin kaupungeissa. Samalla uusilla liikkuvuuspalveluilla parannetaan liikennejärjestelmän tehokkuutta ja vähennetään ruuhkia[9].

Sisämarkkinat ja tasapuolinen kilpailu

[8] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1–20).

[9] Strategy for Energy System Integration (COM(2020) 299 final, heinäkuu 2020).

Sisämarkkinoiden ja terveen kilpailun osalta toimenpide on avoin kaikille EU:n toimijoille ilman syrjintää. Oikeus osallistua toimenpiteeseen ei riipu ylläpitäjän alkuperämaasta. Poikkeuksen soveltaminen ei vaikeuttaisi sisämarkkinoiden toimintaa.

Käsiteltävänä olevassa tapauksessa on vielä epätodennäköisempää, että kilpailu vääristyisi edellä kuvatulla tavalla, koska Alankomaat aikoo noudattaa direktiivissä 2003/96/EY sähkölle säädettyä verotuksen vähimmäistasoa.

Ellei nykyiseen kehykseen ja tilanteeseen tule merkittäviä muutoksia, alennetun verokannan soveltamiseen haetun luvan voimassaoloajan vuoksi on epätodennäköistä, että edeltävissä kohdissa esitettyyn tarkasteluun kohdistuisi muutoksia ennen toimenpiteen loppumista.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Neuvoston direktiivin 2003/96/EY 19 artikla.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

SEUT-sopimuksen 113 artiklan soveltamisalaan kuuluva välillinen verotus ei sinänsä kuulu kyseisen perussopimuksen 3 artiklassa tarkoitettuun unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Neuvostolle on kuitenkin direktiivin 2003/96/EY 19 artiklassa annettu yksinomainen toimivalta antaa johdetun oikeuden nojalla jäsenvaltiolle lupa ottaa käyttöön muita vapautuksia tai alennuksia kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla. Näin ollen jäsenvaltiot eivät voi toimia neuvoston sijasta. Tästä syystä toissijaisuusperiaatetta ei sovelleta nyt käsillä olevaan täytäntöönpanopäätökseen. Joka tapauksessa kyseessä ei ole lainsäädäntöluonnos, joten tekstiä ei ole tarpeen toimittaa kansallisille parlamenteille perussopimusten pöytäkirjan nro 2 mukaisesti toissijaisuusperiaatteen noudattamisen tarkastelua varten.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Veronalennus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

- **Toimintatavan valinta**

Ehdotettu toimintatapa on neuvoston täytäntöönpanopäätös. Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklassa säädetään ainoastaan tämän tyyppisestä toimenpiteestä.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Toimenpide ei edellytä voimassa olevan lainsäädännön arviointia.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Tämä ehdotus perustuu Alankomaiden esittämään pyyntöön ja koskee ainoastaan kyseistä jäsenvaltiota.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolisia asiantuntijoita ei tarvittu.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotus koskee luvan antamista yhdelle jäsenvaltiolle sen omasta pyynnöstä, eikä se edellytä vaikutusten arviointia. Vaikutus hintoihin on rajallinen ja vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön ovat myönteiset, koska toimenpiteellä pyritään vähentämään fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja edistämään puhtaamman energian käyttöä liikenteessä.

Lisäksi Alankomaiden toimittamista tiedoista käy ilmi, että toimenpiteen vaikutus verotuloihin on rajallinen[10] ja sähkön verokanta ylittää edelleen direktiivissä 2003/96/EY verotukselle säädetyn vähimmäistason. Alankomaat odottaa, että toimenpiteellä on myönteinen vaikutus sen ympäristötavoitteiden saavuttamiseen ja erityisesti päästöjen vähentämiseen ja paikallisen ilmanlaadun paranemiseen.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Toimenpiteen tarkoituksena ei ole yksinkertaistaminen. Se perustuu Alankomaiden esittämään pyyntöön ja koskee ainoastaan kyseistä jäsenvaltiota.

- **Perusoikeudet**

Toimenpide ei vaikuta perusoikeuksiin.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Toimenpiteestä ei aiheudu taloudellista tai hallinnollista rasitetta unionille. Näin ollen ehdotuksella ei ole vaikutuksia Euroopan unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Toteuttamissuunnitelma ei ole tarpeen. Tämä ehdotus koskee luvan antamista veronalennukseen yhdelle jäsenvaltiolle sen omasta pyynnöstä. Lupa annetaan rajoitetuksi ajaksi 1. tammikuuta 2025 saakka. Sovellettava verokanta ylittää energiaverodirektiivissä verotukselle säädetyn vähimmäistason. Toimenpidettä voidaan arvioida, jos sen uusimista pyydetään voimassaoloajan päätyttyä.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Ehdotus ei edellytä selittäviä asiakirjoja direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

1 artiklassa määritellään ’sähkökäyttöinen ajoneuvo’ direktiivin 2014/94/EU 2 artiklan mukaisesti. Määritelmä selkeyttää toimenpiteen soveltamisalaa.

[10] Alankomaat arvioi, että talousarvioon aiheutuvat menot ovat 4,2 miljoonaa euroa vuonna 2021, 5,3 miljoonaa euroa vuonna 2022, 6,2 miljoonaa euroa vuonna 2023 ja 7 miljoonaa euroa vuonna 2024.

2 artiklassa Alankomaille annetaan lupa soveltaa alennettua verokantaa sellaisille latausasemille toimitettavaan sähköön, joissa sähköä käytetään suoraan sähkökäyttöisen ajoneuvon lataamiseen.

Verokanta ei alennuksen jälkeen voi koskaan olla alhaisempi kuin direktiivissä 2003/96/EY vahvistetut EU:n vähimmäisverokannat, ja alennusta sovelletaan niin yksityis- kuin yrityskäytössä olevien ajoneuvojen käyttämään sähköön.

Tässä päätöksessä vahvistettu kansallinen toimenpide on osa Alankomaiden toimintakehystä, jolla vähennetään hiilidioksidipäästöjä, parannetaan ilmanlaatua, lisätään uusiutuvan energian osuutta liikenteessä ja edistetään EU:n ilmanmuutostavoitteita. Toimenpiteellä kannustetaan kuluttajia käyttämään puhtaampia energiamuotoja liikenteessä.

3 artiklassa tarkennetaan, että lupa myönnetään neljäksi vuodeksi 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen Alankomaiden esittämän pyynnön mukaisesti.

Lisäksi kyseisessä artiklassa täsmennetään, että jos neuvosto antaa yleisiä sääntöjä sähkökäyttöisten ajoneuvojen sähkölle myönnettävistä veroetuuksista, päätöksen soveltaminen päättyy sinä päivänä, jona näitä yleisiä sääntöjä aletaan soveltaa.

4 artiklassa säädetään, että päätös on osoitettu Alankomaille.

2021/0010 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS

luvan antamisesta Alankomaille soveltaa alennettua verokantaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamista varten [latausasemille] toimitettavaan sähköön direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan mukaisesti

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY[1] ja erityisesti sen 19 artiklan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Neuvoston täytäntöönpanopäätöksellä (EU) 2016/2266[2] annettiin Alankomaille lupa soveltaa 31 päivään joulukuuta 2020 saakka alennettua verokantaa sellaisille latausasemille toimitettavaan sähköön, joissa sähköä käytetään suoraan sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseen, direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan mukaisesti.

(2) Alankomaat haki 30 päivänä maaliskuuta 2020 lupaa jatkaa alennetun verokannan soveltamista sähkökäyttöisille ajoneuvoille toimitettavaan sähköön 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen 1 päivään tammikuuta 2025 saakka. Alankomaat toimitti 20 päivänä marraskuuta 2020 komission pyynnöstä lisätietoja hakemuksensa tueksi.

(3) Alennetulla verokannalla pyritään lisäämään sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttöä vähentämällä kyseisten ajoneuvojen voimanlähteenä käytettävän sähkön kustannuksia.

(4) Sähkökäyttöisten ajoneuvojen käytöstä ei synny bensiinin, dieselin ja muiden fossiilisten polttoaineiden polttamisesta aiheutuvia ilmansaasteita, mikä puolestaan parantaa kaupunkien ilmanlaatua. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen käytöllä voidaan lisäksi vähentää hiilidioksidipäästöjä, erityisesti kun sähköä tuotetaan uusiutuvista energianlähteistä. Tämän vuoksi alennetun verokannan soveltamisen sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin toimitettavaan sähköön odotetaan edistävän unionin ympäristö-, terveys- ja ilmastopolitiikan tavoitteita.

(5) Alankomaat korosti, että alennettua verokantaa sovellettaisiin sähköntoimituksiin sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille, jotka on yhdistetty suoraan sähköverkkoon, mukaan lukien julkiset latausasemat ja jotkin yksityiset tai yritysten latausasemat.

---

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

[2] Neuvoston täytäntöönpanopäätös (EU) 2016/2266, annettu 6 päivänä joulukuuta 2016, luvan antamisesta Alankomaille soveltaa alennettua verokantaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille toimitettavaan sähköön (EUVL L 342, 16.12.2016, s. 30).

(6) Alankomaat pyysi, että alennettua sähköverokantaa sovellettaisiin vain latausasemiin, joilla sähköä käytetään suoraan sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseen, eikä sitä sovellettaisi sähköön, joka toimitetaan akkua vaihtamalla tapahtuvaa latausta varten.

(7) Soveltamalla alennettua verokantaa sähköön, joka käytetään latausasemilla sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseksi, parannetaan Alankomaiden julkisten latausasemien liiketoiminnallista tilannetta, minkä pitäisi lisätä kiinnostusta sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin ja johtaa ilmanlaadun paranemiseen.

(8) Koska sähkökäyttöisten ajoneuvojen määrä on melko alhainen ja koska yrityskäytössä oleville latausasemille sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseksi toimitettavaan sähköön sovellettava verokanta ylittää direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädetyn verotuksen vähimmäistason, on epätodennäköistä, että alennetun verokannan soveltaminen johtaisi pyydetyn voimassaoloajan aikana kilpailun vääristymiseen, eikä se näin ollen vaikuta kielteisesti sisämarkkinoiden asianmukaiseen toimintaan.

(9) Latausasemille sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseksi toimitettavaan, muuhun kuin yrityskäyttöön tarkoitettuun sähköön sovellettava verokanta ylittää direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädetyn muuta kuin yrityskäyttöä koskevan verotuksen vähimmäistason.

(10) Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan 1 kohdan nojalla myönnettävän luvan on oltava ajallisesti tarkkaan rajattu. Jotta varmistetaan, että lupa myönnetään riittävän pitkäksi ajanjaksoksi, joka kannustaa asianomaisia talouden toimijoita tekemään tarvittavat investoinnit, on aiheellista myöntää lupa pyydetylle ajanjaksolle. Luvan soveltaminen tulee kuitenkin lopettaa sinä päivänä, jona aletaan soveltaa jotakin neuvoston hyväksymää sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin toimitettavan sähkön verotusta koskevaa yleistä säännöstä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 113 artiklan tai jonkin muun asiaan liittyvän säännöksen nojalla, jos tällaisen säännöksen soveltaminen alkaa ennen 1 päivää tammikuuta 2025.

(11) Alankomaiden olisi voitava soveltaa alennettua verokantaa sähkökäyttöisille ajoneuvoille toimitettavaan sähköön keskeytyksettä, jotta vältetään sovellettavien verokantojen muutoksesta sähkön jakelijoille ja jälleenjakelijoille mahdollisesti aiheutuva hallinnollisen rasitteen lisääntyminen. Haettu lupa olisi sen vuoksi myönnettävä 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen, jotta täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2016/2266 aiemmin säädetyt järjestelyt voivat jatkua saumattomasti.

(12) Tämä päätös ei vaikuta valtiontukea koskevien unionin sääntöjen soveltamiseen,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Tässä päätöksessä käytetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU[3] 2 artiklassa säädettyä sähkökäyttöisen ajoneuvon määritelmää.

2 artikla

Annetaan Alankomaille lupa soveltaa alennettua verokantaa sähköön, joka toimitetaan latausasemille ja joka käytetään suoraan sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseen, lukuun ottamatta sähköä, joka toimitetaan latausasemille akkua vaihtamalla tapahtuvaa latausta

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

varten, edellyttäen, että direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädettyjä verotuksen vähimmäistasoja noudatetaan.

3 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen 1 päivään tammikuuta 2025 saakka.

Jos neuvosto kuitenkin antaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 113 artiklan tai jonkin muun asiaa koskevan säännöksen nojalla sähkökäyttöisille ajoneuvoille toimitettavan sähkön veroetuja koskevia yleisiä sääntöjä, tämän päätöksen soveltaminen lopetetaan päivänä, jona näiden yleisten sääntöjen soveltaminen alkaa.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Alankomaiden kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja