KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 21.1.2021 r.
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Niderlandy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania wobec energii elektrycznej dostarczanej do [stacji ładowania dla] pojazdów elektrycznych zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Opodatkowanie produktów energetycznych i energii elektrycznej w Unii jest regulowane dyrektywą Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej[1] („dyrektywa w sprawie opodatkowania energii" lub „dyrektywa").

Zgodnie z art. 19 ust. 1 dyrektywy, oprócz przepisów określonych w szczególności w art. 5, 15 i 17, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek poziomu opodatkowania na podstawie szczególnych względów politycznych.

W art. 15 ust. 1 lit. e) dyrektywy upoważniono państwa członkowskie do stosowania obniżek lub zwolnień w zakresie poziomu opodatkowania energii elektrycznej wykorzystywanej do przewozów towarów i pasażerów koleją, metrem, tramwajem, trolejbusem. Nie przewidziano jednak możliwości stosowania obniżek dotyczących energii elektrycznej wykorzystywanej do transportu pojazdami elektrycznymi innymi niż trolejbusy.

Decyzją wykonawczą Rady (UE) 2016/2266[2] Niderlandy zostały już upoważnione do stosowania, do dnia 31 grudnia 2020 r., obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej do stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

Celem niniejszego wniosku jest upoważnienie Niderlandów do dalszego stosowania obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej do stacji ładowania pojazdów elektrycznych zgodnie z wnioskiem, począwszy od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 1 stycznia 2025 r. Celem takiej obniżki jest dalsze propagowanie korzystania z bardziej ekologicznych środków transportu, a także zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza oraz emisji CO_2 pochodzących z sektora transportu.

Pismem z dnia 30 marca 2020 r. oraz późniejszymi pismami, zgodnie z art. 19 dyrektywy władze niderlandzkie poinformowały Komisję, że zamierzają stosować obniżoną stawkę opodatkowania wynoszącą 51,64 EUR/MWh wobec energii elektrycznej dostarczanej do stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych w przypadku rocznego zużycia nieprzekraczającego 10 MWh na stację ładowania. Zużycie wynoszące od 10 do 50 MWh będzie opodatkowane według stawki 51,64 EUR, zużycie od 50 do 10 000 MWh – według stawki 13,75 EUR, a roczne zużycie przekraczające 10 000 MWh – według stawki 0,56 EUR. W odniesieniu do stacji ładowania, które nie są objęte stawkami opodatkowania dotyczącymi zastosowań gospodarczych, roczne zużycie przekraczające 10 000 MWh będzie opodatkowane według stawki 1,13 EUR. Ogólna stawka podatku będzie wyższa od minimalnej stawki opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, określonej w dyrektywie 2003/96/WE. Obowiązująca obecnie krajowa stawka podatku od energii elektrycznej wykorzystywanej do ładowania pojazdów elektrycznych wynosi 94,28 EUR/MWh za początkowe 10 MWh rocznego zużycia, co odpowiada krajowej stawce podatku od energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych i innych niż gospodarcze za

[1] Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.
[2] Dz.U. L 342 z 16.12.2016, s. 30.

wskazany poziom zużycia. Obecnie w Niderlandach stosowane są zróżnicowane krajowe stawki opodatkowania energii elektrycznej według zużycia, zgodnie z art. 5 dyrektywy 2003/96/WE[3].

Informacje uzupełniające otrzymano od władz niderlandzkich w dniu 20 listopada 2020 r.

Niderlandy nadal stosowałyby obniżoną stawkę opodatkowania wobec energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów elektrycznych przez wyspecjalizowane publiczne stacje ładowania, a w niektórych przypadkach także prywatne lub korporacyjne stacje ładowania. Te stacje ładowania mają zwykle bezpośrednie podłączenie do sieci elektroenergetycznej. Operatorzy stacji ładowania oraz osoby prywatne i prawne upoważnione do stosowania obniżonej stawki będą zobowiązane do złożenia u dostawcy energii elektrycznej oświadczenia wskazującego, że ich przyłączenie do sieci ma na celu wyłącznie dostarczanie energii elektrycznej do pojazdów elektrycznych. Wniosek złożony przez Niderlandy wyłącza ze stosowania obniżonej stawki stacje ładowania, w których następuje wymiana akumulatorów.

Ogólna stawka opodatkowania, łącznie z obniżoną stawką za początkowe 10 MWh rocznego zużycia każdego podmiotu, będzie na poziomie znacznie wyższym od poziomu minimalnego ustalonego w tabeli C załącznika I do dyrektywy Rady 2003/96/WE.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze niderlandzkie, w przypadku gdy operator stacji ładowania zamierza stosować obniżoną stawkę dla swoich stacji, będzie on zobowiązany do złożenia u dostawcy energii elektrycznej oświadczenia wskazującego, które przyłączenia do sieci mają na celu wyłącznie dostarczanie energii elektrycznej do pojazdów elektrycznych. Przedmiotowy środek miałby zastosowanie wyłącznie do energii elektrycznej dostarczanej do wyznaczonych przyłączeń do sieci. Ponadto operator stacji ładowania jest zobowiązany do poinformowania dostawcy energii elektrycznej w sytuacji, gdy zmaga się z problemami finansowymi i w związku z tym kwalifikuje się do pomocy zgodnie z wytycznymi wspólnotowymi dotyczącymi pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (2014/C 249/01). W takiej sytuacji dostawca nie może już stosować obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej.

Korzyści wynikające z obniżonej stawki podatku będą wahać się w zależności od ilości kWh. Jak podkreśliły władze niderlandzkie, na podstawie badania zleconego na szczeblu krajowym szacuje się, że w 2020 r. zużycie na stację ładowania wyniosło średnio 3 900 kWh. Przy takim założeniu szacuje się, że maksymalna korzyść na stację ładowania w 2020 r. wyniesie 289 EUR na rok. Korzyść ta zwiększy się, jeżeli wzrośnie zwykła stawka opodatkowania energii. Ponadto stacja ładowania może w praktyce dostarczać 12 000 kWh rocznie. Przy takim założeniu maksymalna całkowita korzyść wynosi 815 EUR w 2020 r. Liczba stacji ładowania przypadająca na beneficjenta jest zróżnicowana.

Jak poinformowały władze niderlandzkie, obecnie w Niderlandach działa około 40 operatorów stacji ładowania.

[3] Niderlandy stosują zróżnicowane stawki opodatkowania energii elektrycznej zgodnie z art. 5 dyrektywy 2003/96/WE na podstawie ilościowych poziomów zużycia. Zgodnie z najnowszymi przekazanymi informacjami krajowe stawki opodatkowania kształtują się następująco: 94,28 EUR/MWh w przypadku rocznego zużycia energii elektrycznej wynoszącego od 0 do 10 MWh, 51,64 EUR przy zużyciu od 10 do 50 MWh oraz 13,75 EUR przy zużyciu od 50 do 10 000 MWh. W przypadku zużycia przekraczającego 10 000 MWh stawki opodatkowania wynoszą 0,56 EUR dla zastosowań gospodarczych i 1,13 EUR dla zastosowań innych niż gospodarcze. Jak wskazały władze niderlandzkie, stawki opodatkowania energii podlegają corocznej korekcie w oparciu o stopy inflacji.

Przedmiotowy środek jest dostępny dla wszystkich operatorów z UE bez rozróżnienia. Państwo pochodzenia operatora stacji ładowania nie jest warunkiem korzystania ze środka. Przedsiębiorstwo transportowe lub gospodarstwo domowe posiadające stację ładowania może również skorzystać z tego środka, o ile spełni wyżej wymienione warunki.

Jak podkreślono we wniosku, badanie zlecone przez niderlandzkie ministerstwo transportu wykazało, że obecnie w wielu przypadkach nadal nie ma zachęt do prowadzenia działalności dla publicznych stacji ładowania. Stanowi to przeszkodę dla rozwoju publicznej infrastruktury stacji ładowania oraz korzystania z pojazdów elektrycznych. Środek ma na celu dalsze wzmacnianie uzasadnienia biznesowego dla publicznych stacji ładowania, co z kolei powinno zwiększyć atrakcyjność korzystania z pojazdów elektrycznych i sprzyjać ochronie środowiska. Szybki rozwój infrastruktury publicznych stacji ładowania ma kluczowe znaczenie dla przejścia od pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe wewnętrznego spalania korzystające głównie z paliw kopalnych do pojazdów elektrycznych. Dobrze rozwinięta infrastruktura jest niezbędna, by pojazdy elektryczne stały się rzeczywistą alternatywą dla tradycyjnego transportu drogowego. Jest to ważne z uwagi na korzyści dla środowiska naturalnego, jakie niesie ze sobą korzystanie z pojazdów elektrycznych. Pojazdy elektryczne przeważnie emitują mniej CO2 oraz lokalnych zanieczyszczeń powietrza (PM10, NOx) niż pojazdy korzystające z paliw kopalnych[4]. Według władz niderlandzkich w 2019 r. odsetek energii elektrycznej wytwarzanej z węgla wynosił 14 %. Przewiduje się, że w 2030 r. odsetek ten wyniesie 0 %. Udział energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w niderlandzkim koszyku energetycznym wynosił w 2019 r. 18 %; szacuje się, że odsetek ten wyniesie 58 % w 2025 r. i 75 % w 2030 r.

We wniosku podkreślono, że operatorzy stacji ładowania będą mieli możliwość przeniesienia (części) korzyści wynikających ze środka na swoich klientów w formie obniżki opłat za ładowanie. W takim przypadku koszt posiadania pojazdów elektrycznych zmniejszy się z uwagi na niższe koszty eksploatacji. Stworzy to zachętę dla konsumentów do wyboru nowego pojazdu elektrycznego zamiast nowego pojazdu napędzanego paliwem kopalnym. Kolejnym pozytywnym skutkiem niższych opłat za ładowanie jest to, że posiadacze pojazdów hybrydowych typu plug-in, które mogą również być napędzane paliwem kopalnym, zostaną zachęceni do korzystania raczej z energii elektrycznej niż z paliwa kopalnego do celów transportowych.

Jeżeli chodzi o okres stosowania środka, co do zasady powinien być wystarczająco długi, aby w dalszym ciągu zapewniać pewność prawa operatorom rynku energii elektrycznej oraz osobom prywatnym i prawnym. Możliwy maksymalny okres przedłużenia stosowania odstępstwa to sześć lat, natomiast Niderlandy wniosły o okres wynoszący cztery lata. W tych okolicznościach właściwe wydaje się udzielenie Niderlandom, zgodnie z ich wnioskiem, upoważnienia na okres czterech lat, który jest dopuszczalny w świetle dyrektywy.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Zgodnie z art. 19 ust. 1 akapit trzeci dyrektywy każdy wniosek jest badany, biorąc pod uwagę m.in. prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, konieczność zapewnienia uczciwej konkurencji oraz politykę unijną w zakresie zdrowia, środowiska, energii i transportu.

Opisana obniżona stawka opodatkowania nie stworzy przeszkód dla handlu wewnątrz UE. Przedmiotowy środek jest dostępny dla wszystkich operatorów z UE bez rozróżnienia. Państwo pochodzenia operatora stacji ładowania nie jest warunkiem dla stosowania środka.

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

Odstępstwo nie doprowadzi do powstania żadnych problemów w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego i nie będzie przeszkadzało w osiągnięciu celów polityki UE, szczególnie w dziedzinie energii, transportu, zmiany klimatu i ochrony środowiska, a nawet będzie sprzyjało ich osiągnięciu.

Przepisy dyrektywy w sprawie opodatkowania energii

Art. 19 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy stanowi:

„Oprócz przepisów przedstawionych w poprzednich artykułach, w szczególności w art. 5, 15 i 17, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić każde państwo członkowskie do wprowadzenia dalszych zwolnień lub obniżek na podstawie szczególnych rozważań politycznych”.

Według władz niderlandzkich przedmiotowy środek krajowy spełnia ten wymóg. Wynika to z faktu, że zamiarem Niderlandów jest obniżenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza z pojazdów oraz dalsze wspieranie osiągnięcia celów UE w zakresie zmiany klimatu, które to cele obejmują obniżenie emisji CO_2 i zwiększenie udziału energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii przez sektor transportu. Uważa się, że możliwość obniżenia stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów elektrycznych zapewniłaby konsumentom dodatkową zachętę do korzystania z ekologicznej energii oraz sprzyjałaby ochronie środowiska.

Przepisy dotyczące pomocy państwa

Władze niderlandzkie przyznają, że środek stanowi pomoc państwa na rzecz operatorów stacji ładowania pojazdów elektrycznych, która może kwalifikować się jako pomoc objęta wyłączeniem grupowym na mocy art. 44 rozporządzenia Komisji 651/2014/UE[5].

O ile środek spełnia warunki ustanowione w art. 44 ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (rozporządzenie 651/2014/UE) oraz wskazane w nim ogólne warunki, środek ten wchodzi w zakres stosowania tego rozporządzenia i w konsekwencji jest zwolniony z wymogu wcześniejszego zgłoszenia.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Polityka ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianie klimatu

Wdrożenie tego środka przyczyni się do zmniejszenia emisji z pojazdów i wspierania długookresowego celu UE w zakresie zmiany klimatu, jakim jest redukcja emisji CO_2 . Zgodnie z szacunkami przedstawionymi przez władze niderlandzkie oczekiwany udział energii ze źródeł odnawialnych w Niderlandach wyniesie około 58 % w 2025 r. oraz 75 % w 2030 r. Według Niderlandów energia elektryczna zużywana w ramach infrastruktury publicznych stacji ładowania pochodzi prawie wyłącznie ze źródeł odnawialnych. Badanie[6] przeprowadzone w Niderlandach wykazuje, że takie działanie może doprowadzić do spadku emisji CO_2 o 70 %, co jest w pełni zgodne z dyrektywą 2009/28/WE w sprawie promowania korzystania z energii ze źródeł odnawialnych[7]. Jak podkreślono we wniosku, może ono

[5] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).

[6] Badanie TNO „Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen”, (7 kwietnia 2015 r.), s. 11.

[7] Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 16.

również pomóc Niderlandom w osiągnięciu wyznaczonego w tej dyrektywie celu 10 % udziału energii ze źródeł odnawialnych w sektorze transportu w 2020 r.

We wniosku podkreślono, że bardziej powszechne korzystanie z pojazdów elektrycznych przyczyni się nie tylko do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, lecz także do znacznej poprawy jakości powietrza: obszary miejskie najbardziej zagrożone zanieczyszczeniem stanowią najpoważniejsze wyzwanie, a emisje związane z transportem są głównym źródłem zanieczyszczenia (zwłaszcza przekroczenia dopuszczalnych wartości NO_2). Ponadto nawet jeżeli energia elektryczna nie byłaby w pełni produkowana ze źródeł odnawialnych, większość korzyści zostałaby utrzymana, ponieważ źródła emisji związane z wytwarzaniem energii elektrycznej (elektrownie) znajdują się daleko od punktów newralgicznych dotyczących jakości powietrza i łatwiej jest je poddać kontroli zanieczyszczeń.

Polityka energetyczna

Jak poinformowały władze niderlandzkie, badanie zlecone na szczeblu krajowym wykazało, że obecnie w wielu przypadkach nie ma jeszcze wystarczającego uzasadnienia biznesowego dla publicznych stacji ładowania. Stanowi to przeszkodę dla rozwoju infrastruktury stacji ładowania oraz korzystania z pojazdów elektrycznych.

W związku z tym, deklarowanym celem środka jest wzmocnienie uzasadnienia biznesowego dla publicznych stacji ładowania, co z kolei powinno zwiększyć atrakcyjność korzystania z pojazdów elektrycznych i sprzyjać ochronie środowiska. Szybkie uruchomienie publicznej infrastruktury ładowania ma kluczowe znaczenie dla przejścia od pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi do pojazdów elektrycznych. Dobrze rozwinięta infrastruktura jest niezbędna, by pojazdy elektryczne stały się rzeczywistą alternatywą dla pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi. Jest to ważne z uwagi na korzyści dla środowiska naturalnego, jakie niesie ze sobą korzystanie z pojazdów elektrycznych. Pojazdy elektryczne przeważnie emitują mniej CO_2 oraz zanieczyszczeń powietrza (PM10, NOx) niż pojazdy korzystające z paliw kopalnych.

We wniosku podkreślono, że operatorzy stacji ładowania będą mieli możliwość przeniesienia (części) korzyści wynikających ze środka na swoich klientów w formie obniżki opłat za ładowanie. Skutkowałoby to obniżeniem kosztów posiadania pojazdów elektrycznych, co z kolei miałoby pozytywny wpływ na wybór zakupu nowego samochodu elektrycznego zamiast samochodu zasilanego paliwami kopalnymi. Kolejnym pozytywnym skutkiem niższych opłat za ładowanie jest to, że posiadacze pojazdów hybrydowych typu plug-in, które mogą być napędzane zarówno energią elektryczną, jak i paliwem kopalnym, zostaną zachęceni do korzystania raczej z energii elektrycznej niż z paliwa kopalnego.

Polityka transportowa

Przedmiotowa inicjatywa jest w pełni zgodna z dyrektywą 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych[8]. Dyrektywa ta nakłada na państwa członkowskie wymóg opracowania ram polityki krajowej w zakresie rozwoju rynku paliw alternatywnych i związanej z nimi infrastruktury, w szczególności na obszarach miejskich i podmiejskich oraz innych gęsto zaludnionych obszarach. Dyrektywa ta zobowiązuje państwa członkowskie do instalacji odpowiedniej liczby publicznie dostępnych stacji ładowania.

[8] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

Ponadto system transportowy UE musi odejść od paliw kopalnych oraz zmodernizować się, aby obniżyć swoje emisje o 90 % do 2050 r. Elektromobilność ma kluczowe znaczenie i przyspieszy obniżanie emisyjności oraz ograniczy zanieczyszczenie, zwłaszcza w miastach, a nowe usługi w zakresie mobilności zwiększą efektywność systemu transportowego i zmniejszą zagęszczenie ruchu[9].

Rynek wewnętrzny i uczciwa konkurencja

Z punktu widzenia rynku wewnętrznego i uczciwej konkurencji środek jest dostępny dla wszystkich podmiotów z UE bez rozróżnienia. Państwo pochodzenia operatora stacji ładowania nie jest warunkiem dla stosowania środka. Odstępstwo nie prowadziłoby do żadnych problemów z funkcjonowaniem rynku wewnętrznego.

W rozpatrywanym przypadku istotne zakłócenie omawianego rodzaju jest tym mniej prawdopodobne, że Niderlandy będą przestrzegać minimalnego poziomu opodatkowania energii elektrycznej do zastosowań gospodarczych, który jest określony w dyrektywie 2003/96/WE.

Okres, w którym, zgodnie z wnioskiem, ma obowiązywać upoważnienie do stosowania obniżonej stawki podatku, chyba że w aktualnych ramach i warunkach nastąpią istotne zmiany, sprawi, że nie jest prawdopodobne, by analiza przeprowadzona w poprzednich akapitach mogła ulec zmianie przed datą wygaśnięcia środka.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Art. 19 dyrektywy Rady 2003/96/WE.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Dziedzina podatków pośrednich objęta art. 113 TFUE nie jest sama w sobie przedmiotem wyłącznej kompetencji Unii Europejskiej w rozumieniu art. 3 TFUE.

Jednak zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE Radzie przyznano wyłączne kompetencje, w ramach prawa wtórnego, do upoważnienia państwa członkowskiego do wprowadzenia dodatkowych zwolnień lub obniżek w rozumieniu tego przepisu. Państwa członkowskie nie mogą zatem zastępować w tym zakresie Rady. W związku z tym zasada pomocniczości nie ma zastosowania do niniejszej decyzji wykonawczej. Ponieważ niniejszy akt nie stanowi projektu aktu ustawodawczego, nie należy go w każdym razie przekazywać parlamentom narodowym na mocy protokołu nr 2 do Traktatów w celu poddania analizie jego zgodności z zasadą pomocniczości.

• Proporcjonalność

Wniosek spełnia wymogi zasady proporcjonalności. Obniżka podatku nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia przedmiotowego celu.

• Wybór instrumentu

Proponowany instrument to decyzja wykonawcza Rady. Art. 19 dyrektywy 2003/96/WE przewiduje jedynie środek tego typu.

[9] Strategia integracji systemów energetycznych (COM(2020) 299 final, lipiec 2020 r.).

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Przedmiotowy środek nie wymaga oceny obowiązującego prawodawstwa.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Niderlandy i dotyczy wyłącznie tego państwa członkowskiego.

• Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

• Ocena skutków

Wniosek dotyczy upoważnienia dla jednego państwa członkowskiego wydawanego na wniosek tego państwa i nie wymaga przeprowadzenia oceny skutków. Wpływ na ceny jest ograniczony; wpływ na zdrowie ludzkie i środowisko jest pozytywny, ponieważ środek ma na celu zmniejszenie korzystania z paliw kopalnych i promowanie ekologicznej energii w transporcie.

Z informacji dostarczonych przez Niderlandy wynika ponadto, że środek ten będzie miał dość ograniczony wpływ na dochody podatkowe[10], a stawka podatku od energii elektrycznej będzie nadal wyższa od minimalnego poziomu opodatkowania określonego w dyrektywie 2003/96/WE. Niderlandy oczekują, że przedmiotowy środek będzie miał pozytywny wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych, a w szczególności na redukcję emisji i poprawę lokalnej jakości powietrza.

• Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Środek nie przewiduje uproszczenia. Jest on następstwem wniosku złożonego przez Niderlandy i dotyczy wyłącznie tego państwa członkowskiego.

• Prawa podstawowe

Środek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Proponowany środek nie pociąga ze sobą obciążenia finansowego ani administracyjnego dla Unii. Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Nie jest konieczny plan wdrożenia. Niniejszy wniosek dotyczy upoważnienia do zastosowania obniżki podatku przez jedno państwo członkowskie, wydawanego na wniosek tego państwa. Upoważnienie ma być ważne przez ograniczony okres do dnia 1 stycznia 2025 r. Stawka podatkowa, która będzie obowiązywać, będzie wyższa od minimalnego poziomu opodatkowania określonego w dyrektywie w sprawie opodatkowania energii. Środek można

[10] Według szacunków Niderlandów powiązane roczne wydatki budżetowe wyniosą 4,2 mln EUR w 2021 r., 5,3 mln EUR w 2022 r., 6,2 mln EUR w 2023 r. i 7 mln EUR w 2024 r.

poddać przeglądowi w przypadku wniosku o odnowienie środka po wygaśnięciu okresu jego obowiązywania.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Wniosek nie wymaga dokumentów wyjaśniających dotyczących transpozycji do prawa krajowego.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 zawiera definicję „pojazdów elektrycznych” zaczerpniętą z art. 2 dyrektywy 2014/94/UE. Definicja uściśla zakres stosowania przedmiotowego środka.

Na mocy art. 2 Niderlandy zostaną upoważnione do stosowania obniżonej stawki opodatkowania wobec energii elektrycznej dostarczanej do stacji ładowania i wykorzystywanej do bezpośredniego ładowania pojazdów elektrycznych.

Stawka opodatkowania po obniżkach nie może być niższa niż unijne stawki minimalne określone w dyrektywie 2003/96/WE, a obniżka będzie stosowana w odniesieniu do energii elektrycznej wykorzystywanej zarówno w pojazdach prywatnych, jak i służbowych.

Krajowy środek objęty niniejszą decyzją jest częścią polityki opracowanej przez Niderlandy w celu redukcji emisji CO_2, poprawy jakości powietrza, zwiększenia udziału energii ze źródeł odnawialnych w transporcie oraz przyczynienia się do osiągnięcia celów UE w zakresie zmiany klimatu. Środek ten zapewni zachęty dla konsumentów, aby korzystali z bardziej ekologicznych źródeł energii w sektorze transportu.

W art. 3 określono, że upoważnienia udziela się z mocą od dnia 1 stycznia 2021 r. na okres czterech lat, zgodnie z wnioskiem Niderlandów.

Wyjaśniono w nim również, że w przypadku gdy Rada przyjmie ogólne przepisy dotyczące korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej dla pojazdów elektrycznych, niniejsza decyzja przestanie obowiązywać w dniu, w którym te ogólne przepisy zaczną obowiązywać.

Art. 4 stanowi, że decyzja skierowana jest do Niderlandów.

2021/0010 (NLE)

Wniosek

DECYZJA WYKONAWCZA RADY

upoważniająca Niderlandy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania wobec energii elektrycznej dostarczanej do [stacji ładowania dla] pojazdów elektrycznych zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej[1], w szczególności jej art. 19,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Decyzją wykonawczą Rady (UE) 2016/2266[2], zgodnie z art. 19 dyrektywy 2003/96/WE, upoważniono Niderlandy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania wobec energii elektrycznej dostarczanej do stacji ładowania i wykorzystywanej do bezpośredniego ładowania pojazdów elektrycznych do dnia 31 grudnia 2020 r.

(2) W dniu 30 marca 2020 r. Niderlandy wystąpiły o upoważnienie do dalszego stosowania obniżonej stawki opodatkowania wobec energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów elektrycznych w okresie od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 1 stycznia 2025 r. Na wniosek Komisji w dniu 20 listopada 2020 r. Niderlandy przekazały dodatkowe informacje na poparcie swojego wniosku.

(3) Obniżona stawka opodatkowania ma na celu dalsze promowanie korzystania z pojazdów elektrycznych poprzez zmniejszenie kosztów energii elektrycznej stosowanej do napędzania tych pojazdów.

(4) Korzystanie z pojazdów elektrycznych zapobiega emisji zanieczyszczeń powietrza w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego lub innych paliw kopalnych i dzięki temu przyczynia się do poprawy jakości powietrza w miastach. Korzystanie z pojazdów elektrycznych może dodatkowo zmniejszyć emisję CO_2, w szczególności jeżeli energia elektryczna wytwarzana jest ze źródeł odnawialnych. Oczekuje się zatem, że obniżona stawka opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów elektrycznych przyczyni się do realizacji celów polityki Unii w dziedzinie ochrony środowiska i zdrowia oraz przeciwdziałania zmianie klimatu.

(5) Niderlandy podkreśliły, że obniżona stawka opodatkowania miałaby zastosowanie do dostaw energii elektrycznej do stacji ładowania pojazdów elektrycznych bezpośrednio

[1] Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

[2] Decyzja wykonawcza Rady (UE) 2016/2266 z dnia 6 grudnia 2016 r. upoważniająca Niderlandy do stosowania obniżonej stawki opodatkowania wobec energii elektrycznej dostarczanej do stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych (Dz.U. L 342 z 16.12.2016, s. 30).

połączonych z siecią elektroenergetyczną, w tym do publicznych stacji ładowania i niektórych prywatnych lub korporacyjnych stacji ładowania.

(6) Niderlandy wniosły o zastosowanie obniżonej stawki opodatkowania wyłącznie wobec stacji ładowania, w których energia elektryczna jest używana do bezpośredniego ładowania pojazdów elektrycznych, a nie wobec energii elektrycznej dostarczanej poprzez wymianę akumulatorów.

(7) Obniżona stawka opodatkowania wobec energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów elektrycznych za pośrednictwem stacji ładowania wzmocni uzasadnienie biznesowe dla publicznie dostępnych stacji ładowania w Niderlandach, co z kolei zwiększy atrakcyjność korzystania z pojazdów elektrycznych i poprawi jakość powietrza.

(8) Zważywszy na dość ograniczoną liczbę pojazdów elektrycznych oraz na fakt, że poziom opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów elektrycznych za pośrednictwem stacji ładowania dla zastosowań gospodarczych będzie wyższy od poziomu minimalnego opodatkowania określonego w art. 10 dyrektywy 2003/96/WE, obniżona stawka opodatkowania nie powinna doprowadzić do zakłóceń konkurencji w okresie, na który składany jest wniosek o upoważnienie, a tym samym nie powinna wpłynąć negatywnie na funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

(9) Poziom opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów elektrycznych za pośrednictwem stacji ładowania, które nie są przeznaczone do zastosowań gospodarczych, będzie wyższy od minimalnego poziomu opodatkowania do zastosowań innych niż gospodarcze określonego w art. 10 dyrektywy 2003/96/WE.

(10) Każde upoważnienie przyznawane na podstawie art. 19 ust. 1 dyrektywy 2003/96/WE musi być ściśle ograniczone w czasie. W celu zapewnienia, aby okres obowiązywania upoważnienia był wystarczająco długi, aby nie zniechęcać odpowiednich podmiotów do dokonywania niezbędnych inwestycji, należy udzielić upoważnienia na wnioskowany okres. Upoważnienie powinno jednak przestać obowiązywać od daty rozpoczęcia stosowania ogólnych przepisów dotyczących korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej dla pojazdów elektrycznych, które mogą zostać przyjęte przez Radę na podstawie art. 113 lub wszelkich innych stosownych postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, jeżeli przepisy takie zaczną obowiązywać przed dniem 1 stycznia 2025 r.

(11) Aby uniknąć potencjalnego wzrostu obciążeń administracyjnych dla dystrybutorów i redystrybutorów energii elektrycznej wynikającego ze zmian obowiązujących stawek podatkowych, Niderlandy powinny mieć możliwość stosowania w sposób nieprzerwany obniżonej stawki opodatkowania energii elektrycznej dostarczanej do pojazdów elektrycznych. Należy zatem udzielić wnioskowanego upoważnienia ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2021 r., w celu zachowania ciągłości w stosunku do wcześniejszych uregulowań na mocy decyzji wykonawczej (UE) 2016/2266.

(12) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania unijnych przepisów dotyczących pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej decyzji zastosowanie ma definicja „pojazdu elektrycznego” ustanowiona w art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE[3].

Artykuł 2

Niderlandy zostają upoważnione do stosowania obniżonej stawki opodatkowania wobec energii elektrycznej dostarczanej do stacji ładowania, w których energia elektryczna jest używana do bezpośredniego ładowania pojazdów elektrycznych, z wyłączeniem stacji ładowania, w których następuje wymiana akumulatorów do pojazdów elektrycznych, pod warunkiem przestrzegania minimalnych poziomów opodatkowania określonych w art. 10 dyrektywy 2003/96/WE.

Artykuł 3

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia 1 stycznia 2025 r.

W przypadku gdy Rada, działając na podstawie art. 113 lub wszelkich innych stosownych postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, przyjmie ogólne przepisy dotyczące korzyści podatkowych w odniesieniu do energii elektrycznej dla pojazdów elektrycznych, niniejsza decyzja przestaje obowiązywać z dniem rozpoczęcia stosowania tych ogólnych przepisów.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Niderlandów.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący

[3] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).