EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

o dovoljenju Nizozemski, da uporabi nižjo stopnjo obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja [polnilnim postajam za] električna vozila, v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Obdavčitev energentov in električne energije v Uniji ureja Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije[1] (v nadaljnjem besedilu: direktiva o obdavčitvi energije ali Direktiva).

V skladu s členom 19(1) Direktive, poleg določb zlasti iz členov 5, 15 in 17, lahko Svet na predlog Komisije kateri koli državi članici soglasno dovoli uvedbo nadaljnjih izjem ali znižanj ravni obdavčitve zaradi upoštevanja posebnih politik.

Člen 15(1)(e) Direktive dovoljuje državam članicam, da odobrijo znižanje davka ali davčno izjemo za električno energijo, ki se uporablja za prevoz blaga in potnikov po železnici, s podzemno železnico, tramvajem in trolejbusom. Vendar pa ni določbe, ki bi dovoljevala znižanje davka za električno energijo, uporabljeno za prevoz z električnimi vozili, ki niso trolejbusi.

Nizozemski je bila z Izvedbenim sklepom Sveta (EU) 2016/2266[2] že dovoljena uporaba znižane stopnje obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja polnilnim postajam za električna vozila, do 31. decembra 2020.

Cilj tega predloga je Nizozemski dovoliti, da od 1. januarja 2021 do 1. januarja 2025, kot je zahtevala, še naprej uporablja nižjo raven obdavčitve za električno energijo, dobavljeno polnilnim postajam za električna vozila. To znižanje je namenjeno nadaljevanju spodbujanja uporabe čistejših vrst prevoza, zmanjševanju lokalne onesnaženosti zraka in zniževanju emisij CO2 iz prometa.

Nizozemski organi so z dopisom z dne 30. marca 2020 ter v nadaljnji korespondenci in v skladu s členom 19 Direktive Komisijo obvestili, da nameravajo uvesti znižano davčno stopnjo 51,64 EUR na MWh za električno energijo, ki se dobavlja polnilnim postajam za električna vozila, pri letni porabi do 10 MWh na polnilno postajo. Porabo nad 10 do 50 MWh nameravajo obdavčiti po stopnji 51,64 EUR, porabo nad 50 do 10 000 MWh po stopnji 13,75 EUR in letno porabo nad 10 000 MWh po stopnji 0,56 EUR. Za polnilne postaje, za katere ne velja stopnja davka za poslovno uporabo, nameravajo letno porabo nad 10 000 MWh obdavčiti po stopnji 1,13 EUR. Skupna davčna stopnja bo višja od najnižje stopnje obdavčitve električne energije za poslovno uporabo, kot je določena v Direktivi 2003/96/ES. Trenutno veljavna nacionalna davčna stopnja za električno energijo, ki se uporablja za polnjenje električnih vozil, za začetnih 10 MWh letne porabe bi znašala 94,28 EUR na MWh, kar je nacionalna davčna stopnja za električno energijo za poslovno in neposlovno uporabo za to raven porabe. Trenutno Nizozemska uporablja diferencirane nacionalne davčne stopnje za električno energijo glede na porabljeno količino v skladu s členom 5 Direktive 2003/96/ES[3].

---

1 UL L 283, 31.10.2003, str. 51.

2 UL L 342, 16.12.2016, str. 30.

3 Nizozemska uporablja diferencirane davčne stopnje za električno energijo v skladu s členom 5 Direktive 2003/96/ES na osnovi količinskih ravni porabe. Na podlagi zadnjih predloženih informacij so nacionalne davčne stopnje naslednje: 94,28 EUR na MWh za 0–10 MWh letno porabljene električne energije, 51,64 EUR za količine nad 10 do 50 MWh, 13,75 EUR za količine nad 50 do 10 000 MWh. Za porabo nad 10 000 MWh znaša davčna stopnja za poslovno uporabo 0,56 EUR in za neposlovno

Nizozemska je dodatne podatke predložila 20. novembra 2020.

Nizozemska bi še naprej uporabljala znižano stopnjo obdavčitve za električno energijo, ki jo za električna vozila dobavljajo namenske javne in v nekaterih primerih zasebne polnilne postaje za električna vozila ali polnilne postaje v lasti podjetij. Te polnilne postaje so običajno neposredno priključene na omrežje. Upravljavci polnilnih postaj in zasebni ali poslovni subjekti, ki so upravičeni do uporabe znižane stopnje, bodo morali dobavitelju električne energije predložiti izjavo, v kateri potrjujejo, da je priključek na omrežje namenjen izključno dobavi električne energije za električna vozila. Nizozemski zahtevek izključuje iz znižanja polnilne postaje, kjer polnjenje poteka z izmenjavo akumulatorjev.

Skupna stopnja obdavčitve, vključno z znižano stopnjo za začetnih 10 MWh letne porabe za vsak subjekt, bi bila veliko nad najnižjo ravnjo, določeno v Prilogi I, Preglednici C Direktive Sveta 2003/96/ES.

Po besedah nizozemskih organov bo moral upravljavec polnilne postaje v primeru, da namerava za svoje polnilne postaje uporabiti znižano davčno stopnjo za električno energijo, dobavitelju električne energije predložiti izjavo, v kateri bo pojasnil, kateri od njegovih priključkov na omrežje so izključno namenjeni dobavi električne energije za električna vozila. Ukrep bi se nanašal samo na električno energijo, dobavljeno določenim priključkom. Poleg tega mora upravljavec polnilne postaje obvestiti dobavitelja električne energije, če ima finančne težave in je upravičeno do pomoči v skladu s Smernicami o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (2014/C 249/01). V tem primeru dobavitelj ne sme več uporabljati znižane davčne stopnje za električno energijo.

Prednosti znižane davčne stopnje se spreminjajo glede na količino kilovatnih ur. Kot so poudarili nizozemski organi, se na podlagi študije, naročene na nacionalni ravni, dobava na polnilno postajo v letu 2020 v povprečju ocenjuje na 3 900 kWh. V tem primeru je največja prednost na polnilno postajo v letu 2020 ocenjena na 289 EUR na leto. Ta prednost se bo povečala, če se poveča standardna davčna stopnja za električno energijo. Poleg tega lahko polnilna postaja v praksi zagotovi 12 000 kWh na leto. To pomeni, da bo pričakovana največja skupna prednost v letu 2020 znašala 815 EUR. Število polnilnih postaj na upravičenca se razlikuje.

Nizozemski organi so poročali, da je trenutno na Nizozemskem približno 40 upravljavcev polnilnih postaj.

Ukrep je na voljo vsem upravljavcem iz EU brez diskriminacije. Država izvora upravljavca polnilne postaje ni pogoj za uporabo ukrepa. Tudi prevozno podjetje ali gospodinjstvo, ki ima polnilno postajo, lahko uporabi ukrep, če izpolnjuje zgoraj omenjene pogoje.

Kot je poudarjeno v zahtevku, je študija, ki jo je naročilo nizozemsko ministrstvo za promet, pokazala, da trenutno v številnih primerih še vedno ni pozitivne poslovne spodbude za javne polnilne postaje. To je ovira za razvoj javne infrastrukture za polnjenje in uporabo električnih avtomobilov. Cilj ukrepa je nadalje izboljšati poslovanje javnih polnilnih postaj, kar bo naredilo uporabo električnih avtomobilov privlačnejšo in izboljšalo okolje. Hiter razvoj javne infrastrukture za polnjenje je ključnega pomena za prehod z vozil z motorji z notranjim izgorevanjem, ki večinoma uporabljajo fosilna goriva, na električna vozila. Za to, da električna vozila postanejo uresničljiva alternativa tradicionalnemu cestnemu prevozu, je

uporabo 1,13 EUR. Kot so navedli nizozemski organi, se davčne stopnje za električno energijo letno prilagajajo na podlagi stopenj inflacije.

potrebna dobro razvita infrastruktura. To je pomembno zaradi okoljskih koristi, ki jih prinaša prehod na električno vožnjo. Električna vozila na splošno proizvajajo manj emisij CO2 in onesnaževal lokalnega zraka (PM10, NOx) kot vozila na fosilna goriva[4]. Po navedbah nizozemskih organov je leta 2019 delež električne energije, proizvedene iz premoga, znašal 14 %. Predvideva se, da bo leta 2030 ta delež znašal 0 %. Leta 2019 je delež električne energije iz obnovljivih virov na Nizozemskem znašal 18 %, leta 2025 naj bi znašal 58 %, leta 2030 pa 75 %.

V zahtevku je poudarjeno, da bi upravljavec polnilne postaje imel možnost prenesti (del) prednosti, ki izhaja iz ukrepa, svojim strankam v obliki znižanja cen za polnjenje. V tem primeru bi se strošek lastništva električnega vozila znižal zaradi nižjih stroškov vožnje. To bo potrošnike spodbudilo, da bodo izbirali nove električne avtomobile namesto novih avtomobilov na fosilna goriva. Drugi pozitivni učinek nižjih cen polnjenja je, da bo lastnike hibridnih vozil, ki se polnijo preko električne vtičnice in lahko vozijo na električno energijo ter na fosilna goriva, spodbujal k uporabi električne energije namesto fosilnih goriv.

Kar zadeva obdobje uporabe ukrepa, bi moralo biti navedeno obdobje načeloma dovolj dolgo, da bi še naprej zagotavljalo pravno varnost upravljavcem električne energije, zasebnim in poslovnim subjektom. Nizozemska je zaprosila za podaljšanje za štiri leta od največ možnih šestih. Pod temi pogoji se zdi primerno odobriti dovoljenje za obdobje štirih let, kot je zaprosila Nizozemska in ga dovoljuje Direktiva.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

V skladu s tretjim pododstavkom člena 19(1) Direktive se prouči vsak zahtevek, pri čemer se med drugim upoštevajo pravilno delovanje notranjega trga, potreba po zagotavljanju poštene konkurence ter zdravstvena, okoljska, energetska in transportna politika EU.

Uporaba znižanja davkov, kot je opisana, ne bo ovirala trgovine znotraj EU. Ukrep je na voljo vsem upravljavcem iz EU brez diskriminacije. Država izvora upravljavca polnilne postaje ni pogoj za uveljavljanje ukrepa. Uporaba odstopanja ne bi oteževala delovanja notranjega trga in preprečevala doseganja ciljev politik EU, temveč bi podpirala njihovo doseganje, zlasti na področju energetike, prometa, podnebnih sprememb in okolja.

Določbe direktive o obdavčitvi energije

Prvi pododstavek člena 19(1) Direktive se glasi:

Razen določb prejšnjih členov, zlasti členov 5, 15 in 17, lahko Svet, na predlog Komisije, državi članici soglasno dovoli uvedbo nadaljnjih izjem ali znižanj zaradi upoštevanja posebnih politik.

V skladu z mnenjem nizozemskih organov zadevni nacionalni ukrep izpolnjuje to zahtevo. Sledi nameram Nizozemske za znižanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz vozil ter nadaljevanje podpiranja cilja EU na področju podnebnih sprememb glede znižanja emisij CO2 ter povečuje delež obnovljivih virov energije v končni porabi energije v prevoznem sektorju. Možnost znižanja davka za električno energijo, ki se dobavlja električnim vozilom, bi potrošnike predvidoma dodatno spodbudila k uporabi čistejše energije in izboljšanju okolja.

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

Pravila o državni pomoči

Nizozemski organi priznavajo, da ukrep pomeni državno pomoč v korist upravljavcev polnilnih postaj, ki dobavljajo električno energijo električnim vozilom, kar morda izpolnjuje pogoje za pomoč, dodeljeno na podlagi skupinskih izjem, iz člena 44 Uredbe Komisije št. 651/2014/EU[5].

Ukrep sodi v področje uporabe navedene uredbe in je posledično izvzet iz zahteve po predhodni priglasitvi, pod pogojem, da je v skladu s pogoji iz člena 44 uredbe o splošnih skupinskih izjemah (Uredba št. 651/2014/EU) ter z njenimi splošnimi pogoji.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Okoljska politika in politika podnebnih sprememb

Izvajanje tega ukrepa bo prispevalo k zmanjšanju emisij iz vozil in podpiralo dolgoročne cilje EU na področju podnebnih sprememb za zmanjšanje emisij CO2. Glede na oceno, ki so jo predložili nizozemski organi, bo pričakovani delež električne energije iz obnovljivih virov na Nizozemskem leta 2025 znašal okrog 58 %, leta 2030 pa bo dosegel 75 %. Po podatkih Nizozemske izvira električna energija, ki se uporablja v javni infrastrukturi za polnjenje, skoraj izključno iz obnovljivih virov energije. Raziskava[6], izvedena na Nizozemskem, kaže, da to lahko pripelje do 70-odstotnega zmanjšanja emisij CO2, kar je popolnoma v skladu z Direktivo 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov[7]. Kot je poudarjeno v zahtevku, lahko Nizozemski pomaga tudi doseči cilj 10 % energije iz obnovljivih virov v prometu do leta 2020, ki je določen v navedeni direktivi.

Poleg zmanjšanja emisij toplogrednih plinov zahtevek poudarja, da bo širša uporaba električnih avtomobilov močno pomagala pri izboljšanju kakovosti zraka, saj so žarišča onesnaženosti v mestih eden največjih izzivov in emisije, ki so posledica prometa, predstavljajo enega glavnih prispevkov k onesnaženosti (še posebej s preseganjem NO2). Poleg tega bi tudi v primeru, ko električna energija ni v celoti proizvedena iz obnovljivih virov, večina koristi ostala, saj se emisije, ki nastanejo pri proizvodnji, nahajajo daleč od žarišč onesnaženosti, viri emisij - elektrarne - pa bi bile bolj pripravljene za nadzor nad onesnaževanjem.

Energetska politika

Kot so sporočili nizozemski organi, je študija, naročena na nacionalni ravni, pokazala, da v številnih primerih javne polnilne postaje še ne poslujejo pozitivno. To je ovira za razvoj javne infrastrukture za polnjenje in uporabo električnih avtomobilov.

Zato je navedeni cilj ukrepa izboljšati poslovanje javnih polnilnih postaj, kar bo uporabo električnih avtomobilov naredilo privlačnejšo in izboljšalo okolje. Hitro uvajanje javne infrastrukture za polnjenje je ključnega pomena za prehod z vozil na fosilna goriva na električna vozila. Za to, da električna vozila postanejo realna alternativa vozilom na fosilna goriva, je potrebna dobra infrastruktura. To je pomembno zaradi okoljskih koristi, ki jih prinaša prehod na električno vožnjo. Električna vozila na splošno proizvajajo manj emisij CO2 in onesnaževal zraka (PM10, NOx) kot vozila na fosilna goriva.

---

5 Uredba Komisije št. 651/2014/EU z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1).

6 TNO 'Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen', (7. april 2015), str. 11–15.

7 UL L 140, 5.6.2009, str. 16.

Kot je poudarjeno v zahtevku, ima upravljavec polnilne postaje tudi možnost prenesti (del) prednosti, ki izhaja iz ukrepa, svojim strankam v obliki znižanja cen za polnjenje. V tem primeru se bodo zmanjšali stroški lastništva električnih vozil, kar spet pozitivno vpliva na izbiro nakupa novega električnega avtomobila namesto novega avtomobila na fosilna goriva. Drugi pozitivni učinek nižjih cen polnjenja je, da bo lastnike hibridnih vozil, ki se polnijo preko električne vtičnice in lahko vozijo na električno energijo ter na fosilna goriva, spodbujal k uporabi električne energije namesto fosilnih goriv.

Prometna politika

Pobuda je popolnoma v skladu z Direktivo 2014/94/EU[8] o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Ta direktiva od držav članic zahteva, da sprejmejo nacionalne okvire politike za razvoj trga alternativnih goriv in ustrezne infrastrukture, še posebej na mestnih/primestnih in drugih gosto poseljenih območjih. Direktiva države članice obvezuje, da namestijo primerno število javno dostopnih polnilnih postaj.

Poleg tega je treba prometni sistem EU razogljičiti in posodobiti, da bi do leta 2050 njegove emisije zmanjšali za 90 %. Električna mobilnost je ključnega pomena, saj bo pospešila razogljičenje in zlasti v mestih zmanjšala onesnaževanje, nove storitve mobilnosti pa bodo povečale učinkovitost prometnega sistema in zmanjšale zastoje[9].

Notranji trg in poštena konkurenca

Z vidika notranjega trga in poštene konkurence je ukrep odprt za vse subjekte EU brez diskriminacije. Država izvora upravljavca polnilne postaje ni pogoj za uveljavljanje ukrepa. Uporaba odstopanja ne bi povzročala nikakršnih težav za delovanje notranjega trga.

V tem primeru je precejšnje izkrivljenje, kakršno je omenjeno zgoraj, še manj verjetno, ker bo Nizozemska spoštovala najnižjo raven obdavčitve električne energije, predpisano z Direktivo 2003/96/ES.

Zaradi časovnega okvira, za katerega se predlaga dovoljenje za uporabo znižane davčne stopnje, razen v primeru bistvenih sprememb sedanjega okvira in razmer, ni verjetno, da se bo analiza iz prejšnjih odstavkov spremenila pred datumom izteka tega ukrepa.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Člen 19 Direktive Sveta 2003/96/ES.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Področje posredne obdavčitve, ki ga obravnava člen 113 PDEU, samo po sebi ni v izključni pristojnosti Evropske unije v smislu člena 3 PDEU.

Vendar ima Svet v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES v okviru sekundarne zakonodaje izključno pristojnost, da državam članicam dovoli uporabo nadaljnjih izjem ali znižanj v smislu navedene določbe. Zato države članice ne morejo prevzeti te naloge Sveta. Posledično se načelo subsidiarnosti za ta izvedbeni sklep ne uporablja. Vsekakor pa tega dokumenta v

[8] Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

[9] Strategija za povezovanje energetskega sistema (COM(2020) 299 final, julij 2020).

skladu s Protokolom št. 2 k Pogodbama ni treba posredovati nacionalnim parlamentom za preverjanje skladnosti z načelom subsidiarnosti, saj ne gre za osnutek zakonodajnega akta.

- **Sorazmernost**

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti. Znižanje davkov ne presega tega, kar je potrebno za doseganje zadevnega cilja.

- **Izbira instrumenta**

Predlagani instrument je izvedbeni sklep Sveta. Člen 19 Direktive 2003/96/ES določa le to vrsto ukrepa.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene in preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Za ta ukrep ni potrebna ocena obstoječe zakonodaje.

- **Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Ta predlog temelji na zahtevku Nizozemske in zadeva le to državo članico.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zunanje strokovno mnenje ni bilo potrebno.

- **Ocena učinka**

Ta predlog se nanaša na dovoljenje posamezni državi članici na njeno zahtevo in ne zahteva ocene učinka. Učinek na cene je omejen, učinek na zdravje ljudi in okolje je pozitiven, saj je cilj ukrepa zmanjšati uporabo fosilnih goriv in spodbujati čistejšo energijo v prometu.

Poleg tega informacije, ki jih je predložila Nizozemska, kažejo na to, da bo ukrep imel sorazmerno omejen učinek na davčne prihodke[10], davčna stopnja za električno energijo pa bo še vedno nad najnižjo ravnjo obdavčitve, ki jo določa Direktiva 2003/96/ES. Nizozemska pričakuje, da bo ukrep imel pozitiven učinek na doseganje njenih okoljskih ciljev in zlasti na zmanjšanje emisij in izboljšanje kakovosti zraka v lokalnem okolju.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Ukrep ne predvideva poenostavitve. Je rezultat zahtevka Nizozemske in zadeva le to državo članico.

- **Temeljne pravice**

Ukrep ne vpliva na temeljne pravice.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ta ukrep ne povzroča finančne in administrativne obremenitve za Unijo. Zato predlog ne vpliva na proračun Unije.

[10] Nizozemska ocena letnih proračunskih odhodkov znaša 4,2 milijona EUR za leto 2021, 5,3 milijona EUR za leto 2022, 6,2 milijona EUR za leto 2023 in 7 milijonov EUR za leto 2024.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Načrt za izvedbo ni potreben. Ta predlog se nanaša na dovoljenje za znižanje davka za eno samo državo članico na njeno lastno zahtevo. Določeno je za omejeno obdobje do 1. januarja 2025. Uporabljena davčna stopnja bo nad najnižjo ravnjo obdavčitve, določeni v direktivi o obdavčitvi energije. Ukrep je mogoče oceniti v primeru prošnje za podaljšanje po preteku obdobja veljavnosti.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Za predlog niso potrebni obrazložitveni dokumenti o prenosu.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 vsebuje opredelitev pojma „električno vozilo“ iz člena 2 Direktive 2014/94/EU. Opredelitve zagotavljajo jasnost glede obsega uporabe ukrepa.

V skladu s členom 2 se Nizozemski dovoli uporaba nižje davčne stopnje za električno energijo, ki se dobavlja polnilnim postajam, ki se neposredno uporabljajo za polnjenje električnih vozil.

Raven obdavčitve po znižanjih ne sme biti nikoli nižja od najnižjih ravni EU iz Direktive 2003/96/ES, znižanje pa se nanaša na električno energijo tako za zasebne kot poslovne avtomobile.

Nacionalni ukrep, predviden s tem sklepom, je del politike, ki jo je Nizozemska oblikovala, da bi zmanjšala emisije CO2, izboljšala kakovost zraka, povečala delež obnovljivih virov energije v prometu in prispevala k ciljem EU s področja podnebnih sprememb. Ukrep bo potrošnike spodbujal, da preidejo na čistejšo energijo v prometu.

Člen 3 določa, da se zadevno dovoljenje odobri od 1. januarja 2021 za štiri leta, kakor je zahtevala Nizozemska.

Pojasnjuje tudi, da če Svet zagotovi splošne predpise o davčnih ugodnostih za električno energijo za električna vozila, se sklep preneha uporabljati na dan začetka uporabe navedenih splošnih predpisov.

Člen 4 določa, da je sklep naslovljen na Nizozemsko.

2021/0010 (NLE)

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

o dovoljenju Nizozemski, da uporabi nižjo stopnjo obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja [polnilnim postajam za] električna vozila, v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije[1], zlasti člena 19 Direktive,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Z Izvedbenim sklepom Sveta (EU) 2016/2266[2] se Nizozemski dovoli, da do 31. decembra 2020 uporablja nižjo stopnjo obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja polnilnim postajam, ki se neposredno uporabljajo za polnjenje električnih vozil, v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES

(2) Nizozemska je 30. marca 2020 zaprosila za dovoljenje, da v obdobju od 1. januarja 2021 do 1. januarja 2025 še naprej uporablja nižjo stopnjo obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja električnim vozilom. Nizozemska je 20. novembra 2020 na zahtevo Komisije predložila dodatne informacije v podporo svojemu zahtevku.

(3) Namen znižane stopnje obdavčitve je nadalje spodbuditi uporabo električnih vozil z znižanjem stroškov za električno energijo, ki se uporablja za poganjanje teh vozil.

(4) Uporaba električnih vozil preprečuje nastanek emisij onesnaževal zraka, ki nastanejo pri izgorevanju bencina in dizelskega goriva ali drugih fosilnih goriv, ter prispeva k izboljšanju kakovosti zraka v mestih. Uporaba električnih vozil lahko nadalje zmanjša emisije CO2, zlasti če je uporabljena električna energija proizvedena iz obnovljivih virov energije. Zato se predvideva, da bo nižja stopnja obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja električnim vozilom, prispevala k doseganju ciljev politike Unije na področju okolja, zdravja in podnebja.

(5) Nizozemska je poudarila, da bi se znižana stopnja obdavčitve uporabljala za dobavo električne energije polnilnim postajam za električna vozila z neposrednim priključkom na električno omrežje, vključno z javnimi polnilnimi postajami in nekaterimi zasebnimi polnilnimi postajami ali polnilnimi postajami v lasti podjetij.

(6) Nizozemska je prosila, da se znižana stopnja obdavčitve električne energije nanaša samo na polnilne postaje, kjer se električna energija uporablja za neposredno polnjenje

[1] UL L 283, 31.10.2003, str. 51.

[2] Izvedbeni sklep Sveta (EU) 2016/2266 z dne 6. decembra 2016 o dovoljenju Nizozemski, da uporabi nižjo stopnjo obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja polnilnim postajam za električna vozila (UL L 342, 16.12.2016, str. 30).

električnega vozila, in ne na električno energijo, ki se zagotavlja z izmenjavo akumulatorjev.

(7) Znižana stopnja obdavčitve za električno energijo, ki se električnim vozilom dobavlja na polnilnih postajah, bo izboljšala poslovanje javno dostopnih polnilnih postaj na Nizozemskem, kar bo uporabo električnih avtomobilov naredilo privlačnejšo in izboljšalo kakovost zraka.

(8) Glede na sorazmerno omejeno število električnih vozil in dejstvo, da bo raven obdavčitve za električno energijo, ki se električnim vozilom dobavlja na polnilnih postajah za poslovno uporabo, nad najnižjo ravnjo obdavčitve iz člena 10 Direktive 2003/96/ES, znižana stopnja obdavčitve verjetno ne bo povzročila izkrivljanja konkurence v obdobju, za katero se zahteva dovoljenje, in torej ne bo negativno vplivala na pravilno delovanje notranjega trga.

(9) Raven obdavčitve za električno energijo, ki se na polnilnih postajah dobavlja električnim vozilom za neposlovno uporabo, bo nad najnižjo ravnjo obdavčitve za neposlovno uporabo iz člena 10 Direktive 2003/96/ES.

(10) Vsako dovoljenje, odobreno na podlagi člena 19(1) Direktive 2003/96/ES, je strogo časovno omejeno. Da bi se zagotovilo, da je obdobje veljavnosti dovoljenja dovolj dolgo, da zadevnih gospodarskih subjektov ne odvrne od potrebnih naložb, je ustrezno, da se dovoljenje odobri za zahtevano obdobje. Vendar bi se moralo dovoljenje prenehati uporabljati od datuma začetka uporabe kakršnih koli splošnih določb o davčnih ugodnostih za električno energijo, ki se dobavlja električnim vozilom, ki jih sprejme Svet na podlagi člena 113 ali katere koli druge ustrezne določbe Pogodbe o delovanju Evropske unije, če bi se take določbe začele uporabljati pred 1. januarjem 2025.

(11) Da bi se izognili morebitnemu povečanju upravnega bremena za distributerje in redistributerje električne energije, ki bi ga povzročile spremembe veljavnih davčnih stopenj, bi bilo treba zagotoviti, da lahko Nizozemska brez prekinitve uporablja znižano stopnjo obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja električnim vozilom. Zahtevano dovoljenje bi bilo zato treba izdati z učinkom od 1. januarja 2021, da se neprekinjeno sledi prejšnjim ureditvam na podlagi Izvedbenega sklepa (EU) 2016/2266.

(12) Ta sklep ne posega v uporabo pravil Unije o državni pomoči –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Za namene tega sklepa se uporablja opredelitev pojma „električno vozilo“ iz člena 2 Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta[3].

Člen 2

Nizozemski se dovoli uporaba znižane stopnje obdavčitve za električno energijo, dobavljeno polnilnim postajam, ki se neposredno uporabljajo za polnjenje električnih vozil, razen za polnilne postaje za izmenjavo akumulatorjev za električna vozila, pod pogojem, da se upoštevajo najnižje ravni obdavčitve v skladu s členom 10 Direktive 2003/96/ES.

[3] Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

Člen 3

Ta sklep se uporablja od 1. januarja 2021 do 1. januarja 2025.

Če Svet na podlagi člena 113 ali katere koli druge ustrezne določbe Pogodbe o delovanju Evropske unije zagotovi splošne predpise o davčnih ugodnostih za električno energijo, ki se dobavlja električnim vozilom, se ta sklep preneha uporabljati na dan začetka uporabe navedenih splošnih predpisov.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Nizozemsko.

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik