EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 21.1.2021
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,

millega lubatakse Madalmaadel kohaldada [elektrisõidukite laadimisjaamadele] tarnitava elektri suhtes vähendatud maksumäära kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Energiatoodete ja elektrienergia maksustamine on Euroopa Liidus reguleeritud nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiiviga 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik[1] (edaspidi „energia maksustamise direktiiv“ või „direktiiv“).

Direktiivi artikli 19 lõike 1 kohaselt võib nõukogu lisaks artiklites 5, 15 ja 17 sätestatule komisjoni ettepaneku põhjal ühehäälselt lubada, et liikmesriik kehtestab teatavatel poliitilistel kaalutlustel täiendava maksuvabastuse või vähendab maksustamistaset.

Direktiivi artikli 15 lõike 1 punktiga e lubatakse liikmesriikidel kasutada maksuvähendust või -vabastust elektrienergia puhul, mida kasutatakse kaupade ja reisijate vedamiseks raudteel, metrooga, trammiga ning trollibussiga. Samas puudub säte, mis lubaks maksuvähendust elektrienergia puhul, mida kasutatakse muude elektrisõidukitega vedamiseks kui trollibussid.

Nõukogu rakendusotsusega (EL) 2016/2266[2] on Madalmaadel juba lubatud alandada elektrisõidukite laadimisjaamadele tarnitava elektri maksustamismäära kuni 31. detsembrini 2020.

Käesoleva ettepaneku eesmärk on lubada Madalmaadel alandada maksustamistaset elektrisõidukite laadimisjaamadele tarnitava elektri puhul ajavahemikul 1. jaanuar 2021 – 1. jaanuar 2025, nagu taotleti. Selle vähendamise eesmärk on jätkata puhtamate transpordiviiside kasutamise edendamist ning vähendada kohalikku õhusaastet ja transpordist tulenevat CO_2-heidet.

Kooskõlas direktiivi artikliga 19 teavitasid Madalmaade ametiasutused 30. märtsi 2020. aasta kirjaga ja sellele järgnenud kirjavahetusega komisjoni sellest, et nad kavatsevad kohaldada vähendatud maksumäära 51,64 eurot MWh kohta elektrisõidukite laadimisjaamadele tarnitava elektrienergia puhul, kui aastatarbimine on kuni 10 MWh laadimisjaama kohta. Tarbimine alates 10 kuni 50 MWh maksustataks määraga 51,64 eurot, tarbimine üle 50 MWh kuni 10 000 MWh maksustataks määraga 13,75 eurot ja aastatarbimine üle 10 000 MWh maksustataks määraga 0,56 eurot. Nende laadimisjaamade puhul, mis ei ole hõlmatud äriotstarbelise kasutamise maksumääradega, maksustataks aastatarbimine üle 10 000 MWh määraga 1,13 eurot. Üldine maksumäär hakkab olema kõrgem direktiivis 2003/96/EÜ sätestatud alammäärast, mis kehtib elektrienergia äriotstarbelise kasutuse korral. Riiklik maksumäär, mida praegu kohaldatakse elektrisõidukite laadimiseks kasutatava elektrienergia suhtes, oleks aastatarbimise esimese 10 MWh puhul 94,28 eurot MWh kohta, mis on elektrienergia äriotstarbelise ja muu kui äriotstarbelise kasutamise suhtes kohaldatav riiklik maksumäär tarbimise sellise taseme korral. Praegu kohaldavad Madalmaad elektrienergia puhul diferentseeritud riiklikke maksumäärasid vastavalt tarbitud kogusele kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 5[3].

---

1 ELT L 283, 31.10.2003, lk 51–70.

2 ELT L 342, 16.12.2016, lk 30–31.

3 Madalmaad kohaldavad elektrienergia puhul diferentseeritud maksumäärasid kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 5 tarbimise koguste alusel. Viimati esitatud teabe kohaselt on riiklikud maksumäärad järgmised: 94,28 eurot MWh kohta 0–10 MWh aastas tarbitud elektrienergia eest, 51,64

Täiendavat teavet saadi Madalmaadelt 20. novembril 2020.

Madalmaad jätkaksid vähendatud maksumäära kohaldamist elektri suhtes, mida tarnivad elektrisõidukitele sihtotstarbelised üldkasutatavad ja mõnel juhul eraomanduses või firmasisesed elektrisõidukite laadimisjaamad. Laadimisjaamadel on tavaliselt otseühendus võrguga. Laadimisjaamade käitajad ja vähendatud määra kohaldama õigustatud füüsilised või juriidilised isikud on kohustatud esitama elektrienergia tarnijale deklaratsiooni, märkides, et võrguühendus on ette nähtud üksnes elektrisõidukitele elektrienergia tarnimiseks. Madalmaade taotluses jäetakse maksuvähenduse kohaldamisalast välja need laadimisjaamad, kus laadimine toimub akude vahetamisega.

Üldine maksumäär, sealhulgas vähendatud määr iga üksuse esimese 10 MWh aastatarbimise eest, oleks oluliselt kõrgem kui nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ I lisa tabelis C esitatud madalaim tase.

Madalmaade ametiasutuste seisukoht on, et juhul kui laadimisjaama käitaja kavatseb oma laadimisjaamades kohaldada elektrienergia suhtes vähendatud maksumäära, on ta kohustatud esitama elektrienergia tarnijale deklaratsiooni, selgitades, milline tema võrguühendustest on mõeldud üksnes elektrisõidukitele elektrienergia tarnimiseks. Meedet kohaldataks ainult määratud ühendustele tarnitud elektrienergia suhtes. Peale selle on laadimisjaama käitaja kohustatud teavitama elektrienergia tarnijat juhul, kui tal on finantsprobleeme ning ta on abikõlblik kooskõlas raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi suunistega (2014/C 249/01). Sellisel juhul ei ole tarnijal enam lubatud elektrienergia suhtes energia vähendatud maksumäära kohaldada.

Vähendatud maksumäärast tulenev eelis erineb olenevalt kilovatt-tundide kogusest. Nagu Madalmaade ametiasutused on riiklikul tasandil tellitud uuringu põhjal rõhutanud, on 2020. aastal hinnanguline keskmine tarne laadimisjaama kohta 3 900 kWh. Sellisel juhul on hinnanguline maksimaalne eelis 2020. aastal laadimisjaama kohta 289 eurot aasta eest. See eelis suureneb, kui energia tavapärane maksumäär tõuseb. Laadimisjaam võib aastas tarnida 12 000 kWh. Sellest tulenev eeldatav maksimaalne kogukasu on 2020. aastal 815 eurot. Laadimisjaamade arv soodustusesaaja kohta on erinev.

Madalmaade ametiasutuste teatel on Madalmaades praegu ligikaudu 40 laadimisjaamade käitajat.

Meedet võivad diskrimineerimiseta kasutada kõik ELi käitajad. Laadimisjaama käitaja päritoluriik ei ole meetme kasutamise eeltingimus. Meedet võib kasutada ka laadimisjaama omav transpordiettevõtja või kodumajapidamine, juhul kui ta vastab eespool märgitud tingimustele.

Nagu taotluses rõhutatud, on Madalmaade transpordiministeeriumi tellitud uuring näidanud, et paljudel juhtudel ei ole avalike laadimisjaamade jaoks ikka veel positiivset äristiimulit. See takistab avaliku laadimistaristu arendamist ja elektriautode kasutamist. Meetme eesmärk on jätkuvalt edendada avalike laadimisjaamade äritegevust, mis peaks muutma elektriautode kasutamise atraktiivsemaks ja parandama keskkonda. Avaliku laadimistaristu kiire areng on väga oluline, et minna peamiselt fossiilkütustel töötavatelt sisepõlemismootoritega sõidukitelt

---

eurot koguste eest, mis on üle 10 kuni 50 MWh, ja 13,75 eurot koguste eest, mis on üle 50 kuni 10 000 MWh. Tarbimise puhul, mis ületab 10 000 MWh, on maksumäärad 0,56 eurot äriotstarbelise kasutuse korral ja 1,13 eurot muu kui äriotstarbelise kasutuse korral. Madalmaade ametiasutused on täpsustanud, et energiamaksu määrasid korrigeeritakse igal aastal inflatsioonimäärade alusel.

üle elektrisõidukitele. Et muuta elektrisõidukid tavapärase maanteetranspordi otstarbekaks alternatiiviks, on vaja hästi arendatud taristut. See on oluline, võttes arvesse elektrisõidukitele ülemineku keskkonnaeeliseid. Elektrisõidukid tekitavad üldiselt vähem CO_2-heidet ja kohalikke õhusaasteaineid (PM10, NO_x) kui fossiilkütustel töötavad sõidukid[4]. Madalmaade ametiasutuste sõnul oli 2019. aastal kivisöest toodetud elektri osakaal 14 %. Prognooside kohaselt on see osakaal 2030. aastal 0 %. 2019. aastal oli taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia osakaal Madalmaades 18 % ning prognooside kohaselt on see 2025. aastal 58 % ja 2030. aastal 75 %.

Taotluses on toonitatud, et laadimisjaama käitajal on võimalus anda meetme eelis (või osa sellest) edasi oma klientidele laadimistasude vähendamise läbi. Sellisel juhul väheneks elektrisõidukite omamise kulu tänu väiksematele sõidukuludele. See motiveerib tarbijaid valima uue fossiilkütusel töötava auto asemel uue elektriauto. Teine madalamate laadimistasude positiivne mõju oleks see, et nii elektri kui ka fossiilkütusega töötavate pistikühendusega hübriidsõidukite omanikke julgustataks kasutama transpordiks pigem elektrienergiat kui fossiilkütust.

Põhimõtteliselt peaks erandi kohaldamisaeg olema piisavalt pikk, et tagada elektriettevõtjatele ning füüsilistele ja juriidilistele isikutele jätkuvalt õiguskindlus. Madalmaad on taotlenud pikendust nelja aasta võrra võrreldes maksimaalse võimaliku kuue aastaga. Sellistel asjaoludel tundub asjakohane anda luba neljaks aastaks, nagu Madalmaad taotlesid ja nagu on direktiiviga lubatud.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Vastavalt direktiivi artikli 19 lõike 1 kolmandale lõigule vaadatakse iga taotlus läbi, võttes muu hulgas arvesse siseturu nõuetekohast toimimist ning vajadust tagada aus konkurents ning ELi tervishoiu-, keskkonna-, energeetika- ja transpordipoliitika toimimine.

Maksuvähenduse kohaldamine ei loo tõkkeid ELi-sisese kaubanduse nõuetekohasele toimimisele. Meedet võivad diskrimineerimiseta kasutada kõik ELi käitajad. Laadimisjaama käitaja päritoluriik ei ole meetme kohaldamise eeltingimus. Erandi kohaldamine ei kahjusta siseturu toimimist ega takista ELi poliitikaeesmärkide saavutamist, eelkõige energia, transpordi, kliimamuutuse ja keskkonna valdkonnas, vaid pigem toetab neid.

Energia maksustamise direktiivi sätted

Direktiivi artikli 19 lõike 1 esimeses lõigus on öeldud järgmist:

Lisaks eelmiste artiklite sätetele, eriti artiklitele 5, 15 ja 17, võib nõukogu komisjoni ettepaneku põhjal ühehäälselt lubada liikmesriigil kehtestada täiendava maksuvabastuse või -vähenduse teatavatel poliitilistel kaalutlustel.

Madalmaade ametiasutuste andmetel täidab kõnealune siseriiklik meede seda nõuet. Madalmaade kavatsus on vähendada sõidukitest tulenevate kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heidet ning jätkuvalt toetada ELi kliimamuutuse eesmärki vähendada CO_2-heidet ja suurendada transpordisektoris taastuvenergia osakaalu energia lõpptarbimises. Leitakse, et elektrisõidukitele tarnitava elektrienergia maksuvähenduse võimalus motiveeriks täiendavalt tarbijaid kasutama puhtamat energiat ja parandama keskkonda.

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

Riigiabi eeskirjad

Madalmaade ametiasutused on teadlikud, et meede kujutab endast riigiabi, mis on kasulik elektrisõidukite laadimisjaamade käitajatele ja mida võib liigitada komisjoni määruse (EL) nr 651/2014[5] artikli 44 kohase grupierandi raames antava abi alla.

Tingimusel, et meede vastab üldise grupierandi määruse (määrus (EL) nr 651/2014) artiklis 44 sätestatud tingimustele ja selles sätestatud üldtingimustele, kuulub meede selle määruse kohaldamisalasse ning on seega eelneva teatamise nõudest vabastatud.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Keskkond ja kliimamuutused

Selle meetme rakendamine aitab vähendada sõidukitest tulenevat heidet ja toetab ELi pikaajalisi kliimaeesmärke vähendada CO_2-heidet. Madalmaade ametiasutuste esitatud hinnangute kohaselt on taastuvate allikate osakaal Madalmaade eeldatavas elektrienergia tarbimises 2025. aastal ligikaudu 58 % ja 2030. aastaks suureneb see 75 %ni. Madalmaade andmetel tuleneb avalikus laadimistaristus kasutatav elektrienergia peaaegu eranditult taastuvenergiast. Madalmaades tehtud uuring[6] näitab, et see võib vähendada CO_2-heidet 70 %, mis on täielikult kooskõlas direktiiviga 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta[7]. Nagu taotluses on rõhutatud, võib see aidata Madalmaadel saavutada ka kõnealuse direktiiviga kehtestatud eesmärki suurendada transpordisektoris taastuvatest energiaallikatest toodetud energia osakaalu 2020. aastaks 10 %-ni.

Peale kasvuhoonegaaside heite vähendamise aitab elektriautode laialdasem kasutamine märkimisväärselt parandada õhukvaliteeti, rõhutatakse taotluses. Suure õhusaastega kohad linnas on üks suuremaid probleeme ja suurim saaste tekitaja on siin transpordist tulenev heide (eelkõige NO_2 piirnormide ületamine). Lisaks, isegi kui elektrit ei toodeta täielikult taastuvatest energiaallikatest, jääks suurem osa sellest kasust püsima, kuna tootmisest tulenevad heitkogused asuvad kaugel õhukvaliteedi probleemkohtadest ja heiteallikad – elektrijaamad – oleksid saaste seisukohast paremini kontrollitavad.

Energiapoliitika

Madalmaade ametiasutuste teatel on riiklikul tasandil tellitud uuring näidanud, et paljudel juhtudel ei ole avalikud laadimisjaamad veel majanduslikult tasuvad. See takistab avaliku laadimistaristu kasutuselevõttu ja elektriautode kasutamist.

Meetme eesmärk on seega edendada avalike laadimisjaamade äritegevust, mis peaks muutma elektriautode kasutamise atraktiivsemaks ja parandama keskkonda. Avaliku laadimistaristu kiire kasutuselevõtt on väga oluline fossiilkütustel töötavatelt sõidukitelt elektrisõidukitele üleminekul. Et muuta elektrisõidukid fossiilkütustel töötavate sõidukite otstarbekaks alternatiiviks, on vaja head taristut. See on oluline, võttes arvesse elektrisõidukitele ülemineku keskkonnaeeliseid. Elektrisõidukid tekitavad üldiselt vähem CO_2-heidet ja õhusaasteaineid (PM10, NO_x) kui fossiilkütustel töötavad sõidukid.

---

5 Komisjoni määrus (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.6.2014, lk 1–78).

6 TNO „Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen“ (7. aprill 2015), lk 11–15.

7 ELT L 140, 5.6.2009, lk 16–62.

Taotluses on rõhutatud, et laadimisjaama käitajal on võimalus anda meetme eelis (või osa sellest) edasi oma klientidele laadimistasude vähendamise läbi. Sellisel juhul vähenevad elektrisõidukite omamise kulud, mis omakorda mõjutab positiivselt uue elektriauto ostmist uue fossiilkütusel töötava auto asemel. Teine madalamate laadimistasude positiivne mõju oleks see, et nii elektri kui ka fossiilkütusega töötavate pistikühendusega hübriidsõidukite omanikke julgustataks kasutama transpordiks pigem elektrienergiat kui fossiilkütust.

Transpordipoliitika

Algatus on täielikult kooskõlas direktiiviga 2014/94/EL,[8] mis käsitleb alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu. Selle direktiiviga nõutakse, et liikmesriigid töötaksid välja riiklikud poliitikaraamistikud alternatiivkütuste turu arendamiseks, eelkõige linna- ja linnalähipiirkonnas ning teistes tiheda asustusega piirkondades. Direktiiviga kohustatakse liikmesriike rajama asjakohane arv üldkasutatavaid laadimisjaamu.

Lisaks tuleb ELi transpordisüsteemi moderniseerida ja selle CO_2-heidet vähendada 2050. aastaks 90 %. Kesksel kohal on elektromobiilsus, mis kiirendab CO_2-heite vähendamist ja vähendab saastet, eriti linnades, ning uued liikuvusteenused muudavad transpordisüsteemi tõhusamaks ja vähendavad liiklusummikuid[9].

Siseturg ja aus konkurents

Siseturu ja ausa konkurentsi seisukohast on meede ilma diskrimineerimiseta avatud kõigile ELi käitajatele. Laadimisjaama käitaja päritoluriik ei ole meetme kohaldamise eeltingimus. Erand ei tekitaks probleeme siseturu toimimisega.

Praegusel juhul ei või siiski eeldada eespool kirjeldatud märkimisväärset konkurentsimoonutust, kuna Madalmaad kohaldavad direktiivis 2003/96/EÜ sätestatud madalaimat elektri maksustamistaset.

Ajavahemik, mille kohta on tehtud ettepanek kohaldada vähendatud maksumäära, välja arvatud juhul, kui praegune raamistik ja olukord oluliselt muutuvad, muudab ebatõenäoliseks, et eelnevates lõikudes esitatud analüüs muutub enne meetme kehtivusaja lõppu.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ artikkel 19.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 113 hõlmatud kaudse maksustamise valdkond ei ole ELi toimimise lepingu artikli 3 kohaselt iseenesest Euroopa Liidu ainupädevuses.

Siiski võib direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 kohaselt üksnes nõukogu teisese õigusaktiga lubada liikmesriigil kehtestada selle sätte kohaseid täiendavaid maksuvabastusi või -vähendusi. Seepärast ei ole liikmesriikidel õigust nõukogu asemel tegutseda. Subsidiaarsuse põhimõtet seega käesoleva rakendusotsuse puhul ei kohaldata. Kuna käesolev õigusakt ei ole

[8] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1–20).

[9] Energiasüsteemi integreerimise strateegia (COM(2020) 299 final, juuli 2020).

seadusandliku akti eelnõu, ei pea seda aluslepingute protokolli nr 2 kohaselt edastama liikmesriikide parlamentidele subsidiaarsuse põhimõtte järgimise kontrollimiseks.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega. Maksuvähendus ei ületa kõnealuse eesmärgi saavutamiseks vajalikku.

- **Vahendi valik**

Kavandatav vahend: nõukogu rakendusotsus. Direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19 on ette nähtud üksnes sellist liiki õigusakt.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Meetme võtmiseks ei ole vaja praegu kehtivaid õigusakte hinnata.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Käesolev ettepanek põhineb Madalmaade esitatud taotlusel ja käsitleb ainult kõnealust liikmesriiki.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Välisekspertide arvamusi ei olnud vaja kasutada.

- **Mõjuhinnang**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse ühe liikmesriigi taotlusel talle antavat luba ja mõju hindamine ei ole vajalik. Mõju hindadele on piiratud, mõju inimeste tervisele ja keskkonnale on positiivne, sest meetme eesmärk on vähendada fossiilkütuste kasutamist ning edendada transpordis puhtamat energiat.

Lisaks nähtub Madalmaade esitatud teabest, et meetmel on maksutulule vaid piiratud mõju[10] ning elektri vähendatud maksumäär on endiselt kõrgem kui direktiivis 2003/96/EÜ kehtestatud madalaim maksustamistase. Madalmaad loodavad, et meetmel on positiivne mõju keskkonnakaitse eesmärkide saavutamisele, eelkõige heitkoguste vähendamisele ja kohaliku õhukvaliteedi parandamisele.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Meetmega ei nähta ette lihtsustamist. See tuleneb Madalmaade esitatud taotlusest ja käsitleb ainult kõnealust liikmesriiki.

- **Põhiõigused**

Meetmel ei ole tähtsust põhiõiguste suhtes.

[10] Madalmaade hinnangul on iga-aastased eelarvekulud 2021. aastal 4,2 miljonit eurot, 2022. aastal 5,3 miljonit eurot, 2023. aastal 6,2 miljonit eurot ja 2024. aastal 7 miljonit eurot.

4. MÕJU EELARVELE

Meetmega ei kaasne liidule rahalist ega halduskoormust. Ettepanek ei mõjuta seega liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Rakenduskava ei ole vaja. Käesolevas ettepanekus käsitletakse ühele liikmesriigile tema taotlusel antud luba maksumäära vähendamiseks. Luba antakse piiratud ajavahemikuks kuni 1. jaanuarini 2025. Kohaldatav maksumäär on suurem energia maksustamise direktiivis sätestatud madalaimast maksustamistasemest. Kui pärast kehtivusaja lõppu esitatakse taotlus meetme uuendamiseks, saab meedet hinnata.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Ettepanek ei nõua ülevõtmist selgitavaid dokumente.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Artiklis 1 on esitatud mõiste „elektrisõidukid“ määratlus, mis on võetud direktiivi 2014/94/EL artiklist 2. Määratlusega selgitatakse meetme kohaldamisala.

Artikliga 2 lubatakse Madalmaadel kohaldada elektrisõidukite laadimisjaamadele tarnitava elektri madalamat maksustamismäära.

Pärast vähendamisi ei tohi maksustamistase olla madalam kui direktiivis 2003/96/EÜ kehtestatud ELi miinimumtase ja vähendamist kohaldataks nii era- kui ka ärisõidukite kasutatava elektrienergia suhtes.

Selles otsuses sätestatud riiklik meede on osa Madalmaade poliitikast, mille eesmärk on vähendada CO_2-heidet, parandada õhukvaliteeti, suurendada transpordis taastuvenergia osakaalu ning aidata saavutada ELi kliimamuutuse eesmärki. Meetmega motiveeritakse tarbijaid minema transpordis üle puhtamale energiale.

Artiklis 3 täpsustatakse, et taotletud luba antakse alates 1. jaanuarist 2021 neljaks aastaks, nagu Madalmaad taotlesid.

Samuti selgitatakse selles, et kui nõukogu näeb ette üldeeskirjad elektrisõidukite elektriga seotud maksusoodustuste kohta, lõpetatakse otsuse kohaldamine päeval, mil need üldeeskirjad muutuvad kohaldatavaks.

Artiklis 4 on sätestatud, et otsus on adresseeritud Madalmaadele.

2021/0010 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU RAKENDUSOTSUS,

millega lubatakse Madalmaadel kohaldada [elektrisõidukite laadimisjaamadele] tarnitava elektri suhtes vähendatud maksumäära kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse nõukogu 27. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik,[1] eriti selle artiklit 19,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu rakendusotsusega (EL) 2016/2266[2] lubati Madalmaadel kohaldada laadimisjaamadele tarnitava vahetult elektrisõidukite laadimiseks kasutatava elektrienergia suhtes vähendatud maksumäära kooskõlas direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 19 kuni 31. detsembrini 2020.

(2) 30. märtsil 2020 taotlesid Madalmaad luba jätkata elektrisõidukitele tarnitava elektrienergia suhtes vähendatud maksumäära kohaldamist ajavahemikul 1. jaanuarist 2021 kuni 1. jaanuarini 2025. Komisjoni palvel esitasid Madalmaad 20. novembril 2020 taotluse toetuseks lisateavet.

(3) Vähendatud maksumäära eesmärk on veelgi edendada elektrisõidukite kasutamist, vähendades nende sõidukite liikumapanekuks kasutatavale elektrienergiale tehtud kulusid.

(4) Elektrisõidukite kasutamine hoiab ära bensiini ja diisli- või muude fossiilkütuste põlemisest tulenevate õhusaasteainete heidet ning aitab seega parandada õhukvaliteeti linnades. Elektrisõidukite kasutamine võib veelgi vähendada CO_2-heidet juhul, kui kasutatav elektrienergia toodetakse taastuvatest energiaallikatest. Elektrisõidukitele tarnitava elektri vähendatud maksumäär võib aidata kaasa liidu keskkonna-, tervishoiu- ja kliimapoliitika eesmärkide saavutamisele.

(5) Madalmaad rõhutasid, et vähendatud maksumäära kohaldatakse elektritarnete suhtes elektrisõidukite laadimisjaamadele, millel on otsene ühendus elektrivõrguga, sealhulgas avalikele laadimisjaamadele ja mõnedele eraomanduses või firmasisestele laadimisjaamadele.

[1] ELT L 283, 31.10.2003, lk 51.

[2] Nõukogu 6. detsembri 2016. aasta rakendusotsus (EL) 2016/2266, millega lubatakse Madalmaadel alandada elektrisõidukite laadimisjaamadele tarnitava elektri maksustamismäära (ELT L 342, 16.12.2016, lk 30).

(6) Madalmaad palusid elektrienergia vähendatud maksumäära kohaldada üksnes selliste laadimisjaamade suhtes, kus elektrienergiat kasutatakse vahetult elektrisõidukite laadimiseks, mitte elektrienergia suhtes, mida pakutakse akude vahetamise teel.

(7) Elektrisõidukitele laadimisjaamade kaudu tarnitava elektrienergia vähendatud maksumäär edendab üldsusele juurdepääsetavate laadimisjaamade äritegevust Madalmaades, mis peaks muutma elektriautode kasutamise atraktiivsemaks ja parandama õhukvaliteeti.

(8) Arvestades elektrisõidukite suhteliselt piiratud arvu ja asjaolu, et elektrisõidukitele laadimisjaamade kaudu tarnitava elektrienergia maksustamise tase on kõrgem kui äriotstarbelisel kasutamisel kehtiv direktiivi 2003/96/EÜ artiklis 10 sätestatud madalaim tase, ei too meede oma kehtivusajal tõenäoliselt kaasa konkurentsi moonutamist ega avalda seega negatiivset mõju siseturu nõuetekohasele toimimisele.

(9) Muul kui äriotstarbelisel kasutamisel elektrisõidukitele laadimisjaamade kaudu tarnitava elektrienergia maksustamise tase on kõrgem kui muul kui äriotstarbelisel kasutamisel kehtiv direktiivi 2003/96/EÜ artiklis 10 sätestatud madalaim tase.

(10) Kõiki direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõike 1 alusel antavaid lube tuleb ajaliselt rangelt piiritleda. Tagamaks, et loa kehtivusaeg on piisavalt pikk, et see ei heidutaks asjaomaseid ettevõtjaid vajalike investeeringute tegemisest, on asjakohane anda luba taotletud perioodiks. Loa kehtivus peaks siiski lõppema alates kuupäevast, mil hakatakse kohaldama elektrisõidukitele tarnitava elektri maksusoodustusi käsitlevaid üldsätteid, mille nõukogu võtab vastu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 113 või mis tahes muu asjakohase sätte alusel, kui selliseid sätteid hakatakse kohaldama enne 1. jaanuari 2025.

(11) Selleks et vältida elektritarnijate ja -edasimüüjate halduskoormuse võimalikku suurenemist, mis tuleneb kohaldatavate maksumäärade muutmisest, peaks Madalmaadel olema võimalik kohaldada elektrisõidukitele tarnitava elektrienergia suhtes vähendatud maksumäära ilma katkestusteta. Seepärast tuleks rakendusotsusega (EL) 2016/2266 kehtestatud varasema korra sujuva kohaldamise jätkamiseks anda taotletud luba alates 1. jaanuarist 2021.

(12) Käesolev otsus ei piira liidu riigiabi eeskirjade kohaldamist,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Käesolevas otsuses kasutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL[3] artiklis 2 sätestatud elektrisõiduki mõiste määratlust.

Artikkel 2

Madalmaadel lubatakse kohaldada laadimisjaamadele tarnitava vahetult elektrisõidukite laadimiseks kasutatava elektrienergia suhtes vähendatud maksumäära, välja arvatud selliste laadimisjaamade puhul, kus vahetatakse elektrisõidukite akusid, tingimusel, et järgitakse direktiivi 2003/96/EÜ artiklis 10 sätestatud madalaimaid maksustamistasemeid.

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

Artikkel 3

Käesolevat otsust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2021 kuni 1. jaanuarini 2025.

Juhul kui nõukogu näeb Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 113 või mõne muu asjaomase sätte alusel ette elektriautodele tarnitavat elektrit käsitlevaid maksusoodustusi hõlmavad üldeeskirjad, kaotab käesolev otsus kehtivuse päeval, mil kõnealuseid üldeeskirju hakatakse kohaldama.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Madalmaade Kuningriigile.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja