EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 21.1.2021.
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES ĪSTENOŠANAS LĒMUMS,

ar ko Nīderlandei atļauj piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kura tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem [paredzētās uzlādes stacijās] saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai Savienībā reglamentē Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīva 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai[1] ("Enerģijas nodokļu direktīva" jeb "direktīva").

Saskaņā ar minētās direktīvas 19. panta 1. punktu un papildus jo īpaši tās 5., 15. un 17. pantā noteiktajiem noteikumiem Padome pēc Komisijas priekšlikuma ar vienprātīgu lēmumu var atļaut jebkurai dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus no nodokļa vai nodokļa samazinājumus īpašu politikas apsvērumu interesēs.

Ar direktīvas 15. panta 1. punkta e) apakšpunktu dalībvalstīm atļauts piemērot nodokļa samazinājumu vai atbrīvojumu no nodokļa elektroenerģijai, ko izmanto preču un pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, ar metro, tramvaju un trolejbusu. Tomēr nav noteikuma, kas paredz nodokļa samazinājumu elektroenerģijai, ko izmanto pārvadājumiem ar elektrotransportlīdzekļiem, kuri nav trolejbusi.

Pamatojoties uz Padomes Īstenošanas lēmumu (ES) 2016/2266[2], Nīderlandei līdz 2020. gada 31. decembrim jau ir atļauts piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kura tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem paredzētās uzlādes stacijās.

Šā priekšlikuma mērķis ir saskaņā ar lūgumu atļaut Nīderlandei no 2021. gada 1. janvāra līdz 2025. gada 1. janvārim turpināt piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kura tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem paredzētās uzlādes stacijās. Šis samazinājums ir paredzēts, lai turpinātu veicināt videi nekaitīgākus transporta veidus, kā arī lai samazinātu vietēja mēroga gaisa piesārņojumu un CO2 emisijas no transportlīdzekļiem.

2020. gada 30. marta vēstulē un turpmākajā sarakstē Nīderlandes iestādes saskaņā ar direktīvas 19. pantu informēja Komisiju, ka tās plāno piemērot samazinātu nodokļu likmi 51,64 EUR apmērā par MWh elektroenerģijas, kas tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem paredzētās uzlādes stacijās, par patēriņu līdz 10 MWh vienai uzlādes stacijai gadā. Patēriņam no vairāk nekā 10 līdz 50 MWh tiks uzlikts nodoklis 51,64 EUR apmērā, patēriņam no vairāk nekā 50 līdz 10 000 MWh – nodoklis 13,75 EUR apmērā, bet gada patēriņam vairāk nekā 10 000 MWh – nodoklis 0,56 EUR apmērā. Attiecībā uz uzlādes stacijām, uz kurām neattiecas nodokļu likmes izmantošanai darījumdarbības nolūkā, gada patēriņam vairāk nekā 10 000 MWh apmērā tiks uzlikts nodoklis 1,13 EUR apmērā. Kopējā nodokļu likme pārsniegs Direktīvā 2003/96/EK noteikto darījumdarbībā izmantojamai elektroenerģijai piemērojamo minimālo nodokļu likmi. Valsts nodokļu likme, ko pašlaik piemēro elektrotransportlīdzekļu uzlādes elektroenerģijas gada patēriņa pirmajām 10 MWh, ir 94,28 EUR par MWh – tā ir valsts nodokļu likme elektroenerģijai, kuru šāda patēriņa līmenī izmanto gan darījumdarbībai, gan ar to nesaistītiem nolūkiem. Pašlaik Nīderlande piemēro diferencētas valsts nodokļu

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

likmes elektroenerģijai saskaņā ar patērēto daudzumu atbilstīgi Direktīvas 2003/96/EK[3] 5. pantam.

Papildu informācija no Nīderlandes tika saņemta 2020. gada 20. novembrī.

Nīderlande turpinās piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, ko elektrotransportlīdzekļiem piegādā īpašas publiskas un dažos gadījumos privātas vai korporatīvas elektrotransportlīdzekļu uzlādes stacijas. Šīm uzlādes stacijām parasti ir tiešs pieslēgums tīklam. Uzlādes staciju operatoriem un privātpersonām vai uzņēmumiem, kam būs tiesības piemērot samazināto likmi, būs pienākums iesniegt deklarāciju elektroenerģijas piegādātājam, norādot, ka tīkla pieslēgums ir paredzēts elektroenerģijas piegādei vienīgi elektrotransportlīdzekļiem. Nīderlandes lūgums izslēdz no samazinājuma tās uzlādes stacijas, kurās uzlāde notiek, nomainot akumulatorus.

Kopējā nodokļu likme, tajā skaitā samazinātā likme par pirmajām 10 MWh katras vienības gada patēriņa, ievērojami pārsniegtu minimālo līmeni, kas noteikts Padomes Direktīvas 2003/96/EK I pielikuma C tabulā.

Nīderlandes iestādes norāda, ka tad, ja uzlādes stacijas operators plāno piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai savās uzlādes stacijās, viņam būtu pienākums iesniegt deklarāciju elektroenerģijas piegādātājam, norādot, kurš tīkla pieslēgums ir paredzēts elektroenerģijas piegādei vienīgi elektrotransportlīdzekļiem. Pasākums attiektos tikai uz elektroenerģiju, kas piegādāta paredzētajiem pieslēgumiem. Turklāt uzlādes stacijas operatoram ir pienākums informēt elektroenerģijas piegādātāju, ja viņam ir finanšu problēmas un viņš ir tiesīgs saņemt atbalstu saskaņā ar pamatnostādnēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (2014/C 249/01). Tādā gadījumā piegādātājam vairs nebūs atļauts piemērot samazinātu enerģijas nodokļu likmi elektroenerģijai.

Ieguvumi no samazināta nodokļa atšķirsies atkarībā no kilovatstundu skaita. Kā uzsvērušas Nīderlandes iestādes, pamatojoties uz valsts līmenī pasūtītu pētījumu, tiek lēsts, ka 2020. gadā uz vienu uzlādes staciju tiks piegādātas vidēji 3900 kWh. Tādā gadījumā tiek lēsts, ka maksimālais ieguvums vienā uzlādes stacijā 2020. gadā būs 289 EUR gadā. Šis ieguvums palielināsies, ja pieaugs standarta enerģijas nodokļu likme. Turklāt uzlādes stacija praksē var piegādāt 12 000 kWh gadā. Rezultātā 2020. gadā sagaidāmais maksimālais kopējais ieguvums būs 815 EUR. Uzlādes staciju skaits uz vienu saņēmēju ir atšķirīgs.

Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju pašlaik Nīderlandē ir aptuveni 40 uzlādes staciju operatoru.

Pasākums ir pieejams visiem ES operatoriem bez diskriminācijas. Uzlādes stacijas operatora izcelsmes valsts nav nosacījums, lai gūtu labumu no pasākuma. Transporta uzņēmums vai mājsaimniecība ar uzlādes staciju arī var gūt labumu no pasākuma, ja tie atbilst iepriekš minētajiem nosacījumiem.

[3] Nīderlande piemēro diferencētas nodokļu likmes elektroenerģijai saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 5. pantu, pamatojoties uz kvantitatīviem patēriņa līmeņiem. Saskaņā ar sniegto jaunāko informāciju valsts nodokļu likmes ir šādas: 94,28 EUR par MWh, ja gadā tiek patērētas 0–10 MWh elektroenerģijas, 51,64 EUR par gada patēriņu no vairāk nekā 10 līdz 50 MWh un 13,75 EUR par apjomu no vairāk nekā 50 līdz 10 000 MWh. Patēriņam vairāk nekā 10 000 MWh nodokļu likmes ir 0,56 EUR par MWh darījumdarbības nolūkā un 1,13 EUR – ar darījumdarbību nesaistītiem nolūkiem. Kā norādījušas Nīderlandes iestādes, enerģijas nodokļu likmes katru gadu tiek koriģētas, pamatojoties uz inflācijas līmeni.

Kā uzsvērts lūgumā, Nīderlandes Transporta ministrijas pasūtītais pētījums liecina, ka pašlaik daudzos gadījumos joprojām nav pozitīva darījumdarbības stimula publiskām uzlādes stacijām. Tas ir šķērslis publiskas uzlādes infrastruktūras attīstībai un elektrotransportlīdzekļu izmantošanai. Pasākuma mērķis ir turpināt uzlabot publisko uzlādes staciju darījumdarbības situāciju, tādējādi padarot pievilcīgāku elektrotransportlīdzekļu izmantošanu un tīrāku vidi. Publiskās uzlādes infrastruktūras straujai attīstībai ir svarīga nozīme pārejā no transportlīdzekļiem ar iekšdedzes dzinējiem, kurus darbina galvenokārt ar fosilo kurināmo, uz elektrotransportlīdzekļiem. Labi attīstīta infrastruktūra ir nepieciešama, lai padarītu elektrotransportlīdzekļus par iespējamu alternatīvu tradicionālajam autotransportam. Tas ir svarīgi, ņemot vērā labvēlīgo ietekmi uz vidi, ko rada pāreja uz elektrotransportlīdzekļiem. Elektrotransportlīdzekļi kopumā rada mazāk CO2 emisiju un vietējā gaisa piesārņotāju (PM10, NOx) nekā fosilā kurināmā transportlīdzekļi[4]. Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju 2019. gadā no oglēm saražotās elektroenerģijas īpatsvars bija 14 %. Tiek prognozēts, ka 2030. gadā šis īpatsvars būs 0 %. Nīderlandē atjaunojamo energoresursu enerģijas īpatsvars elektroenerģijas resursu struktūrā 2019. gadā bija 18 %, un paredzams, ka 2025. gadā tas būs 58 % un 2030. gadā – 75 %.

Lūgumā uzsvērts, ka uzlādes stacijas operatoram būs iespēja nodot pasākuma sniegtos ieguvumus (vai to daļu) saviem klientiem, samazinot uzlādes maksu. Tādā gadījumā elektrotransportlīdzekļu īpašniekiem samazinātos izmaksas, konkrētāk – braukšanas izmaksas. Tas radītu stimulu patērētājiem, izvēloties jaunu automašīnu, dot priekšroku elektrotransportlīdzeklim, nevis fosilā kurināmā automašīnai. Vēl viens pozitīvs zemākas nodokļu likmes aspekts ir tāds, ka no elektrotīkla lādējamu hibrīdu elektrotransportlīdzekļu (transportlīdzekļi, kurus var darbināt gan ar elektroenerģiju, gan ar fosilo kurināmo) īpašnieki tiks mudināti transportam izmantot elektroenerģiju, nevis fosilo kurināmo.

Pasākuma piemērošanas laikposmam principā jābūt pietiekami ilgam, lai elektroenerģijas operatoriem, privātpersonām un uzņēmumiem nodrošinātu juridisko noteiktību. Nīderlande ir pieprasījusi pagarinājumu par četriem gadiem, salīdzinot ar maksimāli iespējamajiem sešiem gadiem. Šādos apstākļos šķiet piemēroti piešķirt lūgto atļauju uz četriem gadiem, kā to lūdz Nīderlande un pieļauj direktīva.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem politikas jomā**

Saskaņā ar direktīvas 19. panta 1. punkta trešo daļu katru lūgumu izskata, cita starpā ņemot vērā iekšējā tirgus pareizu darbību, nepieciešamību nodrošināt godīgu konkurenci, kā arī ES veselības, vides, enerģētikas un transporta politiku.

Aprakstītā nodokļa samazinājuma piemērošana neradīs šķēršļus ES iekšējai tirdzniecībai. Pasākums ir pieejams visiem ES operatoriem bez diskriminācijas. Uzlādes stacijas operatora izcelsmes valsts nav nosacījums, lai piemērotu pasākumu. Atkāpes piemērošana neradīs problēmas iekšējā tirgus darbībā un netraucēs, bet drīzāk atbalstīs ES politikas mērķu sasniegšanu, it sevišķi enerģētikas, transporta, klimata pārmaiņu un vides jomā.

Enerģijas nodokļu direktīvas noteikumi

Direktīvas 19. panta 1. punkta pirmajā daļā teikts:

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

Papildus iepriekšējos pantos, jo īpaši 5., 15. un 17. pantā noteiktajiem noteikumiem, Padome pēc Komisijas priekšlikuma ar vienprātīgu lēmumu var atļaut jebkurai dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus īpašu politikas apsvērumu interesēs.

Nīderlandes iestādes norāda, ka konkrētais valsts pasākums atbilst minētajai prasībai. Tas izriet no Nīderlandes nodoma samazināt siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisijas no transportlīdzekļiem un turpināt atbalstīt ES klimata pārmaiņu mērķi samazināt CO2 emisijas un palielināt atjaunojamo energoresursu avotu īpatsvaru galīgajā enerģijas patēriņā transporta nozarē. Tiek uzskatīts, ka nodokļa samazinājuma iespēja elektroenerģijai, kas tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem, piedāvātu patērētājiem papildu stimulu izmantot tīrāku enerģiju un uzlabotu vidi.

Valsts atbalsta noteikumi

Nīderlandes iestādes atzīst, ka pasākums ir valsts atbalsts par labu uzlādes staciju operatoriem, kas piegādā elektroenerģiju elektrotransportlīdzekļiem, un to var kvalificēt kā atbalstu grupu atbrīvojuma veidā saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 651/2014[5] 44. pantu.

Ar noteikumu, ka pasākums atbilst nosacījumiem, kas izklāstīti Vispārējās grupu atbrīvojuma regulas (Regula (ES) Nr. 651/2014) 44. pantā, kā arī minētajā regulā izklāstītajiem vispārējiem nosacījumiem, šis pasākums ietilpst minētās regulas piemērošanas jomā un tādējādi ir atbrīvots no iepriekšējas paziņošanas prasības.

- **Atbilstība pārējiem Savienības politikas virzieniem**

Politika vides un klimata pārmaiņu jomā

Šā pasākuma īstenošana palīdzēs samazināt emisijas no transportlīdzekļiem un atbalstīs ES ilgtermiņa mērķus klimata jomā samazināt CO2 emisijas. Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu aplēsēm paredzamais atjaunojamo energoresursu enerģijas īpatsvars Nīderlandē 2025. gadā būs aptuveni 58 % un 2030. gadā sasniegs 75 %. Saskaņā ar Nīderlandes sniegto informāciju publiskajā uzlādes infrastruktūrā izmantotā elektroenerģija ir gandrīz tikai no atjaunojamiem energoresursiem. Nīderlandē veikts pētījums[6] liecina, ka tas var par 70 % samazināt CO2 emisijas, un tas pilnībā saskan ar Direktīvu 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu[7]. Kā uzsvērts lūgumā, tas var arī palīdzēt Nīderlandei sasniegt minētajā direktīvā noteikto mērķi – līdz 2020. gadam panākt, ka atjaunojamo energoresursu enerģijas īpatsvars transporta nozarē ir 10 %.

Papildus siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai lūgumā uzsvērts, ka elektrotransportlīdzekļu plašāka izmantošana būtiski palīdzēs uzlabot gaisa kvalitāti. Piesārņojuma karstie punkti pilsētās ir viena no lielākajām problēmām, un transporta radītās emisijas šajā ziņā ir galvenais piesārņojuma radītājs (jo īpaši NO2 pārsniegšana). Turklāt pat tad, ja elektroenerģiju pilnībā neražo no atjaunojamiem energoresursiem, lielākā daļa ieguvumu saglabātos, jo ražošanas radītās emisijas atrodas tālu no gaisa kvalitātes karstajiem punktiem un emisiju avoti – spēkstacijas – būtu pieejamāki piesārņojuma kontrolei.

Enerģētikas politika

---

5 Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1.–78. lpp.).

6 *TNO 'Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen'*, (2015. gada 7. aprīlis), 11.–15. lpp.

7 OV L 140, 5.6.2009., 16.–62. lpp.

Saskaņā ar Nīderlandes iestāžu sniegto informāciju valsts līmenī pasūtītais pētījums liecina, ka pašlaik daudzos gadījumos joprojām nav pozitīvas darījumdarbības situācijas publiskām uzlādes stacijām. Tas ir šķērslis publiskas uzlādes infrastruktūras izvēršanai un elektrotransportlīdzekļu izmantošanai.

Tāpēc paziņotais pasākuma mērķis ir uzlabot publisko uzlādes staciju darījumdarbības situāciju, tādējādi padarot pievilcīgāku elektrotransportlīdzekļu izmantošanu un tīrāku vidi. Publiskās uzlādes infrastruktūras ātrai izvēršanai ir būtiska nozīme pārejā no fosilās degvielas transportlīdzekļiem uz elektriskajiem transportlīdzekļiem. Lai elektrotransportlīdzekļus padarītu par reālu alternatīvu fosilā kurināmā transportlīdzekļiem, ir nepieciešama laba infrastruktūra. Tas ir svarīgi, ņemot vērā labvēlīgo ietekmi uz vidi, ko rada pāreja uz elektrotransportlīdzekļiem. Elektrotransportlīdzekļi kopumā rada mazāk CO2 emisiju un gaisu piesārņojošu emisiju (PM10, NOx) nekā fosilā kurināmā transportlīdzekļi.

Kā uzsvērts lūgumā, uzlādes stacijas operatoram ir arī iespēja nodot pasākuma sniegtos ieguvumus (vai to daļu) saviem klientiem, samazinot uzlādes maksu. Tādā gadījumā samazināsies izmaksas elektrotransportlīdzekļu īpašniekiem, un tam atkal ir pozitīva ietekme uz jauna elektromobiļa, nevis jauna fosilā kurināmā automobiļa iegādi. Vēl viens pozitīvs zemākas uzlādes maksas aspekts ir tāds, ka no elektrotīkla lādējamu hibrīdu elektrotransportlīdzekļu (transportlīdzekļi, kurus var darbināt gan ar elektroenerģiju, gan ar fosilo kurināmo) īpašnieki tiks mudināti izvēlēties izmantot elektroenerģiju, nevis fosilo kurināmo.

Transporta politika

Šī iniciatīva pilnībā saskan ar Direktīvu 2014/94/ES[8] par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu. Šajā direktīvā ir noteikts, ka dalībvalstīm jāizveido valsts politikas regulējums alternatīvo degvielu tirgus attīstībai un attiecīgās infrastruktūras ieviešanai, jo īpaši pilsētās un priekšpilsētās un citās blīvi apdzīvotās teritorijās. Direktīva dalībvalstīm uzliek par pienākumu uzstādīt piemērotu skaitu publiski pieejamu uzlādes staciju.

Turklāt ES transporta sistēma ir jādekarbonizē un jāmodernizē, lai līdz 2050. gadam samazinātu emisijas par 90 %. Izšķiroša nozīme ir elektromobilitātei, kas paātrinās dekarbonizāciju un samazinās piesārņojumu, jo īpaši pilsētās, un jauni mobilitātes pakalpojumi palielinās transporta sistēmas efektivitāti un mazinās sastrēgumus[9].

Iekšējais tirgus un godīga konkurence

No iekšējā tirgus un godīgas konkurences viedokļa pasākums bez diskriminācijas ir pieejams visiem ES operatoriem. Uzlādes stacijas operatora izcelsmes valsts nav nosacījums, lai piemērotu pasākumu. Atkāpe neradītu problēmas iekšējā tirgus darbībā.

Konkrētajā gadījumā minētā veida ievērojamais izkropļojums ir pat mazāk iespējams, jo Nīderlande ievēros Direktīvā 2003/96/EK noteikto minimālo nodokļu likmi elektroenerģijai.

Termiņš, uz kuru ir ierosināta atļauja piemērot samazinātu nodokļu likmi, ja vien pašreizējā sistēmā un situācijā nenotiks būtiskas izmaiņas, padara maz ticamu, ka iepriekšējās rindkopās veiktā analīze pirms pasākuma beigām mainītos.

---

[8] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/EK (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1.–20. lpp.).

[9] Energosistēmas integrācijas stratēģija (COM(2020) 299 final, 2020. gada jūlijs).

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Padomes Direktīvas 2003/96/EK 19. pants.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Netiešo nodokļu uzlikšana, uz ko attiecas LESD 113. pants, pati par sevi nav ekskluzīvā Eiropas Savienības kompetencē LESD 3. panta nozīmē.

Tomēr saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu Padomei tika piešķirta ekskluzīva kompetence ar sekundāru tiesību aktu atļaut dalībvalstij ieviest turpmākus atbrīvojumus vai samazinājumus minētā noteikuma nozīmē. Dalībvalstis tāpēc nevar aizstāt Padomi. Tādējādi subsidiaritātes princips uz šo īstenošanas lēmumu neattiecas. Nekādā ziņā šis akts nav leģislatīvā akta projekts, tāpēc tas nebūtu saskaņā ar Līgumiem pievienoto 2. protokolu jāiesniedz valstu parlamentiem, lai izskatītu, vai ievērots subsidiaritātes princips.

- **Proporcionalitāte**

Šajā priekšlikumā ir ievērots proporcionalitātes princips. Nodokļu samazinājums nepārsniedz konkrētā mērķa sasniegšanai vajadzīgo.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ierosinātais instruments ir Padomes īstenošanas lēmums. Direktīvas 2003/96/EK 19. pants paredz tikai šāda veida pasākumu.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Pasākumam nav nepieciešama spēkā esošo tiesību aktu izvērtēšana.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Šā priekšlikuma pamatā ir Nīderlandes lūgums, un tas attiecas vienīgi uz šo dalībvalsti.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Neatkarīgu ekspertu atzinums nebija vajadzīgs.

- **Ietekmes novērtējums**

Šis priekšlikums attiecas uz atļaujas piešķiršanu atsevišķai dalībvalstij pēc tās lūguma, un ietekmes novērtējums tam nav nepieciešams. Ietekme uz cenām ir ierobežota, bet ietekme uz cilvēku veselību un vidi ir pozitīva, jo pasākuma mērķis ir samazināt fosilā kurināmā patēriņu un veicināt tīrāku enerģiju transporta jomā.

Tomēr Nīderlandes sniegtā informācija liecina, ka pasākumam būs samērā ierobežota ietekme uz nodokļu ieņēmumiem[10] un nodokļu likme elektroenerģijai joprojām pārsniegs minimālo nodokļu līmeni, kas noteikts Direktīvā 2003/96/EK. Nīderlande sagaida, ka pasākumam būs

[10] Nīderlandes aplēses par gada budžeta izdevumiem ir 4,2 miljoni EUR 2021. gadā, 5,3 miljoni EUR 2022. gadā, 6,2 miljoni EUR 2023. gadā un 7 miljoni EUR 2024. gadā.

pozitīva ietekme vides aizsardzības mērķu sasniegšanā un jo īpaši emisiju samazināšanā un vietējās gaisa kvalitātes uzlabošanā.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Pasākums neparedz vienkāršošanu. Tas izstrādāts pēc Nīderlandes lūguma un attiecas vienīgi uz šo dalībvalsti.

- **Pamattiesības**

Pasākums neietekmē pamattiesības.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Minētais pasākums Savienībai nerada nekādu finansiālo vai administratīvo slogu. Tādējādi priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Īstenošanas plāns nav nepieciešams. Šis priekšlikums attiecas uz atļaujas piešķiršanu nodokļu samazināšanai atsevišķai dalībvalstij pēc tās lūguma. Atļauja ir paredzēta uz ierobežotu laikposmu – līdz 2025. gada 1. janvārim. Plānotā nodokļu likme pārsniegs minimālo nodokļu līmeni, kas noteikts Enerģijas nodokļu direktīvā. Pasākumu var izvērtēt, ja tiek lūgts pagarinājums pēc tam, kad ir beidzies tā derīguma termiņš.

- **Skaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Priekšlikumam nav vajadzīgi skaidrojošie dokumenti par transponēšanu.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pantā ir sniegta "elektrisko transportlīdzekļu" definīcija, kas ir pārņemta no Direktīvas 2014/94/ES 2. panta. Definīcija nodrošina skaidrību attiecībā uz pasākuma piemērošanas jomu.

Saskaņā ar 2. pantu Nīderlandei atļaus piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kas tiek piegādāta uzlādes stacijās, kuras tieši paredzētas elektrotransportlīdzekļu uzlādei.

Nodokļu līmenis pēc samazinājumiem nedrīkst būt zemāks par ES minimumu, kas noteikts Direktīvā 2003/96/EK, un samazinājums tiks piemērots elektroenerģijai, kuru izmanto gan privātiem, gan darījumdarbībā lietotiem transportlīdzekļiem.

Šajā lēmumā noteiktais valsts pasākums iekļaujas Nīderlandes politikā samazināt CO2 emisijas, uzlabot gaisa kvalitāti, palielināt atjaunojamo energoresursu daļu transporta nozarē un dot ieguldījumu ES klimata pārmaiņu mērķa sasniegšanā. Pasākums nodrošinās stimulus patērētājiem pāriet uz tīrāku enerģiju transporta nozarē.

3. pantā noteikts, ka saskaņā ar Nīderlandes lūgumu atļauja tiek piešķirta uz četriem gadiem, sākot no 2021. gada 1. janvāra.

Tajā arī precizēts, ka, ja Padome paredz vispārīgus noteikumus par elektroenerģijas nodokļu atvieglojumiem elektrotransportlīdzekļiem, lēmumu beidz piemērot dienā, kad sāk piemērot minētos vispārīgos noteikumus.

4. pantā noteikts, ka lēmums ir adresēts Nīderlandei.

2021/0010 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES ĪSTENOŠANAS LĒMUMS,

ar ko Nīderlandei atļauj piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kura tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem [paredzētās uzlādes stacijās] saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 2003/96/EK (2003. gada 27. oktobris), kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai[1], un jo īpaši tās 19. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Ar Padomes Īstenošanas lēmumu (ES) 2016/2266[2]Nīderlandei atļāva līdz 2020. gada 31. decembrim piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kas tiek piegādāta uzlādes stacijās, kuras tieši paredzētas elektrotransportlīdzekļu uzlādei, saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. pantu.

(2) Nīderlande 2020. gada 30. martā lūdza atļauju laikposmā no 2021. gada 1. janvāra līdz 2025. gada 1. janvārim turpināt piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kas tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem. Pēc Komisijas pieprasījuma Nīderlande 2020. gada 20. novembrī sniedza papildu informāciju, lai pamatotu savu pieteikumu.

(3) Samazinātā nodokļu likme ir vērsta uz to, lai turpmāk veicinātu elektrotransportlīdzekļu izmantošanu, samazinot izmaksas par elektroenerģiju, ko izmanto šādu transportlīdzekļu darbināšanai.

(4) Elektrotransportlīdzekļu izmantošana nerada tādas gaisu piesārņojošu vielu emisijas, kas rodas no benzīna un dīzeļdegvielas vai citu fosilo kurināmo sadegšanas, un tādējādi palīdz uzlabot gaisa kvalitāti pilsētās. Turklāt elektrotransportlīdzekļu izmantošana var samazināt CO_2 emisijas, jo īpaši ja elektroenerģija ir ražota, izmantojot atjaunojamos energoresursus. Tāpēc ir paredzams, ka samazināta nodokļu likme elektroenerģijai, kas tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem, veicinās Savienības vides aizsardzības, veselības aizsardzības un klimata politikas mērķu sasniegšanu.

(5) Nīderlande uzsvēra, ka samazinātā nodokļu likme attiektos uz elektroenerģijas piegādi elektrotransportlīdzekļu uzlādes stacijām, kas ir tieši savienotas ar elektrotīklu, tajā skaitā publiskām uzlādes stacijām un dažām privātām vai korporatīvām uzlādes stacijām.

---

[1] OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.

[2] Padomes Īstenošanas lēmums (ES) 2016/2266 (2016. gada 6. decembris), ar ko Nīderlandei atļauj piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kura tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem paredzētās uzlādes stacijās (OV L 342, 16.12.2016., 30. lpp.).

(6) Nīderlande lūdza iespēju samazināto nodokļu likmi elektroenerģijai piemērot tikai uzlādes stacijām, kurās izmanto elektroenerģiju, lai tieši uzlādētu elektrotransportlīdzekļus, nepiemērojot to elektroenerģijai, kas tiek nodrošināta ar akumulatoru nomaiņu.

(7) Samazināta nodokļu likme elektroenerģijai, kas tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem uzlādes stacijās, uzlabos publisko uzlādes staciju darījumdarbības situāciju Nīderlandē, tādējādi padarot pievilcīgāku elektrotransportlīdzekļu izmantošanu un uzlabojot gaisa kvalitāti.

(8) Ņemot vērā elektrotransportlīdzekļu samērā ierobežoto skaitu un to, ka nodokļu līmenis elektroenerģijai, kuru uzlādes stacijās piegādā elektrotransportlīdzekļiem, kas nav paredzēti izmantošanai darījumdarbības nolūkā, pārsniegs minimālo nodokļu līmeni, kas noteikts Direktīvas 2003/96/EK 10. pantā, samazinātā nodokļu likme laikposmā, kuram lūgta atļauja, nevarētu radīt konkurences izkropļojumus un tādējādi tai nebūs negatīvas ietekmes uz iekšējā tirgus pareizu darbību.

(9) Nodokļu līmenis elektroenerģijai, kuru uzlādes stacijās piegādā elektrotransportlīdzekļiem, kas nav paredzēti izmantošanai darījumdarbības nolūkā, pārsniegs minimālo nodokļu līmeni ar darījumdarbību nesaistītiem nolūkiem, kā noteikts Direktīvas 2003/96/EK 10. pantā.

(10) Katrai atļaujai, kas piešķirta saskaņā ar Direktīvas 2003/96/EK 19. panta 1. punktu, ir jābūt stingri ierobežotai laikā. Lai nodrošinātu, ka atļaujas termiņš ir pietiekami ilgs, un tādējādi neatturētu attiecīgos uzņēmējus no vajadzīgo investīciju veikšanas, ir lietderīgi atļauju piešķirt uz lūgto laikposmu. Tomēr atļauju būtu jābeidz piemērot no dienas, kad sāk piemērot jebkādus elektrotransportlīdzekļiem piegādātas elektroenerģijas nodokļu atvieglojumu vispārīgus noteikumus, ko Padome pieņem saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 113. pantu vai citiem attiecīgiem noteikumiem, ja šādi noteikumi kļūst piemērojami pirms 2025. gada 1. janvāra.

(11) Lai izvairītos no tā, ka piemērojamo nodokļu likmju izmaiņu dēļ varētu palielināties elektroenerģijas sadales un pārdales uzņēmumu administratīvais slogs, Nīderlandei vajadzētu būt iespējai bez pārtraukuma piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kas tiek piegādāta elektrotransportlīdzekļiem. Tādēļ lūgtā atļauja būtu jāpiešķir no 2021. gada 1. janvāra, lai bez pārtraukuma turpinātu iepriekšējo kārtību, kas paredzēta Īstenošanas lēmumā (ES) 2016/2266.

(12) Šis lēmums neskar Savienības valsts atbalsta noteikumu piemērošanu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Šajā lēmumā piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES[3] 2. pantā noteikto "elektrotransportlīdzekļa" definīciju.

2. pants

Nīderlandei tiek atļauts piemērot samazinātu nodokļu likmi elektroenerģijai, kas tiek piegādāta uzlādes stacijām, kurās tieši uzlādē elektrotransportlīdzekļus, izņemot uzlādes

[3] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

stacijas ar elektrotransportlīdzekļu akumulatoru nomaiņu, ar nosacījumu, ka tiek ievēroti Direktīvas 2003/96/EK 10. pantā noteiktie minimālie nodokļu līmeņi.

3. pants

Šo lēmumu piemēro no 2021. gada 1. janvāra līdz 2025. gada 1. janvārim.

Tomēr, ja Padome, rīkojoties saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 113. pantu vai citiem attiecīgiem noteikumiem, nosaka vispārīgus noteikumus par nodokļu atvieglojumiem elektrotransportlīdzekļiem piegādātai elektroenerģijai, šis lēmums zaudē spēku dienā, kurā stājas spēkā minētie vispārīgie noteikumi.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Nīderlandes Karalistei.

Briselē,

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs