EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 01 21
COM(2021) 23 final

2021/0010 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Nyderlandams leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą elektromobilių [įkrovimo stotelėse tiekiamai] elektros energijai

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Sąjungos energinių produktų ir elektros energijos apmokestinimas reglamentuojamas 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičiančia Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą[1] (toliau – Energijos mokesčių direktyva, arba Direktyva).

Pagal Direktyvos 19 straipsnio 1 dalį, be Direktyvoje, ypač 5, 15 ir 17 straipsniuose, išdėstytų nuostatų, Taryba, Komisijai pasiūlius, bet kuriai valstybei narei gali vieningai leisti toliau atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.

Direktyvos 15 straipsnio 1 dalies e punkte valstybėms narėms leidžiama sumažinti mokesčius arba netaikyti mokesčių elektros energijai, naudojamai prekėms ir keleiviams vežti traukiniu, metro, tramvajumi ir troleibusu. Tačiau nėra nuostatos, kuria būtų leidžiama sumažinti mokesčius elektros energijai, naudojamai vežti kitais nei troleibusai elektromobiliais.

Tarybos įgyvendinimo sprendimu (ES) 2016/2266[2] Nyderlandams jau leista iki 2020 m. gruodžio 31 d. taikyti mažesnį mokesčio tarifą elektros energijai, tiekiamai elektromobilių įkrovimo stotelėms.

Šiuo pasiūlymu siekiama leisti Nyderlandams nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2025 m. sausio 1 d., kaip buvo prašoma, toliau taikyti mažesnius mokesčius elektromobilių įkrovimo stotelėms tiekiamai elektros energijai. Šis sumažinimas skirtas švaresnių transporto rūšių naudojimui toliau skatinti, taip pat vietos oro taršai ir transporto išmetamo CO_2 kiekiui mažinti.

Remdamosi Direktyvos 19 straipsniu, 2020 m. kovo 30 d. raštu ir vėlesniu susirašinėjimu Nyderlandų valdžios institucijos Komisijai pranešė ketinančios taikyti lengvatinį 51,64 EUR/MWh mokesčio tarifą elektromobilių įkrovimo stotelėse tiekiamai elektros energijai, kai vienoje įkrovimo stotelėje jos suvartojama iki 10 MWh per metus. Kai suvartojama daugiau kaip 10 MWh, bet ne daugiau kaip 50 MWh, būtų taikomas 51,64 EUR mokesčio tarifas, kai suvartojama daugiau kaip 50 MWh, bet ne daugiau kaip 10 000 MWh – 13,75 EUR mokesčio tarifas, o kai per metus suvartojama daugiau kaip 10 000 MWh – 0,56 EUR mokesčio tarifas. Įkrovimo stotelėse, kurioms netaikomi naudojimo verslui mokesčio tarifai, metiniam suvartojimui viršijant 10 000 MWh būtų taikomas 1,13 EUR mokesčio tarifas. Bendras mokesčio tarifas bus didesnis už Direktyvoje 2003/96/EB nustatytą minimalų mokesčio už verslui naudojamą elektrą tarifą. Šiuo metu elektromobiliams įkrauti skirtai elektrai taikomas nacionalinis mokesčio tarifas už pirmas 10 per metus suvartojamų MWh būtų 94,28 EUR/MWh – tai nacionalinis elektros energijos mokesčio tarifas, taikomas šiam suvartojimo verslo ir ne verslo reikmėms lygiui. Šiuo metu Nyderlandai elektros energijai taiko diferencijuotus nacionalinius mokesčio tarifus, grindžiamus suvartojamu kiekiu pagal Direktyvos 2003/96/EB 5 straipsnį[3].

---

1 OL L 283, 2003 10 31, p. 51–70.

2 OL L 342, 2016 12 16, p. 30–31.

3 Nyderlandai taiko diferencijuotus elektros energijos mokesčio tarifus pagal Direktyvos 2003/96/EB 5 straipsnį, remdamiesi suvartojamu kiekiu. Remiantis naujausia pateikta informacija, nacionaliniai mokesčio tarifai yra tokie: kai per metus suvartojama 0–10 MWh elektros energijos – 94,28 EUR/MWh, kai suvartojama daugiau kaip 10 MWh, bet ne daugiau kaip 50 MWh – 51,64 EUR, kai

2020 m. lapkričio 20 d. iš Nyderlandų gauta papildomos informacijos.

Nyderlandai lengvatinį mokesčio tarifą toliau taikytų specialių viešųjų ir, kai kuriais atvejais, privačiųjų arba įmonių elektromobilių įkrovimo stotelėse tiekiamai elektros energijai. Paprastai šios įkrovimo stotelės yra tiesiogiai prijungtos prie tinklo. Turintys teisę taikyti lengvatinį tarifą įkrovimo stotelių operatoriai ir privatūs ar verslo subjektai privalės elektros energijos tiekėjui pateikti deklaraciją, kurioje būtų nurodyta, kad tinklo jungtis skirta vien tik elektros energijai elektromobiliams tiekti. Nyderlandų pateiktame prašyme į lengvatos taikymo nuostatas neįtrauktos įkrovimo stotelės, kuriose įkrovimas atliekamas pakeičiant baterijas.

Bendras mokesčio tarifas, įskaitant kiekvienam subjektui už pirmas per metus suvartotas 10 MWh taikomą lengvatinį tarifą, gerokai viršytų minimalų Tarybos direktyvos 2003/96/EB I priedo C lentelėje nustatytą lygį.

Anot Nyderlandų valdžios institucijų, tuo atveju, kai įkrovimo stotelės operatorius ketina savo įkrovimo stotelių elektros energijai taikyti lengvatinį mokesčio tarifą, jis privalėtų elektros energijos tiekėjui pateikti deklaraciją, kurioje būtų paaiškinta, kurios tinklo jungtys yra skirtos vien tik elektros energijai elektromobiliams tiekti. Priemonė būtų taikoma tik elektros energijai, tiekiamai paskirtoms jungtims. Be to, jei įkrovimo stotelių operatorius patiria finansinių sunkumų ir atitinka Gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (2014/C 249/01) nustatytus reikalavimus pagalbai gauti, jis privalo apie tai pranešti elektros energijos tiekėjui. Tokiu atveju tiekėjui toliau taikyti lengvatinio mokesčio už elektros energiją tarifo nebeleidžiama.

Dėl lengvatinio mokesčio susidarantis pranašumas priklausys nuo kilovatvalandžių skaičiaus. Kaip pabrėžė Nyderlandų valdžios institucijos, remiantis nacionaliniu lygmeniu užsakytu tyrimu, apytikriai apskaičiuota, kad 2020 m. vienai įkrovimo stotelei bus tiekiama vidutiniškai 3 900 kWh. Tokiu atveju didžiausias pranašumas vienai įkrovimo stotelei 2020 m. apytiksliais vertinimais būtų 289 EUR per metus. Šis pranašumas didėtų didėjant standartiniam mokesčiui už elektros energiją. Be to, įkrovimo stotelė praktiškai gali tiekti 12 000 kWh per metus. Todėl tikimasi, kad 2020 m. didžiausias bendras pranašumas bus 815 EUR. Skiriasi kiekvieno pagalbos gavėjo įkrovimo stotelių skaičius.

Kaip praneša Nyderlandų valdžios institucijos, šiuo metu Nyderlanduose yra apie 40 įkrovimo stotelių operatorių.

Priemone gali naudotis visi ES operatoriai jų nediskriminuojant. Įkrovimo stotelės operatoriaus kilmės šalis nėra sąlyga galimybei pasinaudoti šia priemone. Šia priemone taip pat galėtų pasinaudoti įkrovimo stotelę turinti transporto bendrovė ar namų ūkis, su sąlyga, kad jie atitiktų pirmiau išvardytas sąlygas.

Kaip pabrėžiama prašyme, Nyderlandų transporto ministerijos užsakytas tyrimas parodė, kad šiuo metu daugeliu atvejų verslo paskatos viešųjų įkrovimo stotelių srityje vis dar nėra teigiamos. Tai sudaro kliūčių viešosios įkrovimo infrastruktūros vystymui ir elektromobilių naudojimui. Priemone siekiama ir toliau skatinti imtis viešųjų įkrovimo stotelių verslo, kuriam plėtojantis turėtų būti patraukliau naudoti elektromobilius ir taip turėtų būti gerinama aplinkos

---

suvartojama daugiau kaip 50 MWh, bet ne daugiau kaip 10 000 MWh – 13,75 EUR. Kai suvartojama daugiau kaip 10 000 MWh, verslui naudojama elektros energija apmokestinama 0,56 EUR, o ne verslui – 1,13 EUR tarifu. Kaip nurodė Nyderlandų valdžios institucijos, energijos mokesčio tarifai kasmet koreguojami atsižvelgiant į infliacijos lygį.

būklė. Pereinant nuo transporto priemonių su vidaus degimo varikliais, kurios daugiausia varomos iškastiniu kuru, prie elektromobilių labai svarbu sparčiai vystyti viešąją įkrovimo infrastruktūrą. Elektromobiliai galėtų tapti alternatyva tradiciniam kelių transportui tik esant gerai išvystytai infrastruktūrai. Tai svarbu, nes perėjimas prie elektromobilių naudingas aplinkai. Elektromobiliai, palyginti su iškastiniu kuru varomomis transporto priemonėmis[4], paprastai išmeta mažiau CO_2 ir vietos oro teršalų (PM10, NOx). Pasak Nyderlandų valdžios institucijų, 2019 m. naudojant akmens anglį pagamintos elektros energijos procentinė dalis buvo 14 proc. Prognozuojama, kad 2030 m. ši procentinė dalis bus 0 proc. 2019 m. Nyderlandų atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos rūšių derinys sudarė 18 proc. ir tikimasi, kad 2025 m. jis sudarys 58 proc., o 2030 m. – 75 proc.

Prašyme pabrėžiama, kad įkrovimo stotelės operatorius turėtų galimybę perleisti priemonės teikiamą pranašumą arba jo dalį savo klientams, sumažindamas įkrovimo įkainius. Tokiu atveju elektromobilių savininkų sąnaudos sumažėtų, nes sumažėtų jų naudojimo išlaidos. Tai būtų paskata vartotojams verčiau rinktis naują elektromobilį, o ne naują iškastiniu kuru varomą automobilį. Kitas teigiamas mažesnių įkrovimo įkainių poveikis yra tas, kad prie elektros tinklo jungiamų hibridinių automobilių, kurie gali būti varomi ir elektra, ir iškastiniu kuru, savininkai bus skatinami automobiliui naudoti elektros energiją, o ne iškastinį kurą.

Iš esmės priemonės taikymo laikotarpis turėtų būti pakankamai ilgas, kad ir toliau būtų suteiktas teisinis tikrumas elektros energijos operatoriams, privatiesiems ir verslo subjektams. Nyderlandai prašo priemonės galiojimą pratęsti ketverių, o ne ilgiausiu galimu šešerių metų laikotarpiu. Šiomis aplinkybėmis atrodo tikslinga suteikti Nyderlandų prašomą ir Direktyva leidžiamą leidimą ketveriems metams.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Pagal direktyvos 19 straipsnio 1 dalies trečią pastraipą kiekvienas prašymas išnagrinėjamas atsižvelgiant, *inter alia*, į tinkamą vidaus rinkos veikimą, poreikį užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir ES sveikatos, aplinkos apsaugos, energetikos bei transporto politiką.

Aprašytas mokesčio lengvatos taikymas ES vidaus prekybai netrukdo. Priemone gali naudotis visi ES operatoriai jų nediskriminuojant. Įkrovimo stotelės operatoriaus kilmės šalis nėra šios priemonės taikymo sąlyga. Leidžiančios nukrypti nuostatos taikymas nekenktų vidaus rinkai ir nekliudytų, o priešingai – padėtų siekti ES politikos tikslų, ypač energetikos, transporto, klimato kaitos ir aplinkos srityse.

Energijos mokesčių direktyvos nuostatos

Direktyvos 19 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatyta:

Be ankstesniuose straipsniuose išdėstytų nuostatų, ypač 5, 15 ir 17 straipsniuose, Taryba, Komisijai pasiūlius, bet kuriai valstybei narei gali vieningai leisti toliau atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti remiantis konkrečios politikos sumetimais.

Anot Nyderlandų valdžios institucijų, svarstoma nacionalinė priemonė šį reikalavimą atitinka. Remiamasi tuo, kad Nyderlandai siekia sumažinti transporto priemonių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekį ir toliau prisidėti prie ES kovos su klimato kaita tikslo sumažinti išmetamą CO_2 kiekį ir padidinti atsinaujinančiųjų energijos išteklių dalį galutiniame transporto sektoriuje suvartojamos energijos kiekyje. Manoma, kad galimybė

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

sumažinti elektromobiliams tiekiamos elektros energijos mokesčio tarifą būtų papildoma paskata vartotojams naudoti švaresnę energiją ir gerinti aplinką.

Valstybės pagalbos taisyklės

Nyderlandų valdžios institucijos pripažįsta, kad priemonė yra valstybės pagalba, palanki elektromobilių įkrovimo stotelių operatoriams, ir jai gali būti taikoma bendroji išimtis pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014[5] 44 straipsnį.

Atsižvelgiant į tai, kad ši priemonė atitinka Bendrojo bendrosios išimties reglamento (Reglamento (ES) Nr. 651/2014) 44 straipsnyje nustatytas sąlygas ir jame nustatytas bendrąsias sąlygas, priemonė patenka į to reglamento taikymo sritį, tad jai netaikomas išankstinio pranešimo reikalavimas.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Aplinkos ir kovos su klimato kaita politika

Įgyvendinant šią priemonę bus prisidedama prie transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio mažinimo ir prie ES ilgalaikių klimato kaitos stabdymo tikslų – mažinti išmetamo CO_2 kiekį – įgyvendinimo. Remiantis Nyderlandų valdžios institucijų pateiktais apytikriais skaičiavimais, tikimasi, kad Nyderlanduose atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos dalis 2025 m. sudarys apie 58 proc., o 2030 m. pasieks 75 proc. Nyderlandų teigimu, viešojoje įkrovimo infrastruktūroje naudojama elektros energija gaunama beveik vien iš atsinaujinančiųjų išteklių. Iš Nyderlanduose atlikto tyrimo[6] matyti, kad išmetamo CO_2 kiekį šitaip būtų galima sumažinti 70 proc., o tai visiškai atitinka Direktyvą 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją[7]. Kaip pabrėžiama prašyme, tai taip pat gali padėti Nyderlandams pasiekti toje direktyvoje nustatytą tikslą iki 2020 m. transporto sektoriuje naudoti 10 proc. atsinaujinančių išteklių energijos.

Prašyme pabrėžiama, kad plačiau naudojant elektromobilius būtų ne tik sumažintas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, bet ir labai prisidėta prie oro kokybės gerinimo: miestų taršos židiniai dažnai kelia vienus iš didžiausių uždavinių, o transporto išmetami teršalai šiuo požiūriu (ypač dėl NO_2 kiekio viršijimo) yra pagrindinis taršos šaltinis. Be to, net ir tais atvejais, kai elektros energija pagaminta ne vien iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, didžioji dalis naudos išliktų, nes gamybos metu išmetami teršalai yra toli nuo oro kokybės karštųjų zonų, o taršos šaltiniams – elektrinėms – būtų lengviau kontroliuoti taršą.

Energetikos politika

Kaip pranešė Nyderlandų valdžios institucijos, nacionaliniu lygmeniu užsakytas tyrimas parodė, kad šiuo metu daugeliu atvejų viešųjų įkrovimo stotelių verslo paskatos dar nėra teigiamos. Tai sudaro kliūčių viešosios įkrovimo infrastruktūros įrengimui ir elektromobilių naudojimui.

Todėl deklaruojamas priemonės tikslas – paskatinti imtis viešųjų įkrovimo stotelių verslo, kuriam plėtojantis turėtų būti patraukliau naudoti elektromobilius ir taip turėtų būti gerinama

---

5 Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014 6 26, p. 1–78).

6 TNO „Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen“, (2015 m. balandžio 7 d.), p. 11–15.

7 OL L 140, 2009 6 5, p. 16–62.

aplinkos būklė. Pereinant nuo iškastiniu kuru varomų transporto priemonių prie elektromobilių labai svarbu sparčiai diegti viešąją įkrovimo infrastruktūrą. Elektromobiliai realistiška alternatyva iškastiniu kuru varomoms transporto priemonėms galėtų tapti tik esant gerai infrastruktūrai. Tai svarbu, nes perėjimas prie elektromobilių naudingas aplinkai. Palyginti su iškastiniu kuru varomomis transporto priemonėmis, elektromobiliai paprastai išskiria mažiau CO_2 ir mažiau oro teršalų (PM10, NOx).

Kaip pabrėžiama prašyme, įkrovimo stotelės operatorius taip pat turi galimybę suteikti priemonės teikiamą pranašumą arba jo dalį savo klientams, sumažindamas krovimo įkainius. Tokiu atveju bus sumažintos elektromobilių nuosavybės sąnaudos, o tai taip pat turės teigiamos įtakos pasirinkimui pirkti naują elektromobilį vietoj naujo iškastiniu kuru varomo automobilio. Kitas teigiamas mažesnių įkrovimo įkainių poveikis yra tas, kad prie elektros tinklo jungiamų hibridinių automobilių, kurie gali būti varomi ir elektra, ir iškastiniu kuru, savininkai bus skatinami naudoti elektros energiją, o ne iškastinį kurą.

Transporto politika

Ši iniciatyva visiškai atitinka Direktyvą 2014/94/ES[8] dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros įrengimo. Šioje direktyvoje reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų alternatyviųjų degalų rinkos plėtojimo ir jų infrastruktūros nacionalines politikos sistemas, visų pirma miesto ir priemiesčių bei kitose tankiai apgyvendintose vietovėse. Direktyvoje valstybės narės įpareigojamos įrengti tinkamą skaičių viešai prieinamų įkrovimo stotelių.

Be to, ES transporto sistema turi tapti mažiau priklausoma nuo iškastinio kuro ir turi būti modernizuojama, kad 2050 m. jos išmetamų teršalų kiekis būtų sumažintas 90 proc. Čia bus itin svarbus elektromobilumas, padėsiantis sparčiau mažinti ne tik taršą (ypač miestuose), bet ir priklausomybę nuo iškastinio kuro, o naujos judumo paslaugos padidins transporto sistemos našumą ir sumažins spūsčių[9].

Vidaus rinka ir sąžininga konkurencija

Vidaus rinkos ir sąžiningos konkurencijos požiūriu priemone gali naudotis visi ES operatoriai jų nediskriminuojant. Įkrovimo stotelės operatoriaus kilmės šalis nėra šios priemonės taikymo sąlyga. Dėl nukrypti leidžiančios nuostatos nekiltų jokių vidaus rinkos veikimo problemų.

Šiuo atveju minėto pobūdžio iškraipymas gali būti dar mažiau tikėtinas, nes Nyderlandai nepažeis Direktyvoje 2003/96/EB nustatyto minimalaus elektros energijos mokesčio tarifo.

Atsižvelgiant į laikotarpį, kuriam siūloma leisti taikyti lengvatinį mokesčio tarifą, jei dabartinė sistema ir padėtis iš esmės nepasikeis, mažai tikėtina, kad pirmesnėse pastraipose išdėstytos analizės išvados pasikeistų iki priemonės galiojimo pabaigos.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Tarybos direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnis.

---

[8] 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1–20).

[9] Energetikos sistemos integravimo strategija (COM(2020) 299 *final*, 2020 m. liepos mėn.).

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Netiesioginio apmokestinimo sritis, kuriai taikomas SESV 113 straipsnis, pati savaime nepriklauso išimtinei Europos Sąjungos kompetencijai, kaip apibrėžta SESV 3 straipsnyje.

Tačiau pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnį Tarybai pagal antrinę teisę yra suteikta išimtinė kompetencija remiantis minėta nuostata leisti valstybei narei toliau atleisti nuo mokesčių ar juos sumažinti. Taigi pačios valstybės narės be Tarybos to padaryti negali. Todėl subsidiarumo principas šiam įgyvendinimo sprendimui netaikomas. Bet kuriuo atveju, kadangi šis aktas nėra teisėkūros procedūra priimamo akto projektas, jo pagal Sutarčių protokolą Nr. 2 nereikėtų persiųsti nacionaliniams parlamentams peržiūrėti, ar jis dera su subsidiarumo principu.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Mokesčių sumažinimu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.

- **Priemonės pasirinkimas**

Siūloma priemonė – Tarybos įgyvendinimo sprendimas. Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnyje numatyta tik ši priemonė.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Priemonei įgyvendinti galiojančių teisės aktų įvertinimas nereikalingas.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Šis pasiūlymas grindžiamas Nyderlandų prašymu ir skirtas tik šiai valstybei narei.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Nepriklausomo tyrimo neprireikė.

- **Poveikio vertinimas**

Šis pasiūlymas yra susijęs su leidimo suteikimu vienai valstybei narei jos pačios prašymu, jo poveikio vertinimas nereikalingas. Poveikis kainoms yra nedidelis, poveikis žmonių sveikatai ir aplinkai – teigiamas, nes šia priemone siekiama sumažinti sunaudojamo iškastinio kuro kiekį ir skatinti naudoti švaresnę energiją transporto sektoriuje.

Be to, iš Nyderlandų pateiktos informacijos galima spręsti, kad priemonės poveikis mokestinėms pajamoms bus gana nedidelis[10], o elektros energijai taikomas mokesčio tarifas vis tiek bus didesnis už Direktyvoje 2003/96/EB nustatytą minimalų apmokestinimo lygį. Nyderlandai numato, kad priemonė turės teigiamą poveikį siekiant jos su aplinka susijusių tikslų, visų pirma, mažinant išmetamųjų teršalų kiekį ir gerinant vietos oro kokybę.

[10] Nyderlandų apytikriai apskaičiuota, kad 2021 m. metinės biudžeto išlaidos sudarys 4,2 mln. EUR, 2022 m. – 5,3 mln. EUR, 2023 m. – 6,2 mln. EUR, o 2024 m. – 7 mln. EUR.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šia priemone supaprastinimas neatliekamas. Priemonė priimama dėl Nyderlandų pateikto prašymo ir yra skirta tik šiai valstybei narei.

- **Pagrindinės teisės**

Ši priemonė pagrindinėms teisėms įtakos neturi.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Šia priemone nesukuriama jokios finansinės ir administracinės naštos Sąjungai. Todėl pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Įgyvendinimo planas nebūtinas. Šis pasiūlymas yra susijęs su leidimo taikyti mokesčio lengvatą suteikimu vienai valstybei narei jos pačios prašymu. Leidimas suteikiamas ribotam laikotarpiui iki 2025 m. sausio 1 d. Mokesčio tarifas, kuris bus taikomas, viršys Energijos mokesčių direktyva nustatytą minimalų apmokestinimo lygį. Priemonė gali būti vertinama, jeigu pasibaigus galiojimo laikotarpiui bus pateiktas prašymas pratęsti jos galiojimą.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Aiškinamųjų dokumentų dėl šio pasiūlymo perkėlimo į nacionalinę teisę nereikia.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnyje pateikta elektromobilių apibrėžtis, paimta iš Direktyvos 2014/94/ES 2 straipsnio. Apibrėžtimi paaiškinama priemonės taikymo sritis.

Pagal 2 straipsnį Nyderlandams bus leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą elektros energijai, tiekiamai įkrovimo stotelėse, tiesiogiai naudojamose elektromobiliams įkrauti.

Apmokestinimo lygis po sumažinimo niekada negali būti mažesnis nei Direktyvoje 2003/96/EB numatytas mažiausias ES taikomas apmokestinimo lygis, o sumažinimas būtų taikomas tiek privatiems, tiek verslo automobiliams naudojamai elektros energijai.

Šiame sprendime nurodyta nacionalinė priemonė yra Nyderlandų politikos, kuria siekiama sumažinti išmetamo CO_2 kiekį, pagerinti oro kokybę, padidinti atsinaujinančiųjų išteklių energijos dalį transporto sektoriuje ir prisidėti prie ES kovos su klimato kaita tikslo, dalis. Priemonė bus paskata vartotojams pereiti prie švaresnės energijos naudojimo transporto srityje.

3 straipsnyje nurodyta, kad prašomas leidimas suteikiamas nuo 2021 m. sausio 1 d. ketverių metų laikotarpiui, kaip prašo Nyderlandai.

Jame taip pat paaiškinama, kad, jei Taryba numato bendrąsias taisykles dėl elektromobilių elektros energijai taikomų mokesčių lengvatų, sprendimas nustoja galioti tą dieną, kurią pradedamos taikyti tos bendrosios taisyklės.

4 straipsnyje nustatyta, kad sprendimas skirtas Nyderlandams.

2021/0010 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo, vadovaujantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Nyderlandams leidžiama taikyti lengvatinį mokesčio tarifą elektromobilių [įkrovimo stotelėse tiekiamai] elektros energijai

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvą 2003/96/EB, pakeičiančią Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą[1], ypač į jos 19 straipsnį,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

(1) remiantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsniu, Tarybos įgyvendinimo sprendimu (ES) 2016/2266[2] Nyderlandams buvo leista iki 2020 m. gruodžio 31 d. taikyti lengvatinį mokesčio tarifą elektros energijai, tiekiamai įkrovimo stotelėse, kurios tiesiogiai naudojamos elektromobiliams įkrauti;

(2) 2020 m. kovo 30 d. Nyderlandai paprašė leidimo nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2025 m. sausio 1 d. toliau taikyti lengvatinį mokesčio tarifą elektros energijai, tiekiamai elektromobiliams. Komisijos prašymu 2020 m. lapkričio 20 d. Nyderlandai pateikė papildomos informacijos savo prašymui pagrįsti;

(3) lengvatiniu mokesčio tarifu siekiama toliau skatinti naudoti elektromobilius, sumažinant išlaidas tiems elektromobiliams varyti naudojamai elektros energijai;

(4) naudojant elektromobilius išvengiama oro teršalų, susidarančių degant benzinui ir dyzeliniam kurui arba kitokiam iškastiniam kurui, išmetimo, taigi prisidedama prie miestų oro kokybės gerinimo. Be to, naudojant elektromobilius gali sumažėti ir išmetamo CO_2 kiekis, ypač jei naudojama elektros energija gaunama iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių. Todėl manoma, kad elektromobiliams tiekiamai elektros energijai taikant lengvatinį mokesčio tarifą bus prisidėta prie Sąjungos aplinkos, sveikatos ir kovos su klimato kaita politikos uždavinių įgyvendinimo;

(5) Nyderlandai pabrėžė, kad lengvatinis mokesčio tarifas būtų taikomas elektros energijos tiekimui elektromobilių įkrovimo stotelėse, tiesiogiai prijungtose prie elektros tinklo, įskaitant viešąsias įkrovimo stoteles ir kai kurias privačias arba įmonių įkrovimo stoteles;

(6) Nyderlandai paprašė taikyti lengvatinį elektros energijos mokesčio tarifą tik toms įkrovimo stotelėms, kuriose elektros energija naudojama tiesiogiai elektromobiliui įkrauti, ir netaikyti jo tai elektros energijai, kuri tiekiama pakeičiant baterijas;

---

[1] OL L 283, 2003 10 31, p. 51.

[2] 2016 m. gruodžio 6 d. Tarybos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2016/2266, kuriuo Nyderlandams leidžiama taikyti mažesnį mokesčio tarifą elektromobilių įkrovimo stotelėse tiekiamai elektros energijai (OL L 342, 2016 12 16, p. 30).

(7) taikant lengvatinį mokesčio tarifą įkrovimo stotelėse elektromobiliams tiekiamai elektros energijai bus paskatinta Nyderlanduose imtis viešai prieinamų įkrovimo stotelių verslo, dėl to turėtų tapti patraukliau naudoti elektromobilius ir turėtų pagerėti oro kokybė;

(8) atsižvelgiant į tai, kad elektromobilių yra gana mažai, taip pat į tai, kad verslui naudojamose įkrovimo stotelėse elektromobiliams tiekiamos elektros energijos apmokestinimo lygis bus didesnis už Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnyje nustatytą minimalų apmokestinimo lygį, nėra tikėtina, kad laikotarpiu, dėl kurio teikiamas prašymas, mažesniu mokesčio tarifu bus iškreipta konkurencija, tad jis neigiamo poveikio tinkamam vidaus rinkos veikimui neturės;

(9) ne verslo reikmėms skirtose įkrovimo stotelėse elektromobiliams tiekiamos elektros energijos apmokestinimo lygis bus didesnis už Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnyje nustatytą minimalų naudojimo ne verslui apmokestinimo lygį;

(10) kiekvieno pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 1 dalį suteikiamo leidimo galiojimo laikotarpis turi būti griežtai apribotas. Siekiant užtikrinti, kad leidimo galiojimo laikotarpis būtų pakankamai ilgas, kad atitinkami ekonominės veiklos vykdytojai neprarastų noro imtis reikiamų investicijų, tikslinga leidimą suteikti prašomam laikotarpiui. Vis dėlto leidimas turėtų būti nebetaikomas nuo tos dienos, kurią būtų pradėtos taikyti pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsnį ar bet kurią kitą susijusią nuostatą Tarybos priimtos bet kokios bendrosios nuostatos dėl elektromobiliams tiekiamai elektros energijai taikomų mokesčių lengvatų, jeigu tokios nuostatos būtų pradėtos taikyti iki 2025 m. sausio 1 d.;

(11) siekiant išvengti galimo administracinės naštos elektros energijos skirstytojams ir perskirstytojams padidėjimo dėl taikomų mokesčių tarifų pakeitimų, Nyderlandams turėtų būti suteikta galimybė lengvatinį mokesčio tarifą elektromobiliams tiekiamai elektros energijai taikyti nenutrūkstamai. Todėl prašomas leidimas turėtų būti suteiktas nuo 2021 m. sausio 1 d., kad būtų sklandžiai laikomasi ankstesnės tvarkos, nustatytos Įgyvendinimo sprendimu (ES) 2016/2266;

(12) šis sprendimas neturi poveikio su valstybės pagalba susijusių Sąjungos taisyklių taikymui,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Šiame sprendime vartojamo termino „elektromobilis“ apibrėžtis pateikta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES[3] 2 straipsnyje.

2 straipsnis

Nyderlandams suteikiamas leidimas taikyti lengvatinį mokesčio už elektros energiją, tiekiamą įkrovimo stotelėse, tiesiogiai naudojamose elektromobiliams įkrauti, tarifą, netaikant jo įkrovimo stotelėms, kuriose keičiamos elektromobilių baterijos, jeigu laikomasi Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnyje nustatyto minimalaus apmokestinimo lygio reikalavimo.

[3] 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

3 straipsnis

Šis sprendimas taikomas nuo 2021 m. sausio 1 d. iki 2025 m. sausio 1 d.

Tačiau jeigu Taryba, remdamasi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 113 straipsniu ar bet kuria kita susijusia nuostata, nustato bendrąsias taisykles dėl elektromobiliams tiekiamai elektros energijai taikomų mokesčių lengvatų, šis sprendimas nebetaikomas nuo tos dienos, kurią pradedamos taikyti minėtos bendrosios taisyklės.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Nyderlandų Karalystei.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas