



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 25.10.2016
COM(2016) 677 final

2016/0332 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS

Alankomaille annettavasta luvasta soveltaa alennettua verokantaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille toimitettavaan sähkөөn

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Energiatuotteiden ja sähkön verotusta säännellään EU:ssa neuvoston direktiivillä 2003/96/EY¹, jäljempänä 'energiaverodirektiivi' tai 'direktiivi'.

Direktiivin 19 artiklan 1 kohdan ja erityisesti sen 5, 15 ja 17 artiklan säännösten nojalla neuvosto voi yksimielisesti komission ehdotuksesta antaa jäsenvaltiolle luvan ottaa käyttöön verotustasoa koskevia muita vapautuksia tai alennuksia erityisistä politiikkaan liittyvistä syistä.

Direktiivin 15 artiklan 1 kohdan e kohdan nojalla jäsenvaltiot voivat soveltaa veronalennuksia tai verovapautuksia sähkөөn, jota käytetään kuljettaessa tavaroita ja matkustajia rautateitse, metrolla, raitiovaunuissa ja johdinautoilla. Sellaista säännöstä ei kuitenkaan ole olemassa, jolla myönnettäisiin veronalennuksia muissa sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa kuin johdinautoissa käytettävälle sähkölle.

Tämän ehdotuksen tavoitteena on antaa Alankomaille lupa soveltaa alennettua verokantaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille toimitettuun sähkөөn. Tällä veronalennuksella halutaan edistää puhtaampien liikennemuotojen käyttöä, vähentää ilmansaasteiden paikallisia esiintymiä ja liikenteen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä.

Pyyntö ja sen yleinen tausta

Direktiivin 19 artiklan nojalla Alankomaiden viranomaiset ilmoittivat 29. maaliskuuta 2016 komissiolle, että ne aikovat soveltaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille toimitettuun sähkөөn alennettua verokantaa (49,96 euroa megawattitunnilta) silloin, kun vuotuinen sähkönkulutus on kyseisellä latausasemalla enintään 10 megawattituntia vuodessa. Yli 10 ja enintään 50 megawattitunnin kulutukseen sovellettava verokanta olisi 49,96 euroa, yli 50 ja enintään 10 000 megawattitunnin kulutukseen sovellettava verokanta 13,31 euroa ja yli 10 000 megawattitunnin vuotuisen kulutukseen sovellettava verokanta 0,53 euroa. Latausasemilla, joihin ei sovelleta yrityskäyttöä koskevia verokantoja, yli 10 000 megawattitunnin vuotuisen kulutuksen verokanta olisi 1,07 euroa. Kokonaisverokanta on suurempi kuin direktiivissä 2003/96/EY säädetty yrityskäyttöön tarkoitetun sähkön vähimmäisverokanta. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseen käytettävään sähkөөn sovellettava kansallinen verokanta on vuositasolla tällä hetkellä 100,70 euroa megawattitunnilta ensimmäisten 10 megawattitunnin osalta.² Tämä vastaa kyseessä olevan kulutustason yrityskäyttöön ja muuhun kuin yrityskäyttöön tarkoitetun sähkön kansallista verokantaa. Tällä hetkellä Alankomaissa sähkөөn sovelletaan eriytettyjä kansallisia verokantoja³ kulutetusta määrästä riippuen direktiivin 2003/96/EY 5 artiklan mukaisesti.

Alankomaat toimittivat lisätietoja 6. huhtikuuta, 20. kesäkuuta ja 18. elokuuta 2016.

¹ Neuvoston direktiivi 2003/96/EY, annettu 27 päivänä lokakuuta 2003, energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta (EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51).

² Tammikuussa 2016 sovellettu taso (ks. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

³ Alankomaissa sähkөөn sovelletaan eriytettyjä verokantoja direktiivin 2003/96/EY 5 artiklan mukaisesti määrällisten kulutustasojen perusteella. Vuoden 2016 heinäkuussa toimitettujen tietojen mukaan kansalliset verokannat ovat seuraavat: 100,70 euroa megawattitunnilta, kun vuotuinen sähkönkulutus on enintään 10 megawattituntia; 49,96 euroa, kun vuotuinen sähkönkulutus on yli 10 mutta enintään 50 megawattituntia; 13,31 euroa, kun vuotuinen sähkönkulutus on yli 50 mutta enintään 10 000 megawattituntia. Kun vuotuinen sähkönkulutus on yli 10 000 megawattituntia, verokanta on 0,53 euroa yrityskäytön osalta ja 1,07 euroa muun kuin yrityskäytön osalta.

Alankomaat soveltaisivat alennettua sähköverokantaa sähköön, joka toimitetaan julkisille ja yksityisille latausasemille sähköajoneuvojen lataamiseksi. Yhdellä latausasemalla voi olla useita latauspisteitä, joista jokaista voidaan käyttää yhden sähkökäyttöisen ajoneuvon lataamiseen kerrallaan. Latausasemien ylläpitäjien ja yksityisten tahojen tai yritysten, joilla on oikeus alennetun verokannan soveltamiseen, on toimitettava sähköntoimittajalle ilmoitus, jossa todetaan, että verkkoliitäntä on tarkoitettu pelkästään sähkön toimittamiseksi sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin. Alankomaiden tekemä pyyntö ei koske latausasemia, joilla lataus tapahtuu vaihtamalla akku. Tällaisissa tapauksissa alennettua verokantaa ei sovelleta.

Kokonaisverokanta, mukaan luettuna kunkin latausaseman vuotuisen kulutuksen ensimmäisten 10 megawattitunnin alennettu verokanta, ylittäisi reilusti neuvoston direktiivin 2003/96/EY liitteessä I olevassa taulukossa C asetetun vähimmäistason.

Alankomaiden viranomaisten mukaan latausasemien ylläpitäjien, jotka aikovat soveltaa alennettua sähköverokantaa latausasemillaan, on toimitettava sähköntoimittajalle ilmoitus, jossa selvitetään, mitkä sen verkkoliitäntöistä on tarkoitettu pelkästään sähkön toimittamiseen sähkökäyttöisille ajoneuvoille. Toimenpidettä sovelletaan vain ilmoitettuihin liitäntöihin toimitettuun sähköön, johon sähköntoimittaja soveltaa alennettua verokantaa. Lisäksi latausaseman ylläpitäjän on ilmoitettava sähköntoimittajalle, jos hänen yrityksellään on taloudellisia vaikeuksia ja se on oikeutettu tukeen rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen tarkoitettua valtiontuesta annettujen suuntaviivojen (2014/C 249/01) mukaisesti. Tässä tapauksessa sähköntoimittaja ei saa enää soveltaa toimittamaansa sähköön alennettua sähköverokantaa.

Energiaverokannasta saatava hyöty vaihtelee sen perusteella, mikä on kulutus megawattitunteina mitattuina. Toimialalta saamiensa tietojen perusteella Alankomaat arvioi, että sähköä toimitetaan keskimäärin 1,8 megawattitunnin verran latausasemaa kohti, jolloin vuonna 2016 enimmäishyöty on arviolta 101 euroa koko vuodelta latausasemaa kohti. Hyöty kasvaa, jos yleinen energiaverokanta nousee.

Vuoden 2016 (teoriassa) suurin mahdollinen kokonaishyöty saadaan, jos latausasemalle toimitetaan yli 50 megawattituntia sähköä. Tämän määrän saavuttaminen on kuitenkin käytännössä hankalaa.

Tällä hetkellä Alankomaissa on kymmenen latausaseman ylläpitäjää.

Toimenpide on avoin kaikille EU:n latausasemien ylläpitäjille ilman syrjintää. Oikeus osallistua toimenpiteeseen ei riipu ylläpitäjän alkuperämaasta. Kuljetusyritys tai kotitalous, jolla on latausasema, voisi myös hyötyä toimenpiteestä, jos ne täyttävät edellä esitetyt ehdot.

Tällä hetkellä julkisille latausasemille ei ole olemassa myönteisiä liiketoiminnan kannustimia. Tämä on este julkisen latausinfrastruktuurin kehittymiselle ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttämiselle. Toimenpiteellä pyritään parantamaan julkisten latausasemien liiketoiminnallista tilannetta, minkä pitäisi lisätä kiinnostusta sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin ja vaikuttaa siihen, että ympäristön tila paranee. Julkisen latausinfrastruktuurin nopea kehittyminen on erittäin tärkeää, jotta voitaisiin siirtyä pääasiassa fossiilisia polttoaineita käyttävistä polttomoottorilla toimivista ajoneuvoista sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin. Hyvin kehittynyt infrastruktuuri on tarpeen, jotta sähkökäyttöisistä ajoneuvoista voisi tulla varteenotettava vaihtoehto perinteisille tieliikenneajoneuvoille. Tämä on tärkeää sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin siirtymisestä saatavien ympäristöhyötyjen vuoksi. Sähkökäyttöiset ajoneuvot tuottavat vähemmän hiilidioksidipäästöjä⁴ ja paikallisia

⁴ Ks. akkukäyttöisten sähköajoneuvojen energiankulutus, hiilidioksidipäästöt ja muut näkökohdat, Euroopan akkukäyttöisten sähköajoneuvojen yhdistys ("Energy consumption, CO2 emissions and other considerations related to Battery Electric Vehicles, European Association for Battery Electric

ilmansaastepäästöjä (PM10, NO_x) kuin fossiilisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot. Alankomaiden viranomaisten mukaan hiilestä tuotetun sähkön osuus vähenee 29 prosentista 26 prosenttiin vuosina 2014–2020 ja uusiutuvista energianlähteistä tuotetun sähkön osuus kasvaa 11 prosentista 35 prosenttiin vuosina 2014–2020.

Latausaseman ylläpitäjällä on mahdollisuus välittää toimenpiteestä saatava hyöty (tai osa siitä) asiakkailleen alentamalla latausmaksuja. Tämä alentaisi sähkökäyttöisten ajoneuvojen omistuskustannuksia, sillä ajokustannukset olisivat alhaisempia. Tämä luo uutta autoa ostavalle kuluttajalle kannustimen valita sähkökäyttöinen ajoneuvo fossiilista polttoainetta käyttävän ajoneuvon sijaan. Alhaisemmista latausmaksuista on myös se hyöty, että niillä kannustetaan ladattavien hybridiajoneuvojen, jotka voivat toimia niin sähköllä kuin fossiilisella polttoaineella, omistajia käyttämään sähköenergiaa fossiilisten polttoaineiden sijaan.

Alankomaiden väitteet, jotka koskevat toimenpiteen voimassaoloaikaa

Poikkeuksen soveltamisajan olisi periaatteessa oltava riittävän pitkä, jotta sillä taattaisiin oikeusvarmuus sähköntoimittajille ja yksityisille tahoille tai yrityksille. Alankomaat on pyytänyt voimassaoloajaksi neljää vuotta, vaikka tällaiselle toimenpiteelle direktiivissä sallittu enimmäiskesto aika on kuusi vuotta. Näissä olosuhteissa vaikuttaa aiheelliselta myöntää Alankomaiden pyytämä lupa neljäksi vuodeksi direktiivissä sallitun mukaisesti.

Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan mukaisen toimenpiteen arviointi

Erityiset politiikkaan liittyvät syyt

Direktiivin 19 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Edellisissä artikloissa, erityisesti 5, 15 ja 17 artiklassa esitettyjen säännösten lisäksi neuvosto voi yksimielisesti komission ehdotuksesta antaa jäsenvaltioille luvan ottaa käyttöön muita vapautuksia tai alennuksia erityisistä politiikkaan liittyvistä syistä.”

Alankomaiden viranomaisten mukaan kyseessä oleva kansallinen toimenpide täyttää tämän vaatimuksen. Toimenpide on seurausta Alankomaiden aikomuksesta vähentää ajoneuvojen aiheuttamia ilmansaasteita ja kasvihuonekaasupäästöjä ja tukea EU:n ilmastonmuutostavoitteita vähentämällä hiilidioksidipäästöjä ja lisäämällä uusiutuvien energianlähteiden osuutta liikenteen alan kokonaisenergiankulutuksesta. Sähkökäyttöisille ajoneuvoille toimitettavan sähkön veroalennusten mahdollisuuden katsotaan tarjoavan kuluttajille lisäkannustimen puhtaamman energian käyttöön ja ympäristön tilan parantamiseen.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Direktiivin 19 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan mukaan jokaista pyyntöä on tarkasteltava ottaen huomioon muun muassa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta, tarve varmistaa tasapuolinen kilpailu sekä EU:n terveys-, ympäristönsuojelu-, energia- ja liikennepolitiikka.

Vehicles”)

(http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/consultations/doc/2009_03_27_future_of_transport/20090408_eabev_%28scientific_study%29.pdf). Uusiutuvista energianlähteistä saatavan sähkön osuus on noin 10 prosenttia Alankomaiden kokonaisenergiankulutuksesta (ks. Alankomaiden viranomaisten vuoden 2015 edistymisraportti uusiutuvista energianlähteistä saatavasta energiasta Alankomaissa vuosina 2013–2014, "Progress report on Energy from renewable sources in the Netherlands 2013–2014", sekä direktiivi 2009/28/EY).

Esitetyn toimenpiteen toimintatavasta ei aiheudu esteitä EU:n sisäiselle kaupalle. Toimenpide on avoin kaikille EU:n latausasemien ylläpitäjille ilman syrjintää. Oikeus osallistua toimenpiteeseen ei riipu ylläpitäjän alkuperämaasta. Poikkeuksen soveltaminen ei vaikeuta sisämarkkinoiden toimintaa eikä ole esteenä EU:n poliittisten tavoitteiden saavuttamiselle varsinkaan energian, ilmastomuutoksen ja ympäristön aloilla.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tämän toimenpiteen täytäntöönpanolla edistetään ajoneuvojen aiheuttamien päästöjen vähentämistä ja tuetaan EU:n pitkän aikavälin ilmastotavoitteita hiilidioksidipäästöjä pienentämällä. Alankomaiden viranomaisten arvioiden mukaan uusiutuvista energianlähteistä saatavan energian osuuden odotetaan olevan noin 35 prosenttia vuonna 2020 ja nousevan edelleen 41 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Alankomaiden mukaan julkisilla latausasemilla käytettävä sähkö on lähes yksinomaan peräisin uusiutuvista lähteistä. Alankomaissa tehdyn tutkimuksen⁵ mukaan tämä voi johtaa siihen, että hiilidioksidipäästöt pienenevät 70 prosenttia, mikä on täysin linjassa uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä koskevan direktiivin 2009/28/EY kanssa.

Tämä aloite on vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin 2014/94/EU⁶ mukainen. Kyseisessä direktiivissä jäsenvaltioilta edellytetään kansallisia toimintakehyksiä vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden ja infrastruktuurin kehittämiseksi erityisesti kaupunkitaajamissa, esikaupunkialueilla ja muilla tiheästi asutuilla alueilla. Direktiivissä jäsenvaltiot veloitetaan asentamaan asianmukainen määrä julkisia latausasemia vuoden 2020 loppuun mennessä.

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen ohella sähkökäyttöisten autojen laajamittaisemmalla käytöllä parannetaan merkittävästi ilmanlaatua yleensä. Tässä mielessä kaupunkitaajamien ilmansaastekekkittymät ovat yksi suurimmista haasteista ja liikenteen päästöt muodostavat suurimman osan ilmansaasteista (ja ovat syypää erityisesti NO₂-raja-arvojen ylittymiseen).

Alankomaiden viranomaiset tunnustavat, että toimenpide muodostaa sähköä sähkökäyttöisille ajoneuvoille toimittavien verkko-operaattorien eduksi valtiontuen, joka voi oikeuttaa komission asetuksen (EU) N:o 651/2014⁷ 44 artiklan mukaiseen ryhmäpoikkeukseen.

Edellyttäen, että toimenpide on asetuksen 651/2014/EU (yleinen ryhmäpoikkeusasetus) 44 artiklassa esitettyjen ehtojen ja asetuksessa esitettyjen yleisten ehtojen mukainen, toimenpide kuuluu kyseisen asetuksen soveltamisalaan ja on näin ollen vapautettu ennakoilmoitusvelvollisuudesta.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Neuvoston direktiivin 2003/96/EY 19 artikla.

⁵ TNO ”Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen” (7. huhtikuuta 2015), s. 11–15.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1–20).

⁷ Komission asetus (EU) N:o 651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1–78).

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

SEUT-sopimuksen 113 artiklan soveltamisalaan kuuluva välillinen verotus ei sinänsä kuulu SEUT-sopimuksen 3 artiklassa tarkoitettuun EU:n yksinomaiseen toimivaltaan.

Neuvostolle on kuitenkin direktiivin 2003/96/EY 19 artiklassa annettu yksinomainen toimivalta antaa johdetun oikeuden nojalla jäsenvaltiolle lupa ottaa käyttöön muita vapautuksia tai alennuksia kyseisessä säännöksessä tarkoitettulla tavalla. Näin ollen jäsenvaltiot eivät voi toimia neuvoston sijasta. Tästä syystä toissijaisuusperiaatetta ei sovelleta nyt käsillä olevaan täytäntöönpanopäätökseen. Joka tapauksessa kyseessä ei ole lainsäädäntöluonnos, joten tekstiä ei ole tarpeen toimittaa kansallisille parlamenteille perussopimusten pöytäkirjan nro 2 mukaisesti toissijaisuusperiaatteen noudattamisen tarkastelua varten.

Ehdotus on näin ollen toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen. Veronalennus ei ylitä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

- **Toimintatavan valinta**

Ehdotettu sääntelytapa: neuvoston täytäntöönpanopäätös.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Toimenpide ei edellytä voimassa olevan lainsäädännön arviointia.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Tämä ehdotus perustuu Alankomaiden esittämään pyyntöön ja koskee ainoastaan kyseistä jäsenvaltiota.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolisia asiantuntijoita ei tarvittu.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotus koskee luvan antamista yhdelle jäsenvaltiolle sen omasta pyynnöstä, eikä se edellytä vaikutusten arviointia. Vaikutus hintoihin on rajallinen ja vaikutukset ihmisten terveyteen ja ympäristöön ovat myönteiset, koska toimenpiteellä pyritään vähentämään fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja edistämään puhtaamman energian käyttöä liikenteessä.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Toimenpiteen tarkoituksena ei ole yksinkertaistaminen. Se perustuu Alankomaiden esittämään pyyntöön ja koskee ainoastaan kyseistä jäsenvaltiota.

- **Perusoikeudet**

Toimenpide ei vaikuta perusoikeuksiin.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Toimenpiteestä ei aiheudu taloudellista tai hallinnollista rasitusta unionille. Sen vuoksi ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

1 artikla – Alankomaille annetaan lupa alentaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille toimitetun sähkön verokantaa neljän vuoden ajaksi.

Verokanta ei alennuksen jälkeen voi koskaan olla alhaisempi kuin direktiivissä 2003/96/EY vahvistetut EU:n vähimmäisverokannat, ja alennusta sovelletaan niin yksityis- kuin yrityskäytössä olevien ajoneuvojen käyttämään sähköön.

Tässä päätöksessä vahvistettu kansallinen toimenpide on osa Alankomaiden toimintakehystä, jolla vähennetään hiilidioksidipäästöjä, parannetaan ilmanlaatua, lisätään uusiutuvan energian osuutta liikenteessä ja edistetään EU:n ilmanmuutostavoitteita. Toimenpiteellä kannustetaan kuluttajia käyttämään puhtaampia energiamuotoja liikenteessä.

2 artikla – Tässä artiklassa vahvistetaan EU:n lainsäädännön kanssa linjassa oleva sähkökäyttöisen ajoneuvon määritelmä, joka ei sisälly direktiiviin 2003/96/EY. Määritelmä selkeyttää toimenpiteen soveltamisalaa.

3 artikla – Lupa myönnetään neljäksi vuodeksi 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen Alankomaiden esittämän pyynnön mukaisesti.

Ehdotus

NEUVOSTON TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS**Alankomaille annettavasta luvasta soveltaa alennettua verokantaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen latausasemille toimitettavaan sähköön**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta 27 päivänä lokakuuta 2003 annetun neuvoston direktiivin 2003/96/EY⁸ ja erityisesti sen 19 artiklan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Alankomaat haki direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan 1 kohdan nojalla 29 päivänä maaliskuuta 2016 lupaa alennetun verokannan soveltamiseen sähkökäyttöisille ajoneuvoille toimitettavaan sähköön. Komission pyynnöstä Alankomaat toimitti lisätietoja 6 päivänä huhtikuuta 2016, 20 päivänä kesäkuuta ja 18 päivänä elokuuta.
- (2) Alennetulla verokannalla pyritään lisäämään sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttöä vähentämällä kyseisten ajoneuvojen voimanlähteenä käytettävän sähkön kustannuksia.
- (3) Sähkökäyttöisiä ajoneuvoja käyttämällä voidaan hillitä bensiinin, dieselin ja muiden fossiilisten polttoaineiden polttamisesta aiheutuvien ilmansaasteiden määrää, mikä puolestaan parantaa kaupunkien ilmanlaatua. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen käytöllä voidaan lisäksi vähentää hiilidioksidipäästöjä, kun sähköä tuotetaan uusiutuvista energianlähteistä. Tämän vuoksi toimenpiteen odotetaan edistävän unionin ympäristö-, terveys- ja ilmastopolitiikan tavoitteita.
- (4) Alankomaat pyysi nimenomaisesti, että alennettua verokantaa sovellettaisiin niin yrityskäytössä kuin muussa käytössä oleviin sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin toimitettavaan sähköön ja että soveltamisalaan kuuluisivat myös latausasemat, jotka eivät ole julkisessa käytössä.
- (5) Alankomaat pyysi, että alennettua sähköverokantaa sovellettaisiin vain latausasemiin, joilla sähköä käytetään suoraan sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseen, eikä sitä sovellettaisi sähköön, joka toimitetaan akkua vaihtamalla tapahtuvaa latausta varten.
- (6) Soveltamalla alennettua verokantaa sähköön, joka käytetään latausasemilla sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseksi, parannetaan Alankomaiden julkisten latausasemien liiketoiminnallista tilannetta, minkä pitäisi lisätä kiinnostusta sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin ja johtaa ilmanlaadun paranemiseen.
- (7) Koska sähkökäyttöisten ajoneuvojen määrä on rajallinen ja koska latausasemille sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseksi toimitettavaan sähköön sovellettava verokanta ylittää yrityskäytön osalta direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädetyn

⁸ EUVL L 283, 31.10.2003, s. 51.

verotuksen vähimmäistason, on epätodennäköistä, että toimenpide johtaisi voimassaoloaikanaan kilpailun vääristymiseen, eikä se näin ollen vaikuta kielteisesti sisämarkkinoiden asianmukaiseen toimintaan.

- (8) Latausasemille sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseksi toimitettavaan, muuhun kuin yrityskäyttöön tarkoitettuun sähköön sovellettava verokanta ylittää direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädetyn muuta kuin yrityskäyttöä koskevan verotuksen vähimmäistason.
- (9) Direktiivin 2003/96/EY 19 artiklan 2 kohdan mukaan kunkin kyseisen direktiivin 19 artiklan 1 kohdan nojalla myönnettävän luvan on oltava ajallisesti tarkkaan rajoitettu. Alankomaat pyysi, että lupa myönnetään neljäksi vuodeksi sen varmistamiseksi, että luvan voimassaoloaika on riittävän pitkä, jotta se kannustaisi talouden toimijoita tekemään tarvittavat investoinnit. Tämä päätös ei vaikuta valtiontukea koskevien unionin sääntöjen soveltamiseen,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Annetaan Alankomaille lupa soveltaa alennettua verokantaa sähköön, joka toimitetaan latausasemille ja joka käytetään suoraan sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataamiseen, lukuun ottamatta sähköä, joka toimitetaan latausasemille akkua vaihtamalla tapahtuvaa latausta varten, edellyttäen, että direktiivin 2003/96/EY 10 artiklassa säädettyjä verotuksen vähimmäistasoja noudatetaan.

2 artikla

Tässä päätöksessä käytetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU⁹ 2 artiklassa säädettyä sähkökäyttöisen ajoneuvon määritelmää.

3 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2017 31 päivään joulukuuta 2020.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Alankomaiden kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).