



Bruselis, 2016 10 25
COM(2016) 677 final

2016/0332 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo Nyderlandams leidžiama taikyti mažesnius mokesčius elektromobilių įkrovimo stotelėse tiekiamai elektros energijai

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindas ir tikslai

Energetikos produktų ir elektros energijos apmokestinimas ES reglamentuojamas Tarybos direktyva 2003/96/EB¹ (toliau – Energijos mokesčių direktyva arba Direktyva).

Pagal Direktyvos 19 straipsnio 1 dalį ir kitas nuostatas, visų pirma išdėstytas jos 5, 15 ir 17 straipsniuose, Taryba, Komisijai pasiūlius, gali vieningai nuspręsti bet kuriai valstybei narei leisti toliau atleisti nuo mokesčių arba sumažinti apmokestinimo lygį 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.

Šiuo pasiūlymu siekiama leisti Nyderlandams taikyti mažesnius mokesčius elektromobilių įkrovimo stotelėse tiekiamai elektros energijai. Šis sumažinimas skirtas švaresnį transporto rūšių naudojimui skatinti, vietos oro taršai ir transporto išmetamo CO₂ kiekiui mažinti.

Prašymas ir jo bendrosios aplinkybės

Remdamosi Direktyvos 19 straipsniu, 2016 m. kovo 29 d. raštu Nyderlandų valdžios institucijos Komisijai pranešė ketinančios taikyti lengvatinį 49,96 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 49,96 EUR mokesčio tarifas, kai suvartojama daugiau kaip 50 MWh, bet ne daugiau kaip 10 000 MWh – 13,31 EUR mokesčio tarifas, o kai per metus suvartojama daugiau kaip 10 000 MWh – 0,53 EUR mokesčio tarifas. Įkrovimo stotelėse, kurioms netaikomi naudojimo verslui mokesčio tarifai, metiniam suvartojimui viršijant 10 000 MWh būtų taikomas 1,07 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 yra 100,7 EUR/MWh² – tai nacionalinis elektros energijos mokesčio tarifas, taikomas šiam suvartojimo verslo ir ne verslo reikmėms lygiui. Šiuo metu Nyderlandai taiko diferencijuotas nacionalines mokesčio normas³ elektros energijai, remdamiesi suvartotu kiekiu pagal Direktyvos 2003/96/EB 5 straipsnį.

2016 m. balandžio 6 d, birželio 20 d. ir rugpjūčio 18 d. iš Nyderlandų gauta papildomos informacijos.

¹ 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą (OL L 283, 2003 10 31, p. 51).

² Elektros apmokestinimo lygis atitinka taikytą 2016 m. sausio mėn. (žr. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

³ Nyderlandai taiko diferencijuotas elektros energijos mokesčio normas pagal Direktyvos 2003/96/EB 5 straipsnį, remdamiesi suvartojamu kiekiu. Remiantis 2016 m. liepos mėn. pateikta informacija, nacionaliniai mokesčio tarifai yra tokie: kai per metus suvartojama 0–10 MWh elektros energijos – 100,70 EUR/MWh, kai suvartojama daugiau kaip 10 MWh, bet ne daugiau kaip 50 MWh – 49,96 EUR, kai suvartojama daugiau kaip 50 MWh, bet ne daugiau kaip 10 000 MWh – 13,31 EUR. Kai suvartojama daugiau kaip 10 000 MWh, verslui naudojama elektros energija apmokestinama 0,53 EUR, o ne verslui – 1,07 EUR tarifu.

Nyderlandai lengvatinį mokesčio tarifą taikytų elektromobilių viešųjų ir privačiųjų įkrovimo stotelių tiekiamai elektros energijai. Įkrovimo stotelę gali sudaryti vienas ar daugiau įkrovimo punktų, kurių kiekviename vienu metu galima įkrauti vieną elektromobilį. Turintys teisę taikyti lengvatinį tarifą įkrovimo stotelių operatoriai ir privatus asmenys arba įmonės privalės elektros energijos tiekėjui pateikti deklaraciją, kurioje būtų nurodyta, kad tinklo jungtis skirta vien tik elektros energijai elektromobiliams tiekti. Nyderlandų pateiktame prašyme į nuostatas neįtrauktos įkrovimo stotelės, kuriose įkrovimas atliekamas pakeičiant baterijas, taigi, tokiais atvejais lengvatinis tarifas taikomas nebus.

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

Anot Nyderlandų institucijų, tuo atveju, kai įkrovimo stotelės operatorius ketina taikyti lengvatinį mokesčio tarifą savo įkrovimo stotelių elektros energijai, jis privalėtų elektros energijos tiekėjui pateikti deklaraciją, kurioje būtų paaiškinta, kurios jo tinklo jungtys yra skirtos vien tik elektros energijai elektromobiliams tiekti. Ši priemonė būtų taikoma tik elektros energijai, tiekiamai į nurodytas jungtis, ir jai elektros energijos tiekėjas pritaikytų lengvatinį tarifą. Be to, jei įkrovimo stotelių operatoriaus įmonė 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 mokesčio už elektros energiją tarifo susidarantis pranašumas priklausys nuo megavatvalandžių kiekio. Nyderlandai, remdamiesi iš sektoriaus gauta informacija, vertina, kad vienoje įkrovimo stotelėje vidutiniškai tiekama 1,8 MWh. Tokiu atveju didžiausias pranašumas vienai įkrovimo stotelei 2016 m. apytiksliais vertinimais būtų 101 EUR per pilnus metus. Šis pranašumas didėtų didėjant standartiniam tarifui už elektros energiją.

(Teorinis) didžiausias pranašumas 2016 m. bus pasiektas, jei daugiau kaip 50 MWh elektros energijos bus tiekama į įkrovimo stotelę, tačiau praktiškai tai pasiekti sunku.

Šiuo metu Nyderlanduose yra dešimt įkrovimo stotelių operatorių.

Priemonė yra nediskriminuojant atvira visiems ES operatoriams. 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.

Šiuo metu jokių teigiamų paskatų viešųjų įkrovimo stotelių verslui nėra. Tai sudaro kliūčių viešosios įkrovimo infrastruktūros vystymui ir elektromobilių naudojimui. Priemone siekiama paskatinti imtis viešųjų įkrovimo stotelių verslo, kuriam plėtojantis turėtų būti patraukliau naudoti elektromobilius ir taip gerinama aplinkos 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. Palyginti su iškastiniu kuru varomomis transporto priemonėmis, elektromobiliai išskiria mažiau CO₂⁴ ir vietos oro teršalų (PM10,

⁴ Žr. *Energy consumption, CO₂ emissions and other considerations related to Battery Electric Vehicles*, European Association for Battery Electric Vehicles (Energijos suvartojimas, išmetamo CO₂ kiekis ir kiti su bateriniais elektromobiliais susiję svarstymai, Europos baterinių elektromobilių asociacija (http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/consultations/doc/2009_03_27_future_of_transport/20090408_eabev_%28scientific_study%29.pdf)). Elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių dalis

NO_x). Anot Nyderlandų institucijų, naudojant anglį pagamintos elektros energijos kiekis nuo 2014 iki 2020 m. sumažės nuo 29 % iki 26 %, o iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintos elektros energijos kiekis nuo 2014 iki 2020 m. išaugs nuo 11 % iki 35 %.

Įkrovimo stotelės operatorius turėtų galimybę perleisti priemonės teikiamą pranašumą arba jo dalį savo klientams, sumažindamas krovimo įkainius. Tokiu atveju elektromobilių turėjimo 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 į lizdą jungiamų hibridinių elektrinių automobilių, kurie gali būti varomi ir elektra, ir iškastiniu kuru, savininkai būtų skatinami važiavimui naudoti elektros energiją, o ne iškastinį kurą.

Nyderlandų argumentai dėl priemonės taikymo laikotarpio

Iš esmės, nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo laikotarpis turėtų būti pakankamai ilgas, kad būtų suteiktas teisinis tikrumas elektros energijos operatoriams, privatiesiems ir verslo subjektams. Nyderlandai prašo ketverių metų, o ne ilgiausio galimo šešerių metų laikotarpio. Šiomis aplinkybėmis atrodo tikslinga suteikti Nyderlandų prašomą ir Direktyva leidžiamą leidimą ketveriems metams.

Priemonės vertinimas pagal Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnį

Konkrečios politikos sumetimai

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 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 prisidėti prie ES kovos su klimato kaita tikslo sumažinti išmetamą CO₂ kiekį ir padidinti energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių dalį galutiniame transporto sektoriuje suvartojamos energijos kiekyje. Manoma, kad galimybė sumažinti elektromobiliams tiekiamos elektros mokesčio tarifą būtų papildoma paskata vartotojams naudoti švaresnę energiją ir gerinti aplinką.

• 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 bendrasis priemonės veikimo mechanizmas ES vidaus prekybos netrukdo. Priemonė yra nediskriminuojant atvira visiems ES operatoriams. Įkrovimo stotelės operatoriaus kilmės šalis nėra šios priemonės taikymo sąlyga. Leidžiančios nukrypti nuostatos taikymas nekenktų vidaus rinkai ir nekliudytų siekti ES politikos tikslų, ypač energetikos, klimato kaitos ir aplinkos srityse.

• Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Igyvendinant šią priemonę bus prisidedama prie transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio mažinimo ir prisidedama prie ES ilgalaikių klimato kaitos stabdymo tikslų mažinti išmetamo

Nyderlanduose sudaro apie 10 % visos suvartojamos elektros energijos (žr. Nyderlandų institucijų 2015 m. pažangos ataskaitą dėl energijos iš atsinaujinančiųjų šaltinių Nyderlanduose 2013–2014 m., parengtą pagal Direktyvą 2009/28/EB).

CO₂ kiekį įgyvendinimo. Remiantis Nyderlandų institucijų pateiktais skaičiavimais, tikimasi, kad Nyderlanduose elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių dalis 2020 m. sudarys apie 35 %, o iki 2030 m. pasieks 41 %. Nyderlandų teigimu, viešojoje įkrovimo infrastruktūroje naudojama elektros energija gaunama beveik išskirtinai vien iš atsinaujinančiųjų išteklių. Iš Nyderlanduose atlikto tyrimo⁵ matyti, kad išmetamo CO₂ kiekį šitaip būtų galima sumažinti 70 %, o tai visiškai atitinka Direktyvą 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją.

Ši iniciatyva visiškai atitinka Direktyvą 2014/94/ES⁶ dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo. 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 iki 2020 m. pabaigos įrengti tinkamą skaičių viešai prieinamų įkrovimo stotelių.

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 NO₂ kiekio viršijimo) yra pagrindinis taršos šaltinis.

Nyderlandų institucijos pripažįsta, kad priemonė yra valstybės pagalba, palanki elektromobiliams elektrą tiekiantiems tinklo operatoriams, ir jai gali būti taikoma bendroji išimtis pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014⁷ 44 straipsnį.

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

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Tarybos direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnis.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Netiesioginių mokesčių sritis, kuriai taikomas SESV 113 straipsnis, iš esmės nepriklauso išimtinai ES 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 nereikia persiųsti nacionaliniams parlamentams peržiūrėti, ar jis dera su subsidiarumo principu.

⁵ TNO „Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen“, (2015 m. balandžio 7 d.), p. 11–15.

⁶ 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).

⁷ 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).

Taigi pasiūlymas subsidiarumo principą atitinka.

- **Proporcingumo principas**

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

- **Priemonės pasirinkimas**

Siūloma priemonė: Tarybos įgyvendinimo sprendimas.

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

- **Ex-post vertinimas ir (arba) galiojančių teisės aktų tinkamumo patikros**

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.

- **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 jokios finansinės ir administracinės naštos Europos Sąjungai nesukuriama. Todėl pasiūlymas neturi poveikio ES biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnis. Nyderlandams bus leista sumažinti elektromobilių įkrovimo stotelėse tiekiamos elektros energijos mokesčio tarifą ketverių metų laikotarpiui.

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

Šiame sprendime nurodyta nacionalinė priemonė yra Nyderlandų politikos, kuria siekiama sumažinti išmetamo CO₂ kiekį, pagerinti oro kokybę, padidinti energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių dalį transporto sektoriuje ir prisidėti prie ES kovos su klimato kaita tikslo, dalis. Priemonė bus paskata vartotojams pereiti prie švaresnės energijos naudojimo transporto srityje.

2 straipsnis. Šiame straipsnyje nustatoma elektromobilių apibrėžtis, kurios nėra Direktyvoje 2003/96/EB ir kuri dera su esamais ES teisės aktais. Apibrėžtimi paaiškinama priemonės taikymo sritis.

3 straipsnis. Prašomas leidimas suteikiamas nuo 2017 m. sausio 1 d. ketverių metų laikotarpiui, kaip prašo Nyderlandai.

Pasiūlymas

TARYBOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS

kuriuo Nyderlandams leidžiama taikyti mažesnius mokesčius elektromobilių įkrovimo stotelėse tiekiamai elektros energijai

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvą 2003/96/EB⁸, pakeičiančią Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą, ypač į jos 19 straipsnį,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 2016 m. kovo 29 d., laikydamiesi Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 1 dalies, Nyderlandai paprašė leidimo elektromobiliams tiekiamai elektrai taikyti lengvatinį mokesčio tarifą. Komisijai paprašius, 2016 m. balandžio 6 d., birželio 20 d. ir rugpjūčio 18 d. Nyderlandai pateikė papildomos informacijos;
- (2) lengvatiniu mokesčio tarifu siekiama skatinti naudoti elektromobilius, sumažinant išlaidas toms priemonėms varyti naudojamai elektros energijai;
- (3) naudojant elektromobilius išvengiama 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 CO₂ kiekis, jei naudojama elektros energija gaunama iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių. Todėl manoma, kad priemone bus prisidėta prie Sąjungos aplinkos, sveikatos ir kovos su klimato kaita politikos uždavinių įgyvendinimo;
- (4) Nyderlandai aiškiai paprašė, kad lengvatinis mokesčio tarifas būtų taikomas tiek verslo, tiek ne verslo reikmėms skirtiems elektromobiliams tiekiamai elektros energijai, taip pat ir viešai neprieinamose įkrovimo stotelėse;
- (5) 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 tiekiamą pakeičiant baterijas;
- (6) taikant lengvatinį mokesčio tarifą įkrovimo stotelėse elektromobiliams tiekiamai elektros energijai bus paskatinta imtis viešai prieinamų įkrovimo stotelių verslo Nyderlanduose, dėl to turėtų tapti patraukliau naudoti elektromobilius ir pagerėti oro kokybė;
- (7) atsižvelgiant į tai, kad elektromobilių kiekis yra ribotas, taip pat į tai, kad įkrovimo stotelėse elektromobiliams tiekiamos elektros energijos apmokestinimo lygis bus didesnis už Direktyvos 2003/96/EB 10 straipsnyje nustatytą minimalų naudojimo verslui apmokestinimo lygį, mažai tikėtina, kad šios priemonės taikymo laikotarpiu

⁸ OL L 283, 2003 10 31, p. 51.

bus labai iškreipta konkurencija, tad priemonė neigiamo poveikio tinkamam vidaus rinkos veikimui neturės;

- (8) 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;
- (9) remiantis Direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 2 dalimi, kiekvieno pagal tos direktyvos 19 straipsnio 1 dalį suteikiamo leidimo galiojimo laikotarpis turi būti griežtai apribotas. Nyderlandai prašė leidimą suteikti ketveriems metams, taip užtikrinant, kad leidimo laikotarpis būtų pakankamai ilgas ir neatgrasytų ūkinės veiklos vykdytojų nuo būtinų investicijų. Šis sprendimas neturi poveikio Sąjungos taisyklių, susijusių su valstybės pagalba, taikymui,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

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

2 straipsnis

Šiame sprendime vartojamo termino „elektromobilis“ apibrėžtis pateikta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES⁹ 2 straipsnyje.

3 straipsnis

Šis sprendimas taikomas nuo 2017 m. sausio 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Nyderlandų Karalystei.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*

⁹ 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).