



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 25.10.2016
COM(2016) 677 final

2016/0332 (NLE)

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

o dovoljenju Nizozemski, da uporabi nižje ravni obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja polnilnim postajam za električna vozila

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Obdavčitev energentov in električne energije v EU ureja Direktiva Sveta 2003/96/ES¹ (v nadaljnjem besedilu: direktiva o obdavčitvi energije ali Direktiva).

V skladu s členom 19(1) Direktive, poleg določb zlasti iz členov 5, 15 in 17, lahko Svet na predlog Komisije kateri koli državi članici soglasno dovoli uvedbo nadaljnjih izjem ali znižanj ravni obdavčitve zaradi upoštevanja posebnih politik.

Člen 15(1)(e) Direktive dovoljuje državam članicam, da odobrijo znižanje davka ali davčno izjemo za električno energijo, ki se uporablja za prevoz blaga in potnikov po železnici, s podzemno železnico, tramvajem in trolejbusom. Vendar pa ni določbe, ki bi dovoljevala znižanje davka za električno energijo, uporabljeno za prevoz z električnimi vozili, ki niso trolejbusi.

Cilj tega predloga je dovoliti Nizozemski, da uvede nižjo raven obdavčitve za električno energijo, dobavljeno polnilnim postajam za električna vozila. To znižanje je namenjeno spodbujanju uporabe čistejših vrst prevoza, zmanjševanju lokalne onesnaženosti zraka in zniževanju emisij CO₂ zaradi prometa.

Zahtevek in njegovo splošno ozadje

Nizozemski organi so z dopisom z dne 29. marca 2016 in v skladu s členom 19 Direktive Komisijo obvestili, da nameravajo uvesti znižano davčno stopnjo 49,96 EUR na MWh za električno energijo, ki se dobavlja polnilnim postajam za električna vozila, pri letni porabi do 10 MWh na polnilno postajo. Porabo nad 10 do 50 MWh nameravajo obdavčiti po stopnji 49,96 EUR, porabo nad 50 do 10 000 MWh po stopnji 13,31 EUR in letno porabo nad 10 000 MWh po stopnji 0,53 EUR. Za polnilne postaje, za katere ne velja stopnja davka za poslovno uporabo, nameravajo letno porabo nad 10 000 MWh obdavčiti po stopnji 1,07 EUR. Skupna davčna stopnja bo višja od najnižje stopnje obdavčitve električne energije za poslovno uporabo, kot je določena v Direktivi 2003/96/ES. Trenutno veljavna nacionalna davčna stopnja za električno energijo, ki se uporablja za polnjenje električnih vozil, za začetnih 10 MWh letne porabe znaša 100,70 EUR na MWh², kar je nacionalna davčna stopnja za električno energijo za poslovno in neposlovno uporabo za to raven porabe. Trenutno Nizozemska uporablja diferencirane nacionalne davčne stopnje³ za električno energijo glede na porabljeno količino v skladu s členom 5 Direktive 2003/96/ES.

Nizozemska je 6. aprila, 20. junija in 18. avgusta 2016 predložila dodatne informacije.

Nizozemska namerava znižano stopnjo obdavčitve za električno energijo uvesti za dobavo električne energije za električna vozila na namenskih javnih in zasebnih polnilnih postajah za električna vozila. Polnilna postaja ima lahko eno ali več polnilnih mest, vsako pa lahko hkrati

¹ Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L 283, 31.10.2003, str. 51).

² Raven obdavčitve električne energije kot je bila v veljavi januarja 2016 (glej http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

³ Nizozemska uporablja diferencirane davčne stopnje za električno energijo v skladu s členom 5 Direktive 2003/96/ES na osnovi količinskih ravni porabe. Na podlagi informacij, predloženih julija 2016, so nacionalne davčne stopnje naslednje: 100,70 EUR na MWh za 0–10 MWh letno porabljene električne energije, 49,96 EUR za količine nad 10 do 50 MWh, 13,31 EUR za količine nad 50 do 10 000 MWh. Za porabo nad 10 000 MWh znaša davčna stopnja za poslovno uporabo 0,53 EUR in za neposlovno uporabo 1,07 EUR.

polni eno električno vozilo. Upravljavci polnilnih postaj in zasebni ali poslovni subjekti, ki so upravičeni do uporabe znižane stopnje, bodo morali dobavitelju električne energije predložiti izjavo, v kateri potrjujejo, da je priključek na omrežje namenjen izključno dobavi električne energije za električna vozila. Nizozemski zahtevek iz določil izključuje polnilne postaje, kjer polnjenje poteka z izmenjavo akumulatorjev, kar pomeni, da se v teh primerih znižana stopnja ne bo uporabljala.

Skupna stopnja obdavčitve, vključno z znižano stopnjo za začetnih 10 MWh letne porabe za vsak subjekt, bi bila veliko nad najnižjo ravno, določeno v Prilogi I, Preglednici C Direktive Sveta 2003/96/ES.

Po besedah nizozemskih organov bo moral upravljavec polnilne postaje v primeru, da namerava za svoje polnilne postaje uporabiti znižano davčno stopnjo za električno energijo, dobavitelju električne energije predložiti izjavo, v kateri bo pojasnil, kateri od njegovih priključkov na omrežje so izključno namenjeni dobavi električne energije za električna vozila. Ukrep se bi nanašal samo na električno energijo, dobavljeno navedenim priključkom, za katere bi dobavitelj električne energije uporabil znižano stopnjo. Poleg tega mora upravljavec polnilne postaje obvestiti dobavitelja električne energije, če je njegovo podjetje v težavah v smislu, da se srečuje s finančnimi težavami in je upravičeno do pomoči v skladu s Smernicami o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (2014/C 249/01). V tem primeru dobavitelj ne sme več uporabljati znižane davčne stopnje za električno energijo.

Prednosti te stopnje davka za električno energijo se spreminjajo glede na količino megavatnih ur. Nizozemska na osnovi informacij iz sektorja ocenjuje, da se na polnilno postajo v povprečju dobavi 1,8 MWh. V tem primeru največjo prednost na polnilno postajo v letu 2016 ocenjuje na 101 EUR za celo leto. Ta prednost se bo povečala, če se poveča standardna davčna stopnja za električno energijo.

Največja skupna prednost v letu 2016 bo (teoretično) dosežena, če se polnilni postaji dobavi več kot 50 MWh električne energije, vendar je to v realnosti težko doseči.

Trenutno je na Nizozemskem deset upravljavcev polnilnih postaj.

Ukrep je na voljo vsem upravljavcem iz EU brez diskriminacije. Država izvora upravljavca polnilne postaje ni pogoj za uporabo ukrepa. Tudi prevozno podjetje ali gospodinjstvo, ki ima polnilno postajo, lahko uporabi ukrep, če izpolnjuje zgoraj omenjene pogoje.

Trenutno za javne polnilne postaje ni pozitivne poslovne spodbude. To je ovira za razvoj javne infrastrukture za polnjenje in uporabo električnih avtomobilov. Cilj ukrepa je izboljšati poslovanje javnih polnilnih postaj, kar bo uporabo električnih avtomobilov naredilo privlačnejšo in izboljšalo okolje. Hiter razvoj javne infrastrukture za polnjenje je ključnega pomena za prehod z vozil z motorji z notranjim izgorevanjem, ki večinoma uporabljajo fosilna goriva, na električna vozila. Za to, da električna vozila postanejo uresničljiva alternativa tradicionalnemu cestnemu prevozu, je potrebna dobro razvita infrastruktura. To je pomembno zaradi okoljskih koristi, ki jih prinaša prehod na električno vožnjo. Električna vozila proizvajajo manj emisij CO₂⁴ in onesnaževal lokalnega zraka (PM10, NO_x) kot vozila na fosilna goriva. Po mnenju nizozemskih organov se bo električna energija, proizvedena iz

⁴ Glej Poraba energije, emisije CO₂ in drugi premisleki, povezani z akumulatorskimi električnimi vozili, Evropska zveza za akumulatorska električna vozila (http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/consultations/doc/2009_03_27_future_of_transport/20090408_eabev_%28scientific_study%29.pdf). Na Nizozemskem znaša delež električne energije iz obnovljivih virov okrog 10 % celotne porabe električne energije (glej Poročilo o napredku pri spodbujanju in uporabi energije iz obnovljivih virov na Nizozemskem 2013–2014, ki so ga leta 2015 predložili nizozemski organi, Direktiva 2009/28/ES).

premoga, med letoma 2014 in 2020 zmanjšala z 29 % na 26 %, električna energija, proizvedena iz obnovljivih virov, pa se bo med letoma 2014 in 2020 povečala z 11 % na 35 %.

Upravljavca polnilne postaje bi imel možnost prenesti (del) prednosti, ki izhajajo iz ukrepa, svojim strankam v obliki znižanja cen za polnjenje. V tem primeru bi se strošek lastništva električnega vozila znižal zaradi nižjih stroškov vožnje. To bo potrošnike spodbudilo, da bodo izbirali nove električne avtomobile namesto novih avtomobilov na fosilna goriva. Drugi pozitivni učinek nižjih cen polnjenja je, da bo lastnike hibridnih vozil, ki se polnijo preko električne vtičnice in lahko vozijo na električno energijo ter na fosilna goriva, spodbujal k uporabi električne energije namesto fosilnih goriv.

Navedbe Nizozemske v zvezi z obdobjem uporabe ukrepa

Načeloma bi obdobje uporabe odstopanja moralo biti dovolj dolgo, da bi zagotovilo pravno gotovost upravljavcem električne energije, zasebnim in poslovnim subjektom. Nizozemska je zaprosila za štiri leta od največ možnih šestih. Pod temi pogoji se zdi primerno odobriti dovoljenje za obdobje štirih let, za katerega je zaprosila Nizozemska in ga dovoljuje Direktiva.

Ocena ukrepa v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES

Upoštevanje posebnih politik

Prvi pododstavek člena 19(1) Direktive se glasi:

Razen določb prejšnjih členov, zlasti členov 5, 15 in 17, lahko Svet, na predlog Komisije, državi članici soglasno dovoli uvedbo nadaljnjih izjem ali znižanj zaradi upoštevanja posebnih politik.

V skladu z mnenjem nizozemskih organov zadevni nacionalni ukrep izpolnjuje to zahtevo. Sledi nameram Nizozemske za znižanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz vozil ter podpira cilj EU na področju podnebnih sprememb glede znižanja emisij CO₂ ter povečuje delež obnovljivih virov energije v končni porabi energije v prevoznem sektorju. Možnost znižanja davka za električno energijo, ki se dobavlja električnim vozilom, bi potrošnike predvidoma dodatno spodbudila k uporabi čistejše energije in izboljšanju okolja.

• **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

V skladu s tretjim pododstavkom člena 19(1) Direktive se prouči vsak zahtevek, pri čemer se med drugim upoštevajo pravilno delovanje notranjega trga, potreba po zagotavljanju poštene konkurence ter zdravstvena, okoljska, energetska in transportna politika EU.

Splošni mehanizmi ukrepa, kot so opisani, za notranjo trgovino EU ne bodo ustvarili nobenih ovir. Ukrep je na voljo vsem upravljavcem iz EU brez diskriminacije. Država izvora upravljavca polnilne postaje ni pogoj za uveljavljanje ukrepa. Uporaba odstopanja ne bo oteževala delovanja notranjega trga in preprečevala doseganja ciljev politik EU, zlasti na področju energetike, podnebnih sprememb in okolja.

• **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Izvajanje tega ukrepa bo prispevalo k zmanjšanju emisij iz vozil in podpiralo dolgoročne cilje EU na področju podnebnih sprememb za zmanjšanje emisij CO₂. Glede na oceno, ki so jo predložili nizozemski organi, bo pričakovani delež električne energije iz obnovljivih virov na Nizozemskem leta 2020 znašal okrog 35 %, do leta 2030 pa bo dosegel 41 %. Po podatkih Nizozemske izvira električna energija, ki se uporablja v javni infrastrukturi za polnjenje,

skoraj izključno iz obnovljivih virov energije. Raziskava⁵, izvedena na Nizozemskem, kaže, da to lahko pripelje do 70-odstotnega zmanjšanja emisij CO₂, kar je popolnoma v skladu z Direktivo 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov.

Ta pobuda je popolnoma v skladu z Direktivo 2014/94/EU⁶ o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Ta direktiva od držav članic zahteva, da sprejmejo nacionalne okvire politike za razvoj trga alternativnih goriv in ustrezne infrastrukture, še posebej na mestnih/primestnih in drugih gosto poseljenih območjih. Direktiva države članice obvezuje, da do konca leta 2020 namestijo primerno število javno dostopnih polnilnih postaj.

Poleg zmanjšanja emisij toplogrednih plinov bo širša uporaba električnih avtomobilov močno pomagala pri izboljšanju kakovosti zraka. Žarišča onesnaženosti v mestih so eden največjih izzivov in emisije, ki so posledica prometa, predstavljajo enega glavnih prispevkov k onesnaženosti (še posebej s preseganjem NO₂).

Nizozemski organi priznavajo, da ukrep pomeni državno pomoč v korist upravljavcev omrežij, ki dobavljajo električno energijo električnim vozilom, kar morda izpolnjuje pogoje za pomoč, dodeljeno na podlagi skupinskih izjem, iz člena 44 Uredbe Komisije 651/2014/EU⁷.

Ukrep sodi v področje uporabe navedene uredbe in je posledično izvzet iz zahteve po predhodni priglasitvi, pod pogojem, da je v skladu s pogoji iz člena 44 uredbe o splošnih skupinskih izjemah (Uredba 651/2014/EU) ter z njenimi splošnimi pogoji.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Člen 19 Direktive Sveta 2003/96/ES.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Področje posredne obdavčitve, ki je obravnavano v členu 113 PDEU, samo po sebi ni v izključni pristojnosti EU v smislu člena 3 PDEU.

Vendar ima Svet v skladu s členom 19 Direktive 2003/96/ES v okviru sekundarne zakonodaje izključno pristojnost, da državam članicam dovoli uporabo nadaljnjih izjem ali znižanj v smislu navedene določbe. Zato države članice ne morejo prevzeti te naloge Sveta. Posledično se načelo subsidiarnosti za ta izvedbeni sklep ne uporablja. Vsekakor pa tega dokumenta v skladu s Protokolom št. 2 k Pogodbama ni treba posredovati nacionalnim parlamentom za preverjanje skladnosti z načelom subsidiarnosti, saj ne gre za osnutek zakonodajnega akta.

Predlog je zato v skladu z načelom subsidiarnosti.

• Sorazmernost

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti. Znižanje davkov ne presega tega, kar je potrebno za doseganje zadevnega cilja.

• Izbira instrumenta

Predlagani instrument: izvedbeni sklep Sveta.

⁵ TNO 'Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen', (7. april 2015), str. 11–15.

⁶ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1–20).

⁷ Uredba Komisije št. 651/2014/EU o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1–78).

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene in preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Za ta ukrep ni potrebna ocena obstoječe zakonodaje.

- **Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Ta predlog temelji na zahtevku Nizozemske in zadeva le to državo članico.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Zunanje strokovno mnenje ni bilo potrebno.

- **Ocena učinka**

Ta predlog se nanaša na dovoljenje posamezni državi članici na njeno zahtevo in ne zahteva ocene učinka. Učinek na cene je omejen, učinek na zdravje ljudi in okolje je pozitiven, saj je cilj ukrepa zmanjšati uporabo fosilnih goriv in spodbujati čistejšo energijo v prometu.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Ukrep ne predvideva poenostavitve. Je rezultat zahtevka Nizozemske in zadeva le to državo članico.

- **Temeljne pravice**

Ukrep ne vpliva na temeljne pravice.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ukrep finančno in administrativno ne obremenjuje EU. Zato predlog ne vpliva na proračun EU.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 – Nizozemski bo za obdobje štirih let dovoljeno znižanje davčne stopnje za električno energijo, dobavljeno polnilnim postajam za električna vozila, ki zagotavljajo električno energijo električnim vozilom.

Raven obdavčitve po znižanjih ne sme biti nikoli nižja od najnižjih ravni EU iz Direktive 2003/96/ES, znižanje pa se nanaša na električno energijo tako za zasebne kot poslovne avtomobile.

Nacionalni ukrep, predviden s tem sklepom, je del politike, ki jo je Nizozemska oblikovala, da bi zmanjšala emisije CO₂, izboljšala kakovost zraka, povečala delež obnovljivih virov energije v prometu in prispevala k ciljem EU s področja podnebnih sprememb. Ukrep bo potrošnike spodbujal, da preidejo na čistejšo energijo v prometu.

Člen 2 – Ta člen določa opredelitve „električnih vozil“, ki jih ne vsebuje Direktiva 2003/96/ES in so v skladu z obstoječo zakonodajo EU. Opredelitve zagotavljajo jasnost glede obsega uporabe ukrepa.

Člen 3 – Zadevno dovoljenje se odobri od 1. januarja 2017 za štiri leta, kakor je zahtevala Nizozemska.

Predlog

IZVEDBENI SKLEP SVETA

o dovoljenju Nizozemski, da uporabi nižje ravni obdavčitve za električno energijo, ki se dobavlja polnilnim postajam za električna vozila

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije⁸, zlasti člena 19 Direktive,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Nizozemska je 29. marca 2016 v skladu s členom 19(1) Direktive 2003/96/ES zaprosila za odobritev uporabe znižane davčne stopnje za električno energijo, ki se dobavlja električnim vozilom. Na zahtevo Komisije je Nizozemska 6. aprila, 20. junija in 18. avgusta 2016 predložila dodatne informacije.
- (2) Namen znižane stopnje obdavčitve je spodbuditi uporabo električnih vozil z znižanjem stroškov za električno energijo, ki se uporablja za poganjanje teh vozil.
- (3) Uporaba električnih vozil preprečuje nastanek emisij onesnaževal zraka, ki nastanejo pri izogrevanju bencina in dizelskega goriva ali drugih fosilnih goriv, ter prispeva k izboljšanju kakovosti zraka v mestih. Uporaba električnih vozil lahko nadalje zmanjša emisije CO₂, če je uporabljena električna energija proizvedena iz obnovljivih virov energije. Zato se predvideva, da bo ukrep prispeval k doseganju ciljev politike Unije na področju okolja, zdravja in podnebja.
- (4) Nizozemska je izrecno zahtevala, da se znižana stopnja obdavčitve nanaša na električno energijo, ki se dobavlja električnim vozilom tako za poslovno kot neposlovno uporabo, pa tudi na polnilne postaje, ki niso dostopne javnosti.
- (5) Nizozemska je prosila, da se znižana stopnja obdavčitve električne energije nanaša samo na polnilne postaje, kjer se električna energija uporablja za neposredno polnjenje električnega vozila, in ne na električno energijo, ki se zagotavlja z izmenjavo akumulatorjev.
- (6) Znižana stopnja obdavčitve za električno energijo, ki se električnim vozilom dobavlja na polnilnih postajah, bo izboljšala poslovanje javno dostopnih polnilnih postaj na Nizozemskem, kar bo uporabo električnih avtomobilov naredilo privlačnejšo in izboljšalo kakovost zraka.
- (7) Glede na omejeno število električnih vozil in dejstvo, da bo raven obdavčitve za električno energijo, ki se električnim vozilom dobavlja na polnilnih postajah, nad najnižjo ravno obdavčitve za poslovno uporabo iz člena 10 Direktive 2003/96/ES,

⁸ UL L 283, 31.10.2003, str. 51.

ukrep v času uporabe verjetno ne bo vodil do izkrivljanja konkurence in torej ne bo negativno vplival na pravilno delovanje notranjega trga.

- (8) Raven obdavčitve za električno energijo, ki se na polnilnih postajah dobavlja električnim vozilom za neposlovno uporabo, bo nad najnižjo ravno obdavčitve za neposlovno uporabo iz člena 10 Direktive 2003/96/ES.
- (9) V skladu s členom 19(2) Direktive 2003/96/ES mora biti vsako dovoljenje, odobreno na podlagi člena 19(1) navedene direktive, strogo časovno omejeno. Nizozemska je zaprosila, da se dovoljenje podeli za štiri leta, saj želi zagotoviti dovolj dolgo obdobje veljavnosti, ki gospodarskih subjektov ne bo odvrnilo od potrebnih naložb. Ta sklep ne posega v uporabo pravil Unije o državni pomoči –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Nizozemski se dovoli uporaba znižane stopnje obdavčitve za električno energijo, dobavljeno polnilnim postajam, ki se neposredno uporabljajo za polnjenje električnih vozil, razen za polnilne postaje za izmenjavo akumulatorjev za električna vozila, pod pogojem, da se upoštevajo najnižje ravni obdavčitve v skladu s členom 10 Direktive 2003/96/ES.

Člen 2

Za namene tega sklepa se uporablja opredelitev pojma „električno vozilo“ iz člena 2 Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁹.

Člen 3

Ta sklep se uporablja od 1. januarja 2017 do 31. decembra 2020.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Nizozemsko.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*

⁹ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).