



Rådet for  
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 26. oktober 2016  
(OR. en)

13626/16

---

---

**Interinstitutionel sag:  
2016/0332 (NLE)**

---

---

**FISC 167  
ENER 364**

## **FORSLAG**

---

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	26. oktober 2016
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Komm. dok. nr.:	COM(2016) 677 final
Vedr.:	Forslag til RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE om bemyndigelse af Nederlandene til at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til ladestationer til elektriske køretøjer

---

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2016) 677 final.

---

Bilag: COM(2016) 677 final



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 25.10.2016  
COM(2016) 677 final

2016/0332 (NLE)

Forslag til

**RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**

**om bemyndigelse af Nederlandene til at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til ladestationer til elektriske køretøjer**

## REDEGØRELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

#### •Forslagets begrundelse og formål

Reglerne for beskatning af energiprodukter og elektricitet i EU er fastlagt i Rådets direktiv 2003/96/EF<sup>1</sup> (i det følgende benævnt "energibeskatningsdirektivet" eller "direktivet").

I henhold til direktivets artikel 19, stk. 1, og i tilslutning til bestemmelserne i navnlig artikel 5, 15 og 17, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser af afgiftssatsen, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.

Direktivets artikel 15, stk. 1, litra e), giver medlemsstaterne mulighed for at anvende afgiftslempelser eller -fritagelser på elektricitet, der anvendes til godstransport og personbefordring med jernbane, metro, sporvogn og trolleybus. Der er imidlertid ingen bestemmelser, der giver mulighed for afgiftsfritagelse for elektricitet anvendt til transport med andre elektriske køretøjer end trolleybusser.

Formålet med dette forslag er, at give Nederlandene mulighed for at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til ladestationer til elektriske køretøjer. Formålet med denne lavere sats er at fremme brugen af renere transportformer, reducere den lokale luftforurening samt CO<sub>2</sub> udledningen fra transport.

#### **Anmodningen og den generelle baggrund herfor**

Ved brev af 29. marts 2016 i overensstemmelse med direktivets artikel 19 underrettede de hollandske myndigheder Kommissionen om, at de har til hensigt at anvende en reduceret afgiftssats på 49,96 EUR per MWh for elektricitet leveret til ladestationer til elektriske køretøjer med et årligt forbrug på op til 10 MWh per ladestation. Forbrug mellem 10 og 50 MWh vil blive beskattet med en sats på 49,96 EUR, forbrug mellem 50 og 10 000 MWh vil blive beskattet med en sats på 13,31 EUR, og et årligt forbrug på over 10 000 MWh vil blive beskattet med en sats på 0,53 EUR. For ladestationer, der ikke er omfattet af afgiftssatserne for erhvervmæssig brug, vil et årligt forbrug på over 10 000 MWh blive beskattet med en sats på 1,07 EUR. Den generelle afgiftssats vil være højere end minimumsavgiftssatsen for elektricitet til erhvervmæssigt forbrug, der er fastlagt i direktiv 2003/96/EF. Den nationale afgiftssats, der på nuværende tidspunkt gælder for elektricitet anvendt til at oplade elektriske køretøjer, er for de første 10 MWh af det årlige forbrug på 100,70 EUR per MWh<sup>2</sup>, hvilket er den nationale afgiftssats for elektricitet til erhvervmæssigt og ikke-erhvervmæssigt forbrug for dette forbrugsniveau. Nederlandene anvender på nuværende tidspunkt differentierede nationale afgiftssatser<sup>3</sup> for elektricitet afhængigt af den brugte mængde i henhold til artikel 5 i direktiv 2003/96/EF.

<sup>1</sup> Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51).

<sup>2</sup> Afgiftssatsen for elektricitet er den pr. januar 2016 (jf. [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/excise\\_duties/energy\\_products/rates/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm)).

<sup>3</sup> Nederlandene anvender differentierede afgiftssatser for elektricitet i medfør af artikel 5 i direktiv 2003/96/EF på baggrund af kvantitative forbrugsniveauer. Ifølge oplysninger fra juli 2016 er de nationale afgiftssatser som følger: 100,70 EUR pr. MWh for 0-10 MWh elektricitet anvendt på et år,

Den 6. april, 20. juni og 18. august 2016 blev der modtaget supplerende oplysninger fra Nederlandene.

Nederlandene vil anvende den reducerede afgiftssats for elektricitet til levering af elektricitet til elektriske køretøjer fra specifikke offentlige og private ladestationer til elektriske køretøjer. Ladestationen kan bestå af ét eller flere ladepunkter, der hver kan oplade ét elektrisk køretøj ad gangen. Operatørerne af ladestationerne, samt de private og offentlige selskaber, der er berettiget til at anvende den reducerede sats, skal indsende en erklæring til leverandøren af elektricitet, hvoraf det fremgår, at nettilslutningen udelukkende er beregnet til at levere elektricitet til elektriske køretøjer. Anmodningen fra Nederlandene fritager ladestationer, hvor opladningen finder sted ved udskiftning af batterier, fra bestemmelsen, hvilket indebærer, at den reducerede sats ikke finder anvendelse i disse tilfælde.

Den generelle afgiftssats, herunder den reducerede sats for de første 10 MWh pr. år for hver enhed, vil komme til at ligge et godt stykke over den minimumssats, der er fastsat i bilag I, tabel C, i Rådets direktiv 2003/96/EF.

Ifølge de hollandske myndigheder skal operatøren af en ladestation, hvis denne har til hensigt at anvende den reducerede afgiftssats på sine ladestationer, indsende en erklæring til elektricitetsleverandøren, der angiver, hvilke nettilslutninger der udelukkende er beregnet til levering af elektricitet til elektriske køretøjer. Foranstaltningen vil kun finde anvendelse på den elektricitet, der leveres til de angivne tilslutninger, som elektricitetsleverandøren anvender den reducerede sats for. Operatøren af ladestationen har desuden pligt til at informere elektricitetsleverandøren, såfremt operatørens selskab er en kriseramtvirksomhed i den forstand, at det har økonomiske problemer og er berettiget til støtte i overensstemmelse med rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikke-finansielle virksomheder (2014/C 249/01). I dette tilfælde vil leverandøren ikke længere have lov til at anvende den reducerede energiafgift på elektricitet.

Den fordel, der følger af energiafgiftssatsen, varierer afhængigt af mængden af megawatttimer. På baggrund af oplysninger fra sektoren vurderer Nederlandene, at der i gennemsnit leveres 1,8 MWh pr. ladestation. I dette tilfælde skønnes det, at den maksimale skattefordel pr. ladestation i 2016 er på 101 EUR for hele året. Fordelen bliver større, hvis den almindelige energiafgiftssats stiger.

Den (teoretiske) maksimale fordel i 2016 vil nås, såfremt der leveres mere end 50 MWh elektricitet til en ladestation. Dette er imidlertid vanskeligt at nå i praksis.

I øjeblikket er der ti operatører af ladestationer i Nederlandene.

Foranstaltningen er åben for alle EU-operatører, uden forskelsbehandling. Oprindelseslandet for operatøren af ladestationen er ikke nogen betingelse for at udnytte foranstaltningen. Ligeledes kan en transportvirksomhed eller en husholdning, der har en ladestation, udnytte foranstaltningen, forudsat at de opfylder ovennævnte betingelser.

Der er på nuværende tidspunkt ikke nogen positive erhvervsincitamentter til offentlige ladestationer. Dette er en hindring for udviklingen af infrastrukturen for offentlige ladestationer og brugen af elbiler. Formålet med foranstaltningen er at forbedre

---

49,96 EUR for mængder mellem 10 og 50 MWh, 13,31 EUR for mængder mellem 50 og 10 000 MWh. For forbrug på over 10 000 MWh er afgiftssatsen på 0,53 EUR for erhvervmæssigt forbrug og 1,07 EUR for ikke-erhvervmæssigt forbrug.

forretningsgrundlaget for offentlige ladestationer, hvilket skal gøre brugen af elbiler mere attraktiv og forbedre miljøet. En hurtig udvikling af infrastrukturen for offentlige ladestationer er afgørende for omstillingen fra køretøjer med forbrændingsmotorer, der primært kører på fossile brændstoffer, til elektriske køretøjer. Der er behov for en veludviklet infrastruktur, der skal gøre elektriske køretøjer til et bæredygtigt alternativ til traditionel vejtransport. Dette er vigtigt på grund af de miljømæssige fordele ved omstillingen til elkørsel. Elektriske køretøjer giver færre CO<sub>2</sub>-udledninger<sup>4</sup> og lokale luftforurenende stoffer (PM10, NO<sub>x</sub>) end køretøjer, der kører på fossile brændstoffer. Ifølge de hollandske myndigheder vil produktionen af kulbaseret elektricitet falde fra 29 % til 26 % fra 2014 til 2020, samtidig med at produktionen af elektricitet fra vedvarende energikilder vil stige fra 11 % til 35 % fra 2014 til 2020.

Operatøren af en ladestation vil have mulighed for at lade (en del af) fordelen ved foranstaltningen komme kunderne til gode i form af en reduktion af prisen for opladning. Omkostningerne ved at eje et elektrisk køretøj vil således falde på grund af lavere udgifter til kørsel. Dette vil skabe et incitament for forbrugerne til at vælge en ny elbil frem for en ny bil, der kører på fossile brændstoffer. En anden positiv virkning ved lavere priser for opladning er, at ejerne af plug-in-hybridkøretøjer, der kan køre på el og fossile brændstoffer, vil blive tilskyndet til at benytte elektrisk energi i stedet for fossile brændstoffer til transport.

#### *Nederlandenes argumenter med hensyn til foranstaltningens anvendelsesperiode*

Som udgangspunkt bør undtagelsens anvendelsesperiode være tilstrækkelig lang til at give eloperatører, private eller virksomheder retssikkerhed. Nederlandene har anmodet om fire år sammenholdt med de maksimalt tilladte seks år. Under disse omstændigheder forekommer det hensigtsmæssigt at give tilladelsen for en periode på fire år, som Nederlandene anmoder om, og som er hjemlet i direktivet.

### **Vurdering af foranstaltningen i henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF**

#### **Særlige politiske hensyn**

Artikel 19, stk. 1, første afsnit, i direktivet har følgende ordlyd:

*Ud over bestemmelserne i de foregående artikler, navnlig artikel 5, 15 og 17, kan Rådet med enstemmighed på forslag af Kommissionen give en medlemsstat tilladelse til at indrømme yderligere fritagelser eller lempelser, hvis særlige politiske hensyn taler herfor.*

Ifølge de hollandske myndigheder overholder den pågældende nationale foranstaltning dette krav. Den ligger i forlængelse af Nederlandenes intention om at reducere drivhusgasudledninger og luftforurenende stoffer fra køretøjer og understøtter EU's klimamål om at reducere CO<sub>2</sub> udledninger og øge andelen af vedvarende energi i transportsektorens samlede energiforbrug. Det antages, at muligheden for afgiftslempelser for elektricitet til elektriske køretøjer vil give forbrugerne et yderligere incitament til at benytte renere energikilder og forbedre miljøet.

<sup>4</sup> Jf. Energy consumption, CO<sub>2</sub> emissions and other considerations related to Battery Electric Vehicles, European Association for Battery Electric Vehicles ([http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/consultations/doc/2009\\_03\\_27\\_future\\_of\\_transport/20090408\\_eabev\\_%28scientific\\_study%29.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/consultations/doc/2009_03_27_future_of_transport/20090408_eabev_%28scientific_study%29.pdf)). Elektricitet fra vedvarende energikilder tegner sig for omkring 10 % af det samlede elektricitetsforbrug (jf. de hollandske myndigheders statusrapport fra 2015 om energi fra vedvarende energikilder i Nederlandene 2013-2014, direktiv 2009/28/EF).

- **Overensstemmelse med gældende bestemmelser på politikområdet**

I henhold til direktivets artikel 19, stk. 1, tredje afsnit, skal Kommissionen ved sin behandling af en anmodning blandt andet tage hensyn til et velfungerende indre marked, behovet for at sikre loyal konkurrence og Fællesskabets sundheds-, miljø-, energi- og transportpolitik.

Foranstaltningens generelle indhold vil som beskrevet ikke medføre nogen hindringer for handelen inden for EU. Foranstaltningen er åben for alle EU-operatører, uden forskelsbehandling. Oprindelseslandet for operatøren af ladestationen er ikke nogen betingelse for at anvende foranstaltningen. Undtagelsen medfører ikke nogen problemer med det indre markeds funktion og modvirker ikke opfyldelsen af EU's politiske målsætninger, navnlig inden for energi, klimaforandringer og miljø.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker**

Gennemførelsen af denne foranstaltning vil bidrage til at reducere udledninger fra køretøjer og støtte EU's langsigtede klimamål om at reducere CO<sub>2</sub> udledninger. Efter de hollandske myndigheders skøn vil den forventede energisammensætning i Nederlandene fra vedvarende energikilder være på omkring 35 % i 2020 og nå op på 41 % inden 2030. Ifølge Nederlandene stammer den elektricitet, der anvendes i den offentlige opladningsinfrastruktur næsten udelukkende fra vedvarende energi. En undersøgelse<sup>5</sup> udført i Nederlandene viser, at dette kan føre til en reduktion på 70 % af CO<sub>2</sub> udledningerne, hvilket er helt i overensstemmelse med direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder.

Dette initiativ er helt i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU<sup>6</sup> om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. I henhold til dette direktiv skal medlemsstaterne udarbejde nationale politikrammer for udvikling af markedet for alternative brændstoffer, navnlig i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder. Direktivet forpligter medlemsstaterne til at installere et passende antal offentligt tilgængelige ladestationer inden udgangen af 2020.

Udover at nedbringe drivhusgasudledninger vil en mere udbredt brug af elbiler i høj grad bidrage til at forbedre luftkvaliteten. Forureningsknudepunkter i byerne er én af de største udfordringer, og emissioner fra transport er i denne forbindelse den største kilde til forurening (navnlig overskridelse af NO<sub>2</sub>).

De hollandske myndigheder anerkender, at foranstaltningen udgør statsstøtte til fordel for netoperatører, der leverer elektricitet til elektriske køretøjer, og som er berettiget til gruppefritagelse i medfør af artikel 44 i Kommissionens forordning 651/2014/EU<sup>7</sup>.

Forudsat, at foranstaltningen opfylder betingelserne i artikel 44 i den generelle gruppefritagelsesforordning (forordning 651/2014/EU) samt de almindelige betingelser fastlagt heri, falder foranstaltningen inden for forordningens anvendelsesområde, og den er således undtaget fra pligten om forudgående underretning.

---

<sup>5</sup> TNO "Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen", (7. april 2015), s. 11 – 15.

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1-20).

<sup>7</sup> I Kommissionens forordning 651/2014/EU bestemmes det, at visse kategorier af støtte, der er forenelig med det indre marked i medfør af traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1-78).

## 2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Artikel 19 i Rådets direktiv 2003/96/EF.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Indirekte beskatning som omfattet af artikel 113 i TEUF er ikke i sig selv et område, der falder ind under EU's enekompetence i den i artikel 3 i TEUF fastlagte betyding.

I henhold til artikel 19 i direktiv 2003/96/EF har Rådet imidlertid enekompetence til i form af afledt ret at give en medlemsstat tilladelse til at indføre yderligere fritagelser eller lempelser med hjemmel i denne artikel. Medlemsstaterne kan derfor ikke sætte sig i stedet for Rådet. Nærhedsprincippet finder derfor ikke anvendelse i forbindelse med denne gennemførelsesafgørelse. Eftersom denne afgørelse ikke er et udkast til lovgivningsmæssig retsakt, skal den ikke fremsendes til de nationale parlamenter efter protokol nr. 2 til traktaterne med henblik på vurdering af overholdelsen af nærhedsprincippet.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

- **Proportionalitet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Afgiftslempelsen overstiger ikke, hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål.

- **Valg af retsakt**

Foreslået retsakt: Rådets gennemførelsesafgørelse.

## 3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Foranstaltningen kræver ikke en evaluering af eksisterende lovgivning.

- **Høringer af interesserede parter**

Forslaget er baseret på en anmodning fra Nederlandene og vedrører kun denne medlemsstat.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag vedrører en tilladelse til en enkelt medlemsstat, som denne selv har anmodet om, og kræver ikke en konsekvensanalyse. Påvirkningen af priser er begrænset, påvirkningen af menneskers sundhed og miljøet er positiv, fordi formålet med foranstaltningen er at reducere brugen af fossile brændstoffer og fremme renere energi på transportområdet.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Foranstaltningen indeholder ikke bestemmelser om en forenkling. Den er en følge af en anmodning fra Nederlandene og vedrører kun denne medlemsstat.

#### **Grundlæggende rettigheder**

- Forslaget har ingen indvirkning på grundlæggende rettigheder.

#### **4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET**

Foranstaltningen indebærer ikke nogen finansiel eller administrativ byrde for EU. Forslaget har derfor ingen indvirkning på Unionens budget.

#### **5. ANDRE FORHOLD**

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 – Nederlandene får mulighed for at sænke satsen for elektricitet leveret til ladestationer til elektriske køretøjer, der leverer elektricitet til elektriske køretøjer, i en periode på fire år.

Beskatningen må efter at være blevet reduceret ikke være lavere end de minimumsafgiftssatser, der er fastsat i direktiv 2003/96/EF, og den reducerede sats finder anvendelse på elektricitet til biler til både privat og erhvervsmæssig brug.

Den nationale foranstaltning, som denne afgørelse opretter, er en del af en politik, som Nederlandene har udviklet for at sænke CO<sub>2</sub> udledninger, forbedre luftkvaliteten, øge andelen af vedvarende energikilder i transportsektoren og bidrage til EU's klimamål. Foranstaltningen omfatter incitamenter for forbrugere til at skifte over til renere energi på transportområdet.

Artikel 2 – Denne artikel indeholder en definition af "elektriske køretøjer", der ikke er indeholdt i direktiv 2003/96/EF, og som er i overensstemmelse med eksisterende EU-ret. Definitionen skaber klarhed over omfanget af foranstaltningens anvendelsesområde.

Artikel 3 – Den ønskede tilladelse gives med virkning fra den 1. januar 2017 for en periode på fire år, som ønsket af Nederlandene.



Forslag til

## **RÅDETS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE**

**om bemyndigelse af Nederlandene til at anvende en lavere afgiftssats for elektricitet, der leveres til ladestationer til elektriske køretøjer**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet<sup>8</sup>, særlig artikel 19,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 29. marts 2016 og i overensstemmelse med artikel 19, stk. 1, i direktiv 2003/96/EF ansøgte Nederlandene om tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats for elektricitet leveret til elektriske køretøjer. Nederlandene fremlagde, på Kommissionens anmodning, yderligere oplysninger den 6. april, 20. juni og 18. august 2016.
- (2) Den reducerede afgiftssats har til formål at fremme brugen af elektriske køretøjer ved at reducere udgifterne til den elektricitet, der anvendes som brændstof i disse køretøjer.
- (3) Brugen af elektriske køretøjer begrænser luftforurening, der stammer fra forbrænding af benzin og diesel samt andre fossile brændstoffer, og den bidrager derved til at forbedre luftkvaliteten i byerne. Brugen af elektriske køretøjer kan yderligere reducere CO<sub>2</sub> udledninger, hvis den anvendte elektricitet stammer fra vedvarende energikilder. Foranstaltningen forventes derfor at bidrage til Unionens miljø-, sundheds- og klimapolitiske målsætninger.
- (4) Nederlandene har eksplicit anmodet om, at den reducerede afgiftssats anvendes på elektricitet, der leveres til elektriske køretøjer til både privat og erhvervsmæssig brug, og at ladestationer, der ikke er tilgængelige for offentligheden, også omfattes.
- (5) Nederlandene har anmodet om, at den reducerede afgiftssats for elektricitet kun bliver anvendt på ladestationer, hvor elektriciteten bruges til at oplade et elektrisk køretøj direkte, og at den ikke finder anvendelse på elektricitet, der leveres ved udskiftning af batterier.

---

<sup>8</sup> EUT L EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.

- (6) En reduceret afgiftssats for elektricitet leveret til elektriske køretøjer via ladestationer vil forbedre forretningsgrundlaget for offentligt tilgængelige ladestationer i Nederlandene, hvilket bør bidrage til at gøre brugen af elbiler mere attraktiv og medføre forbedringer af luftkvaliteten.
- (7) Det begrænsede antal elektriske køretøjer taget i betragtning samt det forhold, at beskatningsniveauet for elektricitet leveret til elektrisk køretøjer via ladestationer ligger over minimumsafgiftssatsen for erhvervmæssig brug, der er fastlagt i artikel 10 i direktiv 2003/96/EF, er det ikke sandsynligt, at foranstaltningen vil være konkurrenceforvridende i løbet af dens levetid, og den vil således ikke påvirke det indre markeds korrekte funktion.
- (8) Afgiftssatsen for elektricitet leveret til elektriske køretøjer via ladestationer, der ikke er til erhvervmæssig brug, vil være over minimumsafgiftssatsen for ikke-erhvervmæssig brug, der er fastlagt i artikel 10 i direktiv 2003/96/EF.
- (9) I medfør af artikel 19, stk. 2, i direktiv 2003/96/EF, skal hver tilladelse, der gives i henhold til artikel 19, stk. 1, være strengt tidsbegrænset. Nederlandene har anmodet om, at tilladelsen gives for fire år for at sikre, at perioden for tilladelsen er tilstrækkelig lang til, at de økonomiske aktører ikke afholdes fra at foretage de nødvendige investeringer. Denne afgørelse har ingen indflydelse på anvendelsen af Unionens regler vedrørende statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### *Artikel 1*

Nederlandene har tilladelse til at anvende en reduceret afgiftssats for elektricitet leveret direkte til ladestationer til brug for elektriske køretøjer, undtagen ladestationer til udskiftning af batterier til elektriske køretøjer, forudsat at den i artikel 10 i direktiv 2003/96/EF fastlagte minimumsafgiftssats overholdes.

#### *Artikel 2*

I denne afgørelse finder definitionen af "elektrisk køretøj" i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU<sup>9</sup> anvendelse.

#### *Artikel 3*

Denne afgørelse anvendes fra den 1. januar 2017 til den 31. december 2020.

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

*Artikel 4*

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne  
Formanden*