



Brüssel, den 25.10.2016
COM(2016) 677 final

2016/0332 (NLE)

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

**zur Ermächtigung der Niederlande, einen ermäßigten Steuersatz auf Strom
anzuwenden, der an Ladestationen für Elektrofahrzeuge geliefert wird**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in der EU ist in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates¹ (im Folgenden die „Energiebesteuerungsrichtlinie“ oder die „Richtlinie“) geregelt.

Der Rat kann gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie zusätzlich zu den Bestimmungen, insbesondere der Artikel 5, 15 und 17 einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, aufgrund besonderer politischer Erwägungen weitere Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen einzuführen.

Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie erlaubt es den Mitgliedstaaten, Steuerermäßigungen oder -befreiungen für Energieerzeugnisse und elektrischen Strom zur Verwendung als Kraftstoff für den Personen- und Gütertransport im Eisenbahn-, im U-Bahn-, im Straßenbahn- und im Oberleitungsbusverkehr zu gewähren. Allerdings gibt es keine Bestimmung, die eine Steuerermäßigung für elektrischen Strom zur Verwendung durch andere Elektrofahrzeuge als Oberleitungsbusse erlauben würde.

Ziel dieses Vorschlags ist es, den Niederlanden die Anwendung eines ermäßigten Steuersatzes auf Strom zu erlauben, der an Ladestationen für Elektrofahrzeuge geliefert wird. Damit sollen die Nutzung sauberer Verkehrsmittel gefördert und die lokale Luftverschmutzung sowie die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen gesenkt werden.

Allgemeiner Kontext des Antrags

Mit Schreiben vom 29. März 2016 teilten die niederländischen Behörden der Kommission gemäß Artikel 19 der Richtlinie mit, dass sie beabsichtigen, auf einen Jahresstromverbrauch von bis zu 10 MWh pro Ladestation für Elektrofahrzeuge einen ermäßigten Steuersatz von 49,96 EUR pro MWh anzuwenden. Ein Verbrauch von 10 bis 50 MWh soll mit einem Steuersatz von 49,96 EUR, ein Verbrauch von 50 bis 10 000 MWh mit einem Steuersatz von 13,31 EUR und ein Jahresverbrauch von über 10 000 MWh mit einem Steuersatz von 0,53 EUR belegt werden. Bei Ladestationen, die nicht den Steuersätzen für eine betriebliche Verwendung unterliegen, soll ein Jahresverbrauch von über 10 000 MWh mit einem Steuersatz von 1,07 EUR belegt werden. Dieser Gesamtsteuersatz liegt über dem in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten Mindeststeuersatz für elektrischen Strom zur betrieblichen Verwendung. Der nationale Steuersatz, der derzeit auf die ersten 10 MWh des Jahresverbrauchs von Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen erhoben wird, beläuft sich auf 100,70 EUR pro MWh²; das ist der nationale Steuersatz, der auf diese Stromverbrauchsmenge zur betrieblichen oder privaten Verwendung erhoben wird. Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2003/96/EG wird Strom in den Niederlanden derzeit je nach der Verbrauchsmenge mit gestaffelten nationalen Steuersätzen³ belegt.

¹ Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51).

² Es gilt der Steuerbetrag für elektrischen Strom vom Januar 2016 (siehe http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_de.htm).

³ Gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2003/96/EG wird Strom in den Niederlanden je nach der Verbrauchsmenge mit gestaffelten nationalen Steuersätzen belegt. Nach Angaben vom Juli 2016 gelten folgende Steuersätze: 100,70 EUR pro MWh für einen Jahresstromverbrauch von 0-10 MWh, 49,96 EUR für Mengen von 10 bis 50 MWh, 13,31 EUR für Mengen von 50 bis 10 000 MWh. Auf

Am 6. April, 20. Juni und 18. August 2016 hat die Kommission zusätzliche Angaben der Niederlande in dieser Angelegenheit erhalten.

In den Niederlanden soll der ermäßigte Steuersatz auf Stromlieferungen zur Aufladung elektrischer Fahrzeuge an speziellen öffentlichen und privaten Ladestationen für Elektrofahrzeuge gelten. Eine Ladestation kann aus einer oder mehreren Ladesäulen bestehen, an denen jeweils ein Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann. Die Betreiber der Ladestationen und die zur Anwendung des ermäßigten Steuersatzes berechtigten natürlichen oder juristischen Personen werden zur Abgabe einer Erklärung an den Stromversorger verpflichtet sein, in der sie versichern müssen, dass der Netzanschluss ausschließlich der Aufladung von Elektrofahrzeugen dient. Der Antrag der Niederlande schließt Ladestationen aus, an denen die Aufladung durch Austausch von Batterien erfolgt; in solchen Fällen ist der ermäßigte Steuersatz daher nicht anzuwenden.

Der Gesamtsteuersatz einschließlich des ermäßigten Steuersatzes für die ersten 10 MWh des Jahresverbrauchs jeder Einheit läge erheblich über dem in Anhang I Tabelle C der Richtlinie 2003/96/EG des Rates festgelegten Mindeststeuerbetrag.

Nach Angaben der niederländischen Behörden wäre der Betreiber einer Ladestation, der einen ermäßigten Steuersatz auf den Strom für seine Ladestationen anwenden möchte, zur Abgabe einer Erklärung beim Energieversorger verpflichtet, in der er erläutert, welche seiner Netzanschlüsse ausschließlich für die Aufladung von Elektrofahrzeugen bestimmt sind. Die Maßnahme würde nur für Strom gelten, der an die angegebenen Anschlüsse geliefert wird und auf den der Energieversorger den ermäßigten Satz anwenden würde. Darüber hinaus muss der Betreiber einer Ladestation den Energieversorger informieren, wenn sein Unternehmen in dem Sinne in Schwierigkeiten ist, dass es mit finanziellen Problemen kämpft und im Einklang mit den Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (2014/C 249/01) eine Beihilfe beantragen könnte. In diesem Fall darf der Lieferant den ermäßigten Energiesteuersatz auf Strom nicht mehr anwenden.

Der sich aus dem ermäßigten Energiesteuersatz ergebende Vorteil wird von der Menge der Megawattstunden abhängen. Ausgehend von Branchenangaben schätzen die Niederlande, dass pro Ladestation durchschnittlich 1,8 MWh geliefert werden. In diesem Fall wird der maximale Vorteil pro Ladestation für das ganze Jahr 2016 auf 101 EUR geschätzt. Dieser Vorteil wird zunehmen, wenn die Standardenergiesteuer steigt.

Der (theoretische) maximale Gesamtvorteil im Jahr 2016 wird erreicht, wenn eine Ladestation mit mehr als 50 MWh Strom beliefert wird, was in der Praxis aber schwierig ist.

Derzeit gibt es in den Niederlanden zehn Betreiber von Ladestationen.

Von der Maßnahme können alle EU-Betreiber diskriminierungsfrei Gebrauch machen. Das Herkunftsland des Betreibers der Ladestation ist keine Voraussetzung für den sich aus der Maßnahme ergebenden Anspruch. Auch Transportunternehmen oder Haushalte, die eine Ladestation besitzen, könnten von der Maßnahme profitieren, sofern sie die oben genannten Voraussetzungen erfüllen.

Derzeit gibt es für öffentliche Ladestationen keine positive Fördermaßnahme. Dies stellt ein Hindernis für die Entwicklung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur und die Nutzung von Elektroautos dar. Ziel der Maßnahme ist es, die Wirtschaftlichkeit öffentlicher Ladestationen zu verbessern, was die Nutzung von Elektroautos attraktiver machen würde und der Umwelt förderlich wäre. Ein rascher Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist von entscheidender

Mengen von über 10 000 MWh wird bei betrieblicher/gewerblicher/geschäftlicher Verwendung ein Steuersatz von 0,53 EUR und bei privater Verwendung ein Steuersatz von 1,07 EUR erhoben.

Bedeutung für den Übergang von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, die meist mit fossilen Energieträgern betrieben werden, zu Elektrofahrzeugen. Eine gut entwickelte Infrastruktur ist notwendig, wenn Elektrofahrzeuge eine praktikable Alternative zu traditionellen Straßenverkehrsmitteln werden sollen. Das ist wegen des Nutzens des Übergangs zu Elektrofahrzeugen für die Umwelt wichtig. Elektrofahrzeuge produzieren weniger CO₂-Emissionen⁴ und lokale Luftschadstoffe (PM10, NO_x) als Fahrzeuge, die mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden. Nach Angaben der niederländischen Behörden wird der Kohleanteil an der Stromerzeugung in der Zeit von 2014 bis 2020 von 29 % auf 26 % zurückgehen, der Anteil erneuerbarer Energien hingegen von 11 % auf 35 % steigen.

Der Betreiber der Ladestation soll entscheiden können, ob er den sich aus der Maßnahme ergebenden Vorteil (zum Teil) in Form einer Preissenkung an seine Kunden weitergeben will. In diesem Fall würden die Kosten für Besitzer von Elektrofahrzeugen durch niedrigere Betriebskosten gesenkt. Damit wird für Verbraucher ein Anreiz geschaffen, statt eines mit fossilen Kraftstoffen betriebenen neuen Autos ein neues Elektroauto zu wählen. Ein weiterer positiver Effekt der niedrigeren Ladetarife besteht darin, dass für Besitzer von aufladbaren Hybridfahrzeugen, die sowohl mit Strom als auch mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden können, ein Anreiz geschaffen wird, anstelle von fossilen Kraftstoffen Strom zu tanken.

Argumente der Niederlande hinsichtlich der Geltungsdauer der Maßnahme

Grundsätzlich sollte die Dauer der Anwendung der Ausnahmeregelung lang genug sein, um die Stromversorger sowie natürliche oder juristische Personen nicht von den erforderlichen Investitionen abzuhalten. Die Niederlande haben statt der maximal möglichen sechs Jahre eine Geltungsdauer von vier Jahren beantragt. Unter diesen Umständen erscheint es zweckmäßig, die Ermächtigung dem richtlinienkonformen Antrag der Niederlande entsprechend für vier Jahre zu erteilen.

Bewertung der Maßnahme gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG

Besondere politische Erwägungen

Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie lautet:

„Zusätzlich zu den Bestimmungen der vorstehenden Artikel, insbesondere der Artikel 5, 15 und 17, kann der Rat einstimmig auf Vorschlag der Kommission einen Mitgliedstaat ermächtigen, auf Grund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen.“

Nach Angaben der niederländischen Behörden erfüllt die nationale Regelung diese Anforderung. Dies ergibt sich aus der Absicht der Niederlande, die Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen durch Fahrzeuge zu verringern und das Klimaschutzziel der EU – Verringerung der CO₂-Emissionen und Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch im Verkehrssektor – zu unterstützen. Es wird davon ausgegangen, dass die Möglichkeit einer Ermäßigung der Steuern auf Strom für Elektrofahrzeuge für die Verbraucher einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung von sauberer Energie darstellen würde und der Umwelt förderlich wäre.

⁴ Vgl. Energy consumption, CO₂ 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). Der Anteil der erneuerbaren Energiequellen beläuft sich in den Niederlanden auf rund 10 % des gesamten Energieverbrauchs (siehe den Fortschrittsbericht der niederländischen Behörden für 2015 über Energie aus erneuerbaren Quellen in den Niederlanden 2013–2014, Richtlinie 2009/28/EG).

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Gemäß Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 3 der Richtlinie wird jeder Antrag unter anderem im Hinblick auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes, die Wahrung des fairen Wettbewerbs sowie die Gesundheits-, Umweltschutz-, Energie- und Verkehrspolitik der EU geprüft.

Die allgemeine Struktur der beschriebenen Maßnahme wird den Handel innerhalb der EU nicht behindern. Von der Maßnahme können alle EU-Betreiber diskriminierungsfrei Gebrauch machen. Das Herkunftsland des Betreibers der Ladestation ist keine Voraussetzung für die Beantragung der Steuerermäßigung. Die Anwendung der Ausnahmeregelung wird das Funktionieren des Binnenmarktes nicht beeinträchtigen und den Errungenschaften der Unionspolitik – insbesondere in den Bereichen Energie, Klimawandel und Umweltschutz – nicht zuwiderlaufen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die Durchführung dieser Maßnahme wird einen Beitrag zur Verringerung der Emissionen von Fahrzeugen leisten und die langfristigen Klimaschutzziele der EU hinsichtlich der Verringerung der CO₂-Emissionen unterstützen. Nach Schätzungen der niederländischen Behörden wird der Anteil der erneuerbaren Energiequellen am Energiemix in den Niederlanden im Jahr 2020 um die 35 % liegen und bis 2030 auf 41 % steigen. Nach Angaben der Niederlande stammt der Strom der öffentlichen Ladeinfrastruktur fast ausschließlich aus erneuerbaren Energiequellen. Eine in den Niederlanden durchgeführte Studie⁵ zeigt, dass dies zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen um 70 % führen kann, was der Richtlinie 2009/28/EG zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen in vollem Umfang entspricht.

Diese Initiative steht vollkommen im Einklang mit der Richtlinie 2014/94/EU⁶ über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Diese Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Entwicklung eines nationalen Strategierahmens für die Marktentwicklung im Bereich der alternativen Kraftstoffe und der entsprechenden Infrastruktur, insbesondere in städtischen/vorstädtischen Ballungsräumen und anderen dicht besiedelten Gebieten. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von öffentlich zugänglichen Ladestationen bis Ende 2020.

Abgesehen davon, dass weniger Treibhausgase freigesetzt werden, wird eine stärkere Nutzung von Elektroautos erheblich zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Städtische Gebiete mit besonders hoher Schadstoffbelastung stellen eine der größten Herausforderungen dar; den Hauptanteil daran tragen verkehrsbedingte Emissionen (insbesondere Überschreitungen der Grenzwerte für NO₂).

Die niederländischen Behörden erkennen an, dass die Maßnahme eine staatliche Beihilfe für die Netzbetreiber darstellt, die Strom für Elektrofahrzeuge liefern, wobei es sich um eine Beihilfe im Rahmen einer Gruppenfreistellung gemäß Artikel 44 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission⁷ handeln könnte.

Sofern die Maßnahme die in Artikel 44 der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (Verordnung 651/2014/EU) genannten sowie deren allgemeine Bedingungen erfüllt, fällt sie

⁵ TNO „Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen“, (7. April 2015), S. 11.

⁶ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

⁷ Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1).

in den Geltungsbereich dieser Verordnung und ist somit von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung ausgenommen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Der Bereich der indirekten Steuern gemäß Artikel 113 AEUV fällt nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Union im Sinne von Artikel 3 AEUV.

Jedoch ist gemäß Artikel 19 der Richtlinie 2003/96/EG – nach abgeleitetem Recht – ausschließlich der Rat befugt, einen Mitgliedstaat zu ermächtigen, weitere Befreiungen oder Ermäßigungen im Sinne dieser Vorschrift einzuführen. Daher können die Mitgliedstaaten nicht an die Stelle des Rates treten. Somit findet das Subsidiaritätsprinzip keine Anwendung auf den vorliegenden Durchführungsbeschluss. Da es sich bei diesem Rechtsakt nicht um den Entwurf eines Gesetzgebungsakts handelt, sollte er nicht gemäß dem den Verträgen beigefügten Protokoll Nr. 2 den nationalen Parlamenten zur Überprüfung der Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips zugeleitet werden.

Folglich steht der Vorschlag mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Steuerermäßigung geht nicht über das für die Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus.

• Wahl des Instruments

Vorgeschlagenes Instrument: Durchführungsbeschluss des Rates

3. ERGEBNISSE VON EX-POST-BEWERTUNGEN, VON KONSULTATIONEN DER INTERESSENTRÄGER UND VON FOLGENABSCHÄTZUNGEN

• Ex-post-Bewertungen/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Die Maßnahme erfordert keine Bewertung bestehender Rechtsvorschriften.

• Konsultation der Interessenträger

Dieser Vorschlag stützt sich auf einen Antrag der Niederlande und betrifft nur diesen Mitgliedstaat.

• Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

• Folgenabschätzung

Dieser Vorschlag betrifft eine von einem einzelnen Mitgliedstaat beantragte Ermächtigung und erfordert keine Folgenabschätzung. Die Auswirkungen auf die Preise sind begrenzt und die Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen und die Umwelt sind positiv, da die Maßnahme auf einen geringeren Verbrauch von fossilen Kraftstoffen und die Förderung saubererer Energiequellen im Verkehrsbereich abzielt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die Maßnahme dient nicht der Vereinfachung. Sie ist Gegenstand eines von den Niederlanden vorgelegten Antrags und betrifft nur diesen Mitgliedstaat.

- **Grundrechte**

Die Maßnahme wirkt sich nicht auf die Grundrechte aus.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Maßnahme beinhaltet keine finanziellen oder administrativen Belastungen für die EU. Der Vorschlag hat somit keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 - Den Niederlanden wird erlaubt, den Steuersatz auf Strom, der an Ladestationen für Elektrofahrzeuge geliefert wird, für die Dauer von vier Jahren zu senken.

Die Höhe der Besteuerung nach Ermäßigungen darf in keinem Fall unter den in der Richtlinie 2003/96/EG festgelegten EU-Mindestbeträgen liegen, und die Ermäßigung gilt für Strom zur Aufladung von privat oder betrieblich genutzten Fahrzeugen.

Die nationale Maßnahme, die Gegenstand dieses Beschlusses ist, ist Teil einer Strategie der Niederlande zur Senkung der CO₂-Emissionen, zur Verbesserung der Luftqualität, zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehr und zur Unterstützung der Klimaschutzziele der EU. Die Maßnahme wird für die Verbraucher Anreize schaffen, damit sie auf sauberere Energiequellen im Verkehrsbereich umsteigen.

Artikel 2 – Dieser Artikel enthält die in der Richtlinie 2003/96/EG fehlende Definition des Begriffes „Elektrofahrzeug“, die dem geltenden EU-Recht entspricht. Diese Definition sorgt für Klarheit hinsichtlich des Geltungsbereichs der Maßnahme.

Artikel 3 – Die Ermächtigung wird entsprechend dem Antrag der Niederlande mit Wirkung vom 1. Januar 2017 für einen Zeitraum von vier Jahren gewährt.

Vorschlag für einen

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DES RATES

zur Ermächtigung der Niederlande, einen ermäßigten Steuersatz auf Strom anzuwenden, der an Ladestationen für Elektrofahrzeuge geliefert wird

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom⁸, insbesondere auf Artikel 19,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2016 ersuchten die Niederlande gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Richtlinie 2003/96/EG um die Ermächtigung, auf Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen einen ermäßigten Satz der Stromsteuer anzuwenden. Auf Nachfrage der Kommission übermittelten die Niederlande am 6. April, 20. Juni und 18. August 2016 zusätzliche Informationen.
- (2) Mit dem ermäßigten Steuersatz soll die Nutzung von Elektrofahrzeugen durch Senkung der Kosten für den Strom zum Betreiben dieser Fahrzeuge gefördert werden.
- (3) Die Nutzung von Elektrofahrzeugen verhindert die Emission von Luftschadstoffen, die bei der Verbrennung von Benzin und Diesel oder anderen fossilen Kraftstoffen entstehen, und trägt deshalb zur Verbesserung der Luftqualität in Städten bei. Die Nutzung von Elektrofahrzeugen kann zudem zur Verringerung der CO₂-Emissionen beitragen, sofern der verbrauchte Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Daher dürfte die Maßnahme zur Verwirklichung der umwelt-, gesundheits- und klimapolitischen Ziele der Union beitragen.
- (4) Laut dem ausdrücklichen Antrag der Niederlande soll der ermäßigte Steuersatz auf Strom zum Aufladen von betrieblich und privat genutzten Elektrofahrzeugen erhoben werden; auch der Öffentlichkeit nicht zugängliche Ladestationen sollen erfasst sein.
- (5) Die Niederlande haben den ermäßigten Steuersatz nur für Ladestationen beantragt, an denen Elektrofahrzeuge direkt aufgeladen werden; ausgeschlossen sind Ladestationen, an denen der Austausch von Batterien erfolgt.
- (6) Ein ermäßigter Steuersatz auf Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen an Ladestationen wird die Wirtschaftlichkeit öffentlich zugänglicher Ladestationen in den Niederlanden verbessern, was die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver machen und zu einer besseren Luftqualität führen sollte.
- (7) In Anbetracht der geringen Zahl an Elektrofahrzeugen und des Umstands, dass der Steuerbetrag auf Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen an Ladestationen über

⁸ ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51.

dem Mindeststeuerbetrag für betriebliche Verwendungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG liegen wird, dürfte die Maßnahme für die Dauer ihrer Geltung nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen und somit das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarkts nicht beeinträchtigen.

- (8) Der Steuerbetrag auf Strom zum Aufladen von nicht betrieblich genutzten Elektrofahrzeugen an Ladestationen wird über dem Mindeststeuerbetrag für nicht betriebliche Verwendungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG liegen.
- (9) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Richtlinie 2003/96/EG muss jede nach Artikel 19 Absatz 1 dieser Richtlinie gewährte Ermächtigung zeitlich strikt begrenzt sein. Die Niederlande haben beantragt, diese Ermächtigung für vier Jahre zu gewähren, damit ihre Geltungsdauer lang genug ist, um Wirtschaftsteilnehmer nicht von den erforderlichen Investitionen abzuhalten. Dieser Beschluss gilt unbeschadet der Anwendung der Unionsvorschriften für staatliche Beihilfen –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Niederlande werden ermächtigt, auf Strom, der an Ladestationen geliefert wird, an denen Elektrofahrzeuge direkt und nicht durch Austausch von Batterien aufgeladen werden, einen ermäßigten Steuersatz anzuwenden, sofern die in Artikel 10 der Richtlinie 2003/96/EG genannten Mindeststeuerbeträge eingehalten werden.

Artikel 2

Für die Zwecke dieses Beschlusses gilt die in Artikel 2 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ festgelegte Definition des Begriffs „Elektrofahrzeug“.

Artikel 3

Dieser Beschluss gilt vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Dezember 2020.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an das Königreich der Niederlande gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

⁹ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).