

# COM (2016) 677 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 4 novembre 2016

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 4 novembre 2016

## TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de décision d'exécution du Conseil** autorisant les Pays-Bas à appliquer un niveau réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques

E 11595



Bruxelles, le 26 octobre 2016  
(OR. en)

13626/16

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2016/0332 (NLE)**

---

**FISC 167  
ENER 364**

## PROPOSITION

---

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	26 octobre 2016
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2016) 677 final
Objet:	Proposition de DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL autorisant les Pays-Bas à appliquer un niveau réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2016) 677 final.

---

p.j.: COM(2016) 677 final



Bruxelles, le 25.10.2016  
COM(2016) 677 final

2016/0332 (NLE)

Proposition de

**DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL**

**autorisant les Pays-Bas à appliquer un niveau réduit de taxation à l'électricité fournie  
aux stations de recharge pour véhicules électriques**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivation et objectifs de la proposition**

La taxation des produits énergétiques et de l'électricité au sein de l'Union européenne est régie par la directive 2003/96/CE du Conseil<sup>1</sup> (ci-après dénommée la «directive sur la taxation de l'énergie» ou la «directive»).

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive, outre les dispositions prévues en particulier aux articles 5, 15 et 17 de cette dernière, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires concernant le niveau de taxation pour des raisons de politique spécifiques.

L'article 15, paragraphe 1, point e), de la directive autorise les États membres à appliquer une réduction ou une exonération fiscales à l'électricité utilisée pour le transport de personnes et de marchandises par train, métro, tram et trolleybus. Toutefois, aucune disposition n'autorise l'application d'une réduction fiscale à l'électricité utilisée pour le transport par véhicules électriques autres que les trolleybus.

L'objectif de la présente proposition est d'autoriser les Pays-Bas à appliquer un niveau réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques. Cette réduction vise à favoriser l'utilisation de moyens de transport plus propres et à réduire la pollution atmosphérique locale ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports.

#### **La demande et son contexte général**

Par lettre datée du 29 mars 2016, en vertu de l'article 19 de la directive, les autorités néerlandaises ont informé la Commission de leur intention d'appliquer un taux réduit de taxation de 49,96 EUR par MWh à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques dans le cas d'une consommation annuelle inférieure ou égale à 10 MWh par station de recharge. Il est prévu que la consommation comprise entre 11 MWh et 50 MWh soit taxée au taux de 49,96 EUR, que la consommation comprise entre 51 MWh et 10 000 MWh soit taxée au taux de 13,31 EUR, et que la consommation annuelle supérieure à 10 000 MWh soit taxée au taux de 0,53 EUR. Pour les stations de recharge qui ne sont pas concernées par les taux de taxation pour la consommation professionnelle, il est prévu que la consommation annuelle supérieure à 10 000 MWh soit taxée au taux de 1,07 EUR. Le taux global de taxation est supérieur au taux minimum de taxation de l'électricité utilisée à des fins professionnelles prévu par la directive 2003/96/CE. Le taux de taxation qui s'applique actuellement au niveau national à l'électricité utilisée pour recharger les véhicules électriques, pour les 10 premiers MWh de consommation annuelle, est de 100,70 EUR par MWh<sup>2</sup>, ce qui correspond au taux national de taxation applicable, pour ce niveau de consommation, à l'électricité utilisée à des fins professionnelles et non professionnelles. Au niveau national, les

---

<sup>1</sup> Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51).

<sup>2</sup> Le niveau de taxation de l'électricité est celui applicable en janvier 2016 (voir [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/excise\\_duties/energy\\_products/rates/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_fr.htm)).

Pays-Bas appliquent actuellement à l'électricité des taux de taxation différenciés<sup>3</sup> en fonction de la quantité consommée, conformément à l'article 5 de la directive 2003/96/CE.

Des informations complémentaires transmises par les Pays-Bas ont été reçues le 6 avril, le 20 juin et le 18 août 2016.

Les Pays-Bas entendent appliquer le taux réduit de taxation de l'électricité aux livraisons d'électricité fournie à des véhicules électriques par des stations de recharge dédiées publiques et privées. La station de recharge peut être constituée d'un ou de plusieurs points de recharge, chaque point permettant la recharge d'un véhicule électrique à la fois. Les opérateurs de stations de recharge et les personnes physiques ou morales autorisés à appliquer le taux réduit seront tenus de présenter au fournisseur d'électricité une déclaration indiquant que le raccordement au réseau est exclusivement destiné à la fourniture d'électricité à des véhicules électriques. La demande présentée par les Pays-Bas prévoit l'exclusion des stations de recharge dans lesquelles la recharge se fait par un échange de batteries, ce qui signifie que le taux réduit ne s'appliquera pas dans ce cas.

Le taux global de taxation, y compris le taux réduit applicable aux 10 premiers MWh de consommation annuelle de chaque entité, serait bien supérieur au niveau minimum fixé à l'annexe I, tableau C, de la directive 2003/96/CE du Conseil.

Selon les autorités néerlandaises, dans le cas où un opérateur de stations de recharge a l'intention d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par ses stations de recharge, il est tenu de présenter au fournisseur d'électricité une déclaration indiquant quels points de raccordement au réseau sont exclusivement destinés à la fourniture d'électricité à des véhicules électriques. La mesure s'applique uniquement à l'électricité fournie aux points de raccordement indiqués, auxquels le fournisseur d'électricité appliquera le taux réduit. En outre, l'opérateur de stations de recharge est tenu d'informer le fournisseur d'électricité si son entreprise est en difficulté, en ce sens qu'elle rencontre des problèmes financiers et qu'elle peut bénéficier d'aides conformément aux lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (2014/C 249/01). Dans ce cas, le fournisseur ne sera plus autorisé à appliquer à l'électricité le taux réduit de taxation de l'énergie.

L'avantage découlant de l'application de ce taux de taxation de l'énergie dépendra de la quantité de mégawatts-heure consommée. Sur la base des informations fournies par le secteur, les Pays-Bas estiment qu'en moyenne, chaque station de recharge fournit 1,8 MWh. Dans ce cas, l'avantage maximal par station de recharge en 2016 est estimé à 101 EUR pour l'année entière. Cet avantage sera plus important en cas d'augmentation du taux normal de taxation de l'énergie.

L'avantage total maximal (théorique) en 2016 sera obtenu si plus de 50 MWh d'électricité sont fournis à une station de recharge, mais un tel chiffre est difficile à atteindre dans les faits.

---

<sup>3</sup> Les Pays-Bas appliquent à l'électricité des taux de taxation différenciés sur la base des niveaux quantitatifs de consommation, conformément à l'article 5 de la directive 2003/96/CE. D'après les informations fournies en juillet 2016, les taux de taxation s'appliquant au niveau national sont les suivants: 100,70 EUR par MWh pour une consommation annuelle d'électricité comprise entre 0 et 10 MWh, 49,96 EUR pour les quantités comprises entre 11 MWh et 50 MWh, et 13,31 EUR pour les quantités comprises entre 51 MWh et 10 000 MWh. Les taux de taxation applicables aux quantités consommées supérieures à 10 000 MWh sont de 0,53 EUR pour l'électricité utilisée à des fins professionnelles et de 1,07 EUR pour l'électricité utilisée à des fins non professionnelles.

Actuellement, les Pays-Bas comptent dix opérateurs de stations de recharge sur leur territoire.

La mesure est ouverte indistinctement à tous les opérateurs de l'Union. Le pays d'origine de l'opérateur de la station de recharge n'est pas une condition pour que celui-ci puisse bénéficier de la mesure. Une société de transport ou un ménage qui dispose d'une station de recharge pourrait également bénéficier de la mesure pour autant que les conditions susmentionnées soient remplies.

Actuellement, il n'existe aucune incitation économique positive en faveur des stations de recharge publiques. Cela constitue un obstacle au développement de l'infrastructure de recharge publique et à l'utilisation de voitures électriques. La mesure vise à améliorer la pertinence économique des stations de recharge publiques, ce qui devrait rendre l'utilisation de voitures électriques plus attrayante et contribuer à la protection de l'environnement. Un développement rapide de l'infrastructure de recharge publique est indispensable pour permettre le passage aux véhicules électriques en lieu et place des véhicules équipés de moteurs à combustion interne, qui sont essentiellement alimentés par des carburants fossiles. Une infrastructure bien développée est nécessaire pour faire des véhicules électriques une solution envisageable pour remplacer les moyens de transport routier traditionnels. Il s'agit d'un point important, compte tenu des effets bénéfiques sur l'environnement du passage aux véhicules électriques. Ces derniers génèrent moins d'émissions de CO<sub>2</sub><sup>4</sup> et de polluants atmosphériques locaux (PM10, NO<sub>x</sub>) que les véhicules alimentés par des carburants fossiles. D'après les autorités néerlandaises, la quantité d'électricité produite à partir du charbon diminuerait de 29 % en 2014 à 26 % en 2020, tandis que la quantité d'électricité produite à partir de sources renouvelables augmenterait de 11 % en 2014 à 35 % en 2020.

L'opérateur d'une station de recharge aurait la possibilité de répercuter sur ses consommateurs (une partie de) l'avantage procuré par la mesure en proposant une diminution des frais de recharge. Dans ce cas, les coûts liés à la possession de véhicules électriques seraient réduits du fait de la baisse des frais engagés pour leur conduite. Les consommateurs seront ainsi incités à opter pour une nouvelle voiture électrique plutôt que pour une nouvelle voiture alimentée par des carburants fossiles. La réduction des taux appliqués à la recharge aura également comme incidence positive d'encourager les propriétaires de véhicules hybrides rechargeables, qui peuvent fonctionner aussi bien avec de l'électricité que des carburants fossiles, à utiliser l'énergie électrique plutôt que les carburants fossiles pour se déplacer.

#### *Arguments des Pays-Bas en ce qui concerne la période d'application de la mesure*

En principe, la période d'application de la dérogation devrait être suffisamment longue pour apporter une sécurité juridique aux personnes physiques ou morales et aux opérateurs du secteur de l'électricité. Les Pays-Bas ont demandé que la mesure soit appliquée pendant quatre ans, la durée maximale possible étant de six ans. Dans ces circonstances, il apparaît

---

<sup>4</sup> Voir l'étude de l'*European Association for Battery Electric Vehicles* (Association européenne des véhicules électriques à batteries) intitulée «*Energy consumption, CO<sub>2</sub> emissions and other considerations related to Battery Electric Vehicles*» (Consommation énergétique, émissions de CO<sub>2</sub> et autres considérations liées aux véhicules électriques à batteries) ([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)). La part d'électricité produite à partir de sources renouvelables aux Pays-Bas est d'environ 10 % de la consommation totale d'électricité (voir le rapport d'avancement 2015 des autorités néerlandaises sur l'énergie produite à partir de sources renouvelables aux Pays-Bas pendant la période 2013-2014, directive 2009/28/CE).

approprié d'octroyer l'autorisation sollicitée par les Pays-Bas pour la période de quatre ans autorisée par la directive.

## **Évaluation de la mesure conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE**

### **Raisons de politique spécifiques**

L'article 19, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive est libellé comme suit:

*«Outre les dispositions des articles précédents, en particulier les articles 5, 15 et 17, le Conseil, statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission, peut autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires pour des raisons de politique spécifiques.»*

D'après les autorités néerlandaises, la mesure nationale en question est conforme à cette exigence. C'est ce qui ressort de l'intention des Pays-Bas de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les véhicules et de contribuer à l'objectif de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique consistant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et à augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale du secteur des transports. La Commission considère que la possibilité d'appliquer une réduction fiscale à l'électricité fournie aux véhicules électriques constituerait une incitation supplémentaire pour les consommateurs à utiliser de l'énergie plus propre et à contribuer à la protection de l'environnement.

#### **• Cohérence avec les dispositions en vigueur dans le domaine d'action**

Conformément à l'article 19, paragraphe 1, troisième alinéa, de la directive, la Commission examine chaque demande en prenant en considération, notamment, le bon fonctionnement du marché intérieur, la nécessité d'assurer une concurrence loyale et les politiques de l'Union en matière de santé, d'environnement, d'énergie et de transports.

Le fonctionnement général de la mesure tel qu'il est décrit ne sera pas source d'obstacles aux échanges au sein de l'Union. La mesure est ouverte indistinctement à tous les opérateurs de l'Union. Le pays d'origine de l'opérateur de la station de recharge n'est pas une condition pour l'application de la mesure. La dérogation n'est pas de nature à entraîner un problème pour le bon fonctionnement du marché intérieur ni à compromettre la réalisation des objectifs de l'Union européenne, en particulier dans les domaines de l'énergie, de la lutte contre le changement climatique et de l'environnement.

#### **• Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

L'application de cette mesure contribuera à la réduction des émissions générées par les véhicules et à la réalisation des objectifs à long terme de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique, à savoir réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Selon les estimations communiquées par les autorités néerlandaises, la part de l'électricité provenant de sources renouvelables dans le mix électrique aux Pays-Bas devrait être de 35 % environ en 2020, pour atteindre 41 % d'ici à 2030. D'après les autorités néerlandaises, l'électricité utilisée dans les infrastructures de recharge publiques est produite presque exclusivement à partir d'énergies renouvelables. Une étude<sup>5</sup> réalisée aux Pays-Bas montre qu'une telle mesure pourrait

---

<sup>5</sup> TNO, «Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen» (Aspects énergétiques et environnementaux du transport électrique de personnes), 7 avril 2015, pp. 11-15.

permettre de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 70 %, ce qui est pleinement conforme à la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

Cette initiative est pleinement conforme à la directive 2014/94/UE<sup>6</sup> sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Cette directive impose aux États membres d'élaborer des cadres d'action nationaux en faveur du développement du marché des carburants alternatifs et de ses infrastructures, en particulier dans les agglomérations urbaines/suburbaines et dans d'autres zones densément peuplées. En application de cette directive, les États membres sont tenus de mettre en place un nombre suffisant de stations de recharge ouvertes au public avant la fin 2020.

En plus de permettre une réduction des émissions de gaz à effet de serre, une utilisation plus généralisée des voitures électriques contribuera grandement à améliorer la qualité de l'air. Les zones urbaines sensibles à la pollution constituent l'un des principaux enjeux, et les émissions dues au transport sont la première cause de pollution (et, notamment, de dépassement des valeurs limites fixées pour le NO<sub>2</sub>) dans ce contexte.

Les autorités néerlandaises reconnaissent que la mesure constitue une aide d'État en faveur des opérateurs de réseau fournissant de l'électricité aux véhicules électriques, qui peut être considérée comme une aide bénéficiant d'une exemption par catégorie au titre de l'article 44 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission<sup>7</sup>.

Pour autant que la mesure respecte les conditions visées à l'article 44 du règlement général d'exemption par catégorie [règlement (UE) n° 651/2014] ainsi que les conditions générales énoncées dans ce règlement, la mesure relève du champ d'application dudit règlement et est dès lors exonérée de l'obligation de notification préalable.

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

### **• Base juridique**

Article 19 de la directive 2003/96/CE du Conseil.

### **• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Le domaine de la fiscalité indirecte, couvert par l'article 113 du TFUE, ne relève pas en lui-même des compétences exclusives de l'Union au sens de l'article 3 du TFUE.

Cependant, conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE, le Conseil s'est vu accorder la compétence exclusive, en vertu du droit dérivé, d'autoriser un État membre à introduire des exonérations ou des réductions supplémentaires au sens de cette disposition. Les États membres ne peuvent donc pas se substituer au Conseil. Par conséquent, le principe de subsidiarité ne s'applique pas à la présente décision d'exécution. En tout état de cause, le présent acte n'étant pas un projet d'acte législatif, il n'y a pas lieu de le transmettre aux

---

<sup>6</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

<sup>7</sup> Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

parlements nationaux conformément au protocole n° 2 annexé aux traités afin que ceux-ci vérifient le respect du principe de subsidiarité.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. La réduction du niveau de taxation ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi.

- **Choix de l'instrument**

Instrument proposé: décision d'exécution du Conseil.

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

La mesure ne requiert pas l'évaluation de la législation existante.

- **Consultation des parties intéressées**

La présente proposition fait suite à une demande présentée par les Pays-Bas, et elle ne concerne que cet État membre.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition concerne l'octroi d'une autorisation à un seul État membre, à sa propre demande, et ne requiert pas d'analyse d'impact. L'incidence sur les prix est limitée et les effets sur la santé humaine et sur l'environnement sont positifs, étant donné que la mesure vise à réduire l'utilisation des carburants fossiles et à encourager le recours à une énergie plus propre dans le secteur des transports.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La mesure ne prévoit pas de simplification. Elle est le résultat d'une demande introduite par les Pays-Bas et ne concerne que cet État membre.

- **Droits fondamentaux**

La mesure n'a aucune incidence sur les droits fondamentaux.

### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La mesure n'entraîne pas de charge financière et administrative pour l'Union. La proposition n'a donc pas d'incidence sur le budget de l'Union.

## 5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Article 1<sup>er</sup> – Les Pays-Bas seront autorisés, pour une période de quatre ans, à réduire le taux applicable à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques qui alimentent les véhicules électriques en électricité.

Le niveau de taxation après réduction ne peut jamais être inférieur aux minima de l'Union fixés par la directive 2003/96/CE, et la réduction s'applique à l'électricité utilisée tant par les voitures privées que par les voitures de société.

La mesure nationale prévue par la présente décision s'inscrit dans le cadre d'une politique élaborée par les Pays-Bas pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, améliorer la qualité de l'air, augmenter la part des énergies renouvelables dans le secteur des transports et contribuer à la réalisation de l'objectif de l'Union en matière de lutte contre le changement climatique. La mesure encouragera les consommateurs à utiliser une énergie plus propre pour se déplacer.

Article 2 – Cet article donne une définition des «véhicules électriques» qui ne figure pas dans la directive 2003/96/CE et qui est conforme à la législation en vigueur de l'Union. Cette définition clarifie le champ d'application de la mesure.

Article 3 – L'autorisation sollicitée est accordée avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour une période de quatre ans, comme l'ont demandé les Pays-Bas.

Proposition de

## DÉCISION D'EXÉCUTION DU CONSEIL

**autorisant les Pays-Bas à appliquer un niveau réduit de taxation à l'électricité fournie aux stations de recharge pour véhicules électriques**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité<sup>8</sup>, et notamment son article 19,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2016, conformément à l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2003/96/CE, les Pays-Bas ont sollicité l'autorisation d'appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux véhicules électriques. À la demande de la Commission, les Pays-Bas ont transmis des informations complémentaires le 6 avril, le 20 juin et le 18 août 2016.
- (2) Le taux réduit de taxation vise à encourager l'utilisation de véhicules électriques en réduisant les coûts de l'électricité destinée à la propulsion de ces véhicules.
- (3) Le recours à des véhicules électriques permet de prévenir les émissions de polluants atmosphériques dues à la combustion d'essence et de diesel ou d'autres carburants fossiles, et contribue ainsi à l'amélioration de la qualité de l'air dans les villes. L'utilisation de véhicules électriques peut en outre permettre de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> si l'électricité utilisée est produite à partir de sources d'énergie renouvelables. La mesure devrait dès lors contribuer à la réalisation des objectifs de la politique de l'Union en matière d'environnement, de santé et de climat.
- (4) Les Pays-Bas ont explicitement demandé que le taux réduit de taxation soit appliqué à l'électricité fournie à des véhicules électriques utilisés tant à des fins professionnelles qu'à des fins non professionnelles, et qu'il concerne aussi les stations de recharge qui ne sont pas ouvertes au public.
- (5) Les Pays-Bas ont demandé que le taux réduit de taxation de l'électricité s'applique uniquement aux stations de recharge dans lesquelles l'électricité est utilisée pour recharger directement un véhicule électrique, et qu'il ne s'applique pas à l'électricité fournie par un échange de batteries.

---

<sup>8</sup> JO L 283 du 31.10.2003, p. 51.

- (6) L'application d'un taux réduit de taxation à l'électricité fournie aux véhicules électriques par les stations de recharge améliorera la pertinence économique des stations de recharge ouvertes au public aux Pays-Bas, ce qui devrait rendre l'utilisation de voitures électriques plus attrayante et permettre d'améliorer la qualité de l'air.
- (7) Compte tenu du nombre limité de véhicules électriques, et étant donné que le niveau de taxation de l'électricité fournie aux véhicules électriques par les stations de recharge est supérieur au niveau minimum de taxation de l'électricité utilisée à des fins professionnelles prévu à l'article 10 de la directive 2003/96/CE, il est peu probable que la mesure conduise à des distorsions de la concurrence pendant sa durée d'application, et elle n'aura par conséquent aucune incidence négative sur le bon fonctionnement du marché intérieur.
- (8) Le niveau de taxation de l'électricité fournie aux véhicules électriques par des stations de recharge qui ne sont pas destinées à un usage professionnel est supérieur au niveau minimum de taxation de l'électricité utilisée à des fins non professionnelles prévu à l'article 10 de la directive 2003/96/CE.
- (9) Conformément à l'article 19, paragraphe 2, de la directive 2003/96/CE, toute autorisation accordée au titre de l'article 19, paragraphe 1, de ladite directive doit être strictement limitée dans le temps. Les Pays-Bas ont demandé que l'autorisation soit accordée pour une période de quatre ans, afin que la période d'autorisation soit suffisamment longue pour ne pas décourager les opérateurs économiques d'effectuer les investissements nécessaires. La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union en matière d'aides d'État,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

Les Pays-Bas sont autorisés à appliquer un taux réduit de taxation à l'électricité fournie par des stations de recharge directement utilisées pour recharger des véhicules électriques, à l'exclusion des stations de recharge destinées à l'échange de batteries de véhicules électriques, à condition que les niveaux minima de taxation prévus à l'article 10 de la directive 2003/96/CE soient respectés.

#### *Article 2*

Aux fins de la présente décision, la définition de «véhicule électrique» établie à l'article 2 de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup> s'applique.

#### *Article 3*

La présente décision s'applique du 1<sup>er</sup> janvier 2017 au 31 décembre 2020.

---

<sup>9</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

*Article 4*

Le Royaume des Pays-Bas est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*