



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 26 ottobre 2016
(OR. en)

13626/16

**Fascicolo interistituzionale:
2016/0332 (NLE)**

**FISC 167
ENER 364**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	26 ottobre 2016
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2016) 677 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO che autorizza i Paesi Bassi ad applicare un livello di tassazione ridotto all'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2016) 677 final.

All.: COM(2016) 677 final



Bruxelles, 25.10.2016
COM(2016) 677 final

2016/0332 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

**che autorizza i Paesi Bassi ad applicare un livello di tassazione ridotto
all'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivi e obiettivi della proposta**

La tassazione dei prodotti energetici e dell'energia elettrica nell'UE è disciplinata dalla direttiva 2003/96/CE del Consiglio (di seguito "direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici" o "direttiva")¹.

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva, oltre a quanto disposto in particolare dagli articoli 5, 15 e 17 della stessa, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni del livello di tassazione in base a considerazioni politiche specifiche.

Gli Stati membri possono applicare un'esenzione o riduzione dell'imposta sull'energia elettrica utilizzata per il trasporto di merci e passeggeri per ferrovia, metropolitana, tram e filobus a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, lettera e), della direttiva, ma nessuna disposizione consente un'analoga riduzione per il trasporto mediante veicolo elettrico che non sia il filobus.

Obiettivo della presente proposta è autorizzare i Paesi Bassi ad applicare un livello di tassazione ridotto all'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici. La riduzione intende promuovere l'uso di modi di trasporto più puliti, diminuire l'inquinamento atmosferico locale e ridurre le emissioni di CO₂ dei trasporti.

Richiesta e contesto generale

Con lettera del 29 marzo 2016 le autorità olandesi hanno comunicato alla Commissione, in conformità all'articolo 19 della direttiva, che intendono applicare un'aliquota d'imposta ridotta di 49,96 EUR al MWh all'energia elettrica erogata nelle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici limitatamente a un consumo annuo di 10 MWh per stazione. Il consumo compreso fra 10 e 50 MWh sarebbe tassato a 49,96 EUR, il consumo compreso fra 50 e 10 000 MWh a 13,31 EUR e il consumo annuo superiore a 10 000 MWh a 0,53 EUR. Per le stazioni di ricarica cui non si applica l'aliquota d'imposta per gli usi commerciali il consumo annuo superiore a 10 000 MWh sarebbe tassato a 1,07 EUR. L'aliquota complessiva sarebbe quindi superiore all'aliquota minima d'imposta sull'energia elettrica prevista dalla direttiva 2003/96/CE per gli usi commerciali. Per i primi 10 MWh di consumo annuo l'attuale aliquota d'imposta nazionale sull'energia elettrica usata per la ricarica di veicoli elettrici è 100,70 EUR al MWh², che corrisponde all'aliquota d'imposta applicata sul piano nazionale all'energia elettrica per usi commerciali e non commerciale a tale livello di consumo. Conformemente all'articolo 5 della direttiva 2003/96/CE, i Paesi Bassi applicano attualmente sull'energia elettrica aliquote d'imposta differenziate³ in base alla quantità di energia consumata,

¹ Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51).

² Il livello di tassazione dell'energia elettrica è quello applicabile a gennaio 2016 (cfr. http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/rates/index_en.htm).

³ In linea con l'articolo 5 della direttiva 2003/96/CE i Paesi Bassi applicano sull'energia elettrica aliquote d'imposta differenziate in base ai livelli quantitativi del consumo. Stando alle informazioni comunicate a luglio 2016 le aliquote d'imposta nazionali sono: 100,70 EUR/MWh per i primi 0-10 MWh di energia

Informazioni supplementari sono pervenute dai Paesi Bassi in data 6 aprile, 20 giugno e 18 agosto 2016.

I Paesi Bassi applicherebbero l'aliquota d'imposta ridotta all'energia erogata ai veicoli elettrici nelle apposite stazioni di ricarica pubbliche e private loro dedicate. La stazione di ricarica può contare una o più colonnine di ricarica, in grado ciascuna di ricaricare un veicolo elettrico alla volta. Gli esercenti delle stazioni di ricarica e i soggetti privati o imprese autorizzati ad applicare l'aliquota ridotta saranno tenuti a presentare all'azienda erogatrice di energia elettrica una dichiarazione in cui attestano che il collegamento alla rete è destinato unicamente ad approvvigionare veicoli elettrici. La richiesta dei Paesi Bassi esclude le stazioni nelle quali la ricarica si associa alla sostituzione delle batterie, alle quali non si applicherà quindi l'aliquota ridotta.

L'aliquota fiscale complessiva, tenuto conto anche dell'aliquota ridotta per i primi 10 MWh di consumo annuo di ciascun soggetto, resterebbe ben al di sopra del livello minimo fissato nell'allegato I, tabella C, della direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

Secondo le autorità olandesi, l'esercente di stazioni di ricarica che intende applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica di cui si serve sarà tenuto a presentare all'azienda erogatrice una dichiarazione in cui indica quali dei suoi collegamenti alla rete sono destinati unicamente ad approvvigionare veicoli elettrici e la misura varrà soltanto per l'energia erogata tramite i collegamenti indicati, alla quale tale azienda applicherà l'aliquota ridotta. L'esercente di stazioni di ricarica è altresì tenuto ad informare l'azienda erogatrice laddove la sua impresa sia un'impresa in difficoltà, nel senso che incontra difficoltà finanziarie ed è ammissibile ad aiuti in conformità degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (2014/C 249/01). In tal caso non sarà più consentito all'azienda erogatrice di applicare l'aliquota fiscale ridotta sull'energia elettrica.

Il beneficio derivante dall'aliquota sul complesso dell'imposta energetica varierà in funzione della quantità di megawatt ora. Basandosi sulle informazioni fornite dal settore i Paesi Bassi stimano che ogni stazione di ricarica eroghi, in media, 1,8 MWh, con un beneficio massimo per stazione di ricarica nel 2016 stimato in 101 EUR per l'intero anno. Il beneficio aumenterà se sarà innalzata l'aliquota fiscale normale sull'energia.

Nel 2016 si otterrà il beneficio totale massimo (teorico) se saranno erogati oltre 50 MWh di energia elettrica a una stazione di ricarica, quantità tuttavia di difficile realizzazione nella realtà.

Attualmente operano nei Paesi Bassi dieci esercenti di stazioni di ricarica.

La misura è aperta indistintamente a tutti gli operatori dell'Unione: il paese d'origine dell'esercente della stazione di ricarica non costituisce una condizione per fruirne. Anche l'impresa di trasporto o il nucleo familiare che gestisce una stazione di ricarica potrebbe fruire della misura a condizione di soddisfare le citate condizioni.

Attualmente non esiste nessun incentivo commerciale per le stazioni di ricarica accessibili al pubblico, il che ostacola lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica pubbliche e l'uso dei

elettrica consumata annualmente, 49,96 EUR per il consumo compreso fra 10 e 50 MWh e 13,31 EUR per il consumo compreso fra 50 e 10 000 MWh. Oltre ai 10 000 MWh le aliquote fiscali sono 0,53 EUR per uso commerciale e 1,07 EUR per uso non commerciale.

veicoli elettrici. Scopo della misura è migliorare le prospettive commerciali delle stazioni di ricarica pubbliche, che dovrebbero aumentare l'attrattiva dei veicoli elettrici e migliorare l'ambiente. Uno sviluppo rapido delle infrastrutture di ricarica pubbliche è d'importanza fondamentale per la transizione dai veicoli con motori a combustione interna, alimentati per la maggior parte da combustibili fossili, ai veicoli elettrici: infrastrutture efficienti permetteranno infatti ai veicoli elettrici di affermarsi come alternativa praticabile ai mezzi tradizionali del trasporto su strada, evoluzione importante data i benefici ambientali attesi dal passaggio ai veicoli elettrici. Rispetto ai veicoli alimentati da combustibili fossili i veicoli elettrici producono meno emissioni di CO₂⁴ e meno emissioni d'inquinanti atmosferici su scala locale (PM10, NO_x). Secondo le autorità olandesi, dal 2014 al 2020 l'energia elettrica prodotta da carbone scenderà dal 29% al 26%, mentre quella prodotta da energie rinnovabili salirà dall'11% al 35%.

Gli esercenti delle stazioni di ricarica potranno scegliere di ribaltare (in parte) il beneficio della misura sui clienti sotto forma di riduzione del prezzo della ricarica, con corrispondente diminuzione dei costi d'uso e quindi del costo complessivo del veicolo elettrico di proprietà. Si incentiverebbero così i consumatori che intendono acquistare un veicolo nuovo a privilegiare il veicolo elettrico rispetto a quello alimentato da combustibili fossili. Un altro effetto positivo della diminuzione del prezzo della ricarica è incoraggiare i proprietari dei veicoli ibridi ricaricabili a spostarsi usando l'energia elettrica piuttosto che i combustibili fossili.

Osservazioni dei Paesi Bassi riguardanti il periodo di applicazione della misura

In via di principio il periodo di applicazione della deroga dovrebbe essere abbastanza lungo da offrire certezza del diritto agli operatori del settore elettrico, ai privati e alle società. I Paesi Bassi hanno chiesto quattro anni laddove il periodo massimo possibile è di sei anni. Pare pertanto consono concedere l'autorizzazione per il periodo di quattro anni chiesto dai Paesi Bassi e permesso dalla direttiva.

Valutazione della misura a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

Considerazioni politiche specifiche

L'articolo 19, paragrafo 1, primo comma, della direttiva recita:

"Oltre a quanto disposto dagli articoli che precedono, in particolare gli articoli 5, 15 e 17, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione, può autorizzare gli Stati membri ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni in base a considerazioni politiche specifiche."

Secondo le autorità olandesi la misura nazionale prospettata rispetta tale condizione. La misura discende dalla volontà dei Paesi Bassi di ridurre le emissioni di gas a effetto serra e inquinanti atmosferici dei veicoli e, in materia di clima, di concorrere al conseguimento dell'obiettivo dell'UE di ridurre le emissioni di CO₂ e aumentare la quota di energie rinnovabili nel consumo finale di energia nei trasporti. Si ritiene che la possibilità di una

⁴ Cfr. Associazione europea per i veicoli elettrici, Energy consumption, CO₂ emissions and other considerations related to Battery Electric Vehicles (http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/consultations/doc/2009_03_27_future_of_transport/20090408_eabev_%28scientific_study%29.pdf). Nei Paesi Bassi la quota di energia da fonti rinnovabili è pari a circa il 10% del consumo totale di energia elettrica (cfr. Relazione 2015 delle autorità olandesi sull'energia da fonti rinnovabili nei Paesi Bassi 2013-2014, direttiva 2009/28/CE).

riduzione dell'imposta sull'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici possa incentivare ulteriormente i consumatori a usare un'energia più pulita e migliorare l'ambiente.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

A norma dell'articolo 19, paragrafo 1, terzo comma, della direttiva, ogni richiesta è esaminata tenendo conto, tra l'altro, di considerazioni attinenti al corretto funzionamento del mercato interno, della necessità di garantire una concorrenza leale e delle politiche dell'Unione in materia di sanità, ambiente, energia e trasporti.

Il funzionamento generale della misura descritto non ostacolerà in alcun modo gli scambi all'interno dell'UE. La misura è aperta indistintamente a tutti gli operatori dell'Unione: il paese d'origine dell'esercente della stazione di ricarica non costituisce una condizione per la sua applicazione. La deroga non comporterebbe alcun problema per il funzionamento del mercato interno e non comprometterebbe il raggiungimento degli obiettivi politici dell'UE, in particolar modo nei settori dell'energia, dei cambiamenti climatici e dell'ambiente.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

L'attuazione della misura contribuirà a ridurre le emissioni dei veicoli e, in materia di clima, concorrerà al conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ che l'UE si è prefissa a lungo termine. Le autorità olandesi stimano che nei Paesi Bassi la componente di fonti rinnovabili nella composizione dell'energia elettrica si aggirerà sul 35% nel 2020 per salire al 41% entro il 2030. I Paesi Bassi dichiarano che l'energia elettrica usata per le infrastrutture di ricarica pubbliche proviene quasi tutta da fonti di energia rinnovabili. Da uno studio⁵ condotto nei Paesi Bassi emerge che ne potrà scaturire una riduzione del 70% delle emissioni di CO₂, il che è perfettamente in linea con la direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili.

L'iniziativa è conforme alla direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi⁶, la quale impone a ciascuno Stato membro di predisporre un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi e la relativa infrastruttura, in particolare nei centri urbani/suburbani e in altre aree densamente popolate. La direttiva obbliga gli Stati membri a approntare un numero congruo di stazioni di ricarica accessibili al pubblico entro fine 2020.

Oltre a ridurre le emissioni di gas a effetto serra, una maggiore diffusione dei veicoli elettrici contribuirà in modo significativo al miglioramento della qualità dell'aria. I punti in cui si concentra l'inquinamento urbano costituiscono una delle sfide più impegnative e in tal senso le emissioni prodotte dai trasporti sono la prima fonte d'inquinamento (soprattutto per il superamento dei valori di NO₂).

Le autorità olandesi riconoscono che la misura costituisce un aiuto di Stato a favore degli esercenti delle reti che erogano energia ai veicoli elettrici, che può essere considerato un aiuto

⁵ TNO, Energie- en milieu-aspecten van elektrische personenvoertuigen, 7 aprile 2015, pagg. 11 – 15.

⁶ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

oggetto di esenzione per categoria ai sensi dell'articolo 44 del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione⁷.

Se soddisfa le condizioni previste all'articolo 44 del regolamento generale di esenzione per categoria (regolamento (UE) n. 651/2014) e, in generale, le condizioni ivi fissate, la misura rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento ed è quindi esente dall'obbligo di notifica preventiva.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

Articolo 19 della direttiva 2003/96/CE del Consiglio.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Il settore dell'imposizione indiretta, contemplato all'articolo 113 del TFUE, non è di per sé di competenza esclusiva dell'Unione ai sensi dell'articolo 3 del TFUE.

Tuttavia, a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE il Consiglio gode della competenza esclusiva, conferita dal diritto derivato, di autorizzare uno Stato membro ad applicare ulteriori esenzioni o riduzioni secondo le modalità ivi previste. Gli Stati membri non possono pertanto sostituirsi al Consiglio. Di conseguenza, il principio di sussidiarietà non si applica alla presente decisione di esecuzione. In ogni caso, non essendo un progetto di atto legislativo il presente atto non dovrà essere trasmesso ai parlamenti nazionali, a norma del protocollo n. 2 allegato ai trattati, per l'esame della conformità al principio di sussidiarietà.

La proposta è pertanto conforme al principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

La proposta rispetta il principio di proporzionalità. La riduzione fiscale si limita a quanto necessario per conseguire l'obiettivo fissato.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Strumento proposto: decisione di esecuzione del Consiglio.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post/Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

La misura non comporta la valutazione della legislazione vigente.

⁷ Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La presente proposta si basa su una richiesta presentata dai Paesi Bassi e concerne solo questo Stato membro.

- **Assunzione e uso di perizie**

Non è stato necessario ricorrere a perizie esterne.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta riguarda un'autorizzazione concessa a un singolo Stato membro su sua richiesta e non richiede una valutazione d'impatto. L'impatto sui prezzi è limitato; gli effetti sulla salute umana e l'ambiente sono positivi dal momento che la misura mira a ridurre l'uso dei combustibili fossili e a promuovere un'energia più pulita nei trasporti.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La misura non prevede una semplificazione: si basa su una richiesta presentata dai Paesi Bassi e concerne solo questo Stato membro.

- **Diritti fondamentali**

La misura non ha alcuna incidenza sui diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La misura non comporta oneri finanziari o amministrativi per l'UE. Non ha pertanto alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Articolo 1 - Sarà consentito ai Paesi Bassi di ridurre l'aliquota fiscale sull'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici per un periodo di quattro anni.

Il livello di tassazione risultante dalla riduzione non può comunque essere inferiore ai minimi per l'Unione stabiliti dalla direttiva 2003/96/CE; la riduzione sarà applicata all'energia elettrica usata dai veicoli sia privati sia commerciali.

La misura nazionale prevista dalla presente decisione rientra nella politica condotta dai Paesi Bassi per ridurre le emissioni di CO₂, migliorare la qualità dell'aria, aumentare la quota di energie rinnovabili nei trasporti e concorrere al conseguimento degli obiettivi dell'UE in materia di cambiamenti climatici. La misura incentiverà i consumatori a passare a un'energia più pulita nei trasporti.

Articolo 2 – L'articolo indica la definizione di "veicolo elettrico", che non è contenuta nella direttiva 2003/96/CE e che è conforme alla vigente normativa dell'UE. La definizione precisa l'ambito di applicazione della misura.

Articolo 3 – L'autorizzazione richiesta è concessa con effetto dal 1° gennaio 2017 per un periodo di quattro anni come richiesto dai Paesi Bassi.

Proposta di

DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO

che autorizza i Paesi Bassi ad applicare un livello di tassazione ridotto all'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità⁸, in particolare l'articolo 19,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente all'articolo 19, paragrafo 1, della direttiva 2003/96/CE, il 29 marzo 2016 i Paesi Bassi hanno chiesto l'autorizzazione ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici. Su richiesta della Commissione i Paesi Bassi hanno trasmesso informazioni supplementari il 6 aprile, il 20 giugno e il 18 agosto 2016.
- (2) L'aliquota d'imposta ridotta mira a promuovere l'uso dei veicoli elettrici riducendo il costo dell'energia utilizzata per la loro propulsione.
- (3) L'uso dei veicoli elettrici permette di evitare le emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dalla combustione di benzina e gasolio o altri combustibili fossili e contribuisce quindi a migliorare la qualità dell'aria nei centri urbani. Se l'energia elettrica che li alimenta proviene da fonti rinnovabili, tali veicoli permettono altresì di ridurre le emissioni di CO₂. Si prevede pertanto che la misura contribuirà al conseguimento degli obiettivi delle politiche dell'Unione in materia di ambiente, sanità e clima.
- (4) I Paesi Bassi hanno chiesto espressamente di poter applicare l'aliquota ridotta all'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici per uso commerciale e a quelli per uso non commerciale, anche se erogata in stazioni di ricarica non accessibili al pubblico.
- (5) I Paesi Bassi hanno chiesto di poter applicare l'aliquota ridotta soltanto alle stazioni di ricarica in cui l'energia elettrica serve a ricaricare direttamente il veicolo elettrico, escludendo quelle in cui l'energia è ricavata dalla sostituzione della batteria.

⁸ GUL 283 del 31.10.2003, pag. 51.

- (6) Un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata ai veicoli elettrici nelle stazioni di ricarica migliorerà nei Paesi Bassi le prospettive commerciali delle stazioni di ricarica accessibili al pubblico, il che dovrebbe aumentare l'attrattiva dei veicoli elettrici e determinare un miglioramento della qualità dell'aria.
- (7) Dato il numero limitato dei veicoli elettrici e visto che il livello di tassazione sull'energia elettrica ad essi erogata nelle stazioni di ricarica sarà superiore al livello minimo di tassazione dell'energia per uso commerciale previsto all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE, la misura non pare atta a falsare la concorrenza nel periodo in cui sarà in vigore e non comprometterà pertanto il buon funzionamento del mercato interno.
- (8) Il livello di tassazione dell'energia elettrica erogata nelle stazioni di ricarica ai veicoli elettrici per uso non commerciale sarà superiore al livello minimo di tassazione previsto per tale uso all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.
- (9) Conformemente all'articolo 19, paragrafo 2, della direttiva 2003/96/CE, l'autorizzazione concessa a norma del medesimo articolo, paragrafo 1, dev'essere rigorosamente limitata nel tempo. I Paesi Bassi hanno chiesto l'autorizzazione per quattro anni affinché il periodo sia sufficientemente lungo da non scoraggiare gli operatori economici dall'effettuare gli investimenti necessari. La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

I Paesi Bassi sono autorizzati ad applicare un'aliquota d'imposta ridotta sull'energia elettrica erogata alle stazioni di ricarica usate direttamente per ricaricare veicoli elettrici, escluse quelle adibite alla sostituzione delle batterie di tali veicoli, a condizione che siano rispettati i livelli minimi di tassazione previsti all'articolo 10 della direttiva 2003/96/CE.

Articolo 2

Ai fini della presente decisione si applica la definizione di "veicolo elettrico" di cui all'articolo 2 della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹.

Articolo 3

La presente decisione si applica dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2020.

⁹ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.)

Articolo 4

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*