



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 02.03.2000
COM(2000) 110 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Φορολογία των καυσίμων των αεροσκαφών

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Φορολογία των καυσίμων των αεροσκαφών

ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η διάρθρωση της φορολογίας των πετρελαιοειδών στο εσωτερικό της Κοινότητας διέπεται επί του παρόντος από την οδηγία του Συμβουλίου 92/81/ΕΟΚ της 19ης Οκτωβρίου 1992 για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή¹. Στο άρθρο 8 παράγραφος 1, στοιχείο β) της εν λόγω οδηγίας προβλέπεται υποχρεωτική απαλλαγή για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 7 της ίδιας οδηγίας, το Συμβούλιο καλείται να εξετάσει την εν λόγω υποχρεωτική απαλλαγή ‘με βάση έκθεση της Επιτροπής και συνεκτιμώντας το εξωτερικό κόστος που προκαλούν τα μεταφορικά αυτά μέσα και τις οικολογικές επιπτώσεις και αποφασίζει ομόφωνα, έπειτα από πρόταση της Επιτροπής, την κατάργηση ή τροποποίηση των απαλλαγών αυτών’.

Η εξέταση αυτή πραγματοποιήθηκε το 1996 και η Επιτροπή στην έκθεσή της² συνέστησε να επεκταθούν οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης των πετρελαιοειδών στην κηροζίνη που χρησιμοποιείται στα αεροσκάφη ‘μόλις η διεθνής νομική κατάσταση επιτρέψει στην Κοινότητα την επιβολή ανάλογου φόρου σε όλους τους αερομεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των τρίτων χωρών’. Το συμπέρασμα αυτό λήφθηκε υπόψη στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της πρότασης της Επιτροπής σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων³, που αποσκοπεί να αντικαταστήσει την οδηγία 92/81. Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 τα κράτη μέλη δύνανται επίσης να φορολογούν, σε προαιρετική βάση, εθνικές πτήσεις και πτήσεις μεταξύ των κρατών μελών βάσει διμερών συμφωνιών.

Τόσο η εξέταση όσο και η επακόλουθη πρόταση για τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων συζητήθηκαν σε διάφορες ομάδες εργασίας του Συμβουλίου. Οι εν λόγω συζητήσεις είχαν ως αποτέλεσμα να ζητήσει το Συμβούλιο από την Επιτροπή, στο ψήφισμά του της 9ης Ιουνίου 1997 σχετικά με τη φορολογία των καυσίμων των αεροσκαφών, την παροχή περαιτέρω πληροφοριών σχετικά με όλες τις πτυχές της φορολογίας των καυσίμων που χρησιμοποιούν τα αεροσκάφη.

¹ ΕΕ L 316, 31.10.1992, σ.12

² Έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 6 της οδηγίας αριθ. 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όσον αφορά την κατάσταση σχετικά με τις απαλλαγές ή τις μειώσεις που επιβάλλονται για λόγους συγκεκριμένων πολιτικών σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 της οδηγίας 92/81 και όσον αφορά την υποχρεωτική απαλλαγή των πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα στην αεροπορία με εξαίρεση την ιδιωτική αεροπλοΐα αναψυχής και όσον αφορά τις ενδεχόμενες απαλλαγές ή μειώσεις για την εσωτερική ναυσιπλοΐα με εξαίρεση τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής όπως ορίζει το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο β και παράγραφος 2 στοιχείο β της ίδιας οδηγίας, COM(96)549 τελικό, 14.11.1996

³ ΕΕ C 139, 6.5.1997, σ.14

Σε απάντηση του εν λόγω αιτήματος, η Επιτροπή ανέθεσε την εκπόνηση αναλυτικής μελέτης⁴ του θέματος σε ανεξάρτητο γραφείο συμβούλων. Στην παρούσα ανακοίνωση παρατίθενται τα αποτελέσματα της εν λόγω μελέτης και η αντίδραση της Επιτροπής⁵.

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η μελέτη εξέτασε πέντε πιθανά επίπεδα φορολογικής κάλυψης, τα οποία κυμαίνονται από τη φορολόγηση αποκλειστικά των εθνικών πτήσεων μέχρι τη φορολόγηση όλων των πτήσεων όλων των αερομεταφορέων προς όλους τους προορισμούς παγκοσμίως. Σε κάθε μία από τις περιπτώσεις αυτές εφαρμόστηκαν τρία πιθανά επίπεδα φορολογίας - χαμηλό, μέσο και υψηλό - με αποτέλεσμα να προκύψει ένα σύνολο δεκαπέντε πιθανών φορολογικών επιλογών. Στη συνέχεια, οι επιλογές αυτές αναλύθηκαν βάσει ενός πολύπλοκου οικονομετρικού μοντέλου προκειμένου να προβλεφθούν οι πιθανές επιπτώσεις της φορολογίας σε πέντε συγκεκριμένους τομείς μεταξύ των οποίων ο κοινωνικοοικονομικός και ο περιβαλλοντικός τομέας

Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε ανάλυση της σημερινής διεθνούς, κοινοτικής και εθνικής νομοθετικής κατάστασης, καθώς και εξέταση των πιθανών μέτρων φοροαποφυγής και, τέλος, εκτίμηση της εσωτερίκευσης του κόστους στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών σε σύγκριση με άλλα μέσα μεταφοράς.

Τα αποτελέσματα παρατίθενται υπό μορφή πλήρους ποσοτικής ανάλυσης για το έτος 2005, αρχής γενομένης από το έτος 1992 το οποίο λαμβάνεται ως βάση και με την υπόθεση ότι η φορολογία εισάγεται το 1998. Επιπλέον, πραγματοποιείται ανάλυση ευαισθησίας για το ίδιο έτος και, μακροπρόθεσμα, μια επιλεκτική ποσοτική ανάλυση για το 2015.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

Γενικά

Η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επιπτώσεις στον τομέα του περιβάλλοντος, στα έσοδα και σε άλλους τομείς εξαρτώνται από δύο βασικούς παράγοντες: το επίπεδο φορολογίας και το βαθμό κάλυψης. Επιπλέον, συμπεραίνει ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της φορολογίας συνολικά θα είναι συγκριτικά μικρές, εκτός και εάν επιβληθούν φόροι σε όλες τις πτήσεις προς όλες τις κατευθύνσεις⁶. Οι θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα προκύψουν από τη σημαντική μείωση του αναμενόμενου ρυθμού αύξησης της ζήτησης. Σε ορισμένα σενάρια υφίστανται επίσης νομικοί περιορισμοί. Τα αποτελέσματα παρατίθενται συνοπτικά κατωτέρω και στους συνημμένους πίνακες.

⁴ Ανάλυση της φορολόγησης των αεροπορικών καυσίμων, Resource Analysis, Delft 1998

⁵ Βλέπε επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, "Αεροπορικές μεταφορές και Περιβάλλον, η πορεία που οδηγεί στην επίλυση των ζεόντων προβλημάτων της αειφόρου ανάπτυξης", COM(1999)640 τελικό, 1.12.1999

⁶ Επιπλέον, σε όλες τις υποθέσεις, οι θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της φορολόγησης μπορούν να μειωθούν από μέτρα φοροαποφυγής όπως η αποθήκευση καυσίμων ή η επιλογή άλλων μεταφορών ή άλλων προορισμών από τους επιβάτες.

Κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις

Στη μελέτη εξετάζονται οι επιπτώσεις της φορολογίας σε ορισμένους τομείς. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η ζήτηση αεροπορικών μεταφορών, τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα, καθώς και η αντίστοιχη προσφορά, οι επιπτώσεις στην εκμετάλλευση των αεροσκαφών, η λειτουργική αποτελεσματικότητα και η περιφερειακή συνοχή. Επίσης, εκτιμώνται οι οικονομικές επιπτώσεις σε συγκεκριμένους φορείς (αεροπορικές εταιρείες, κατασκευαστές αεροσκαφών, καταναλωτές), και οι μακροοικονομικές επιπτώσεις (ακαθάριστη προστιθέμενη αξία, απασχόληση, έσοδα από την φορολογία των καυσίμων) καθώς και οι μεταβολές στο μερίδιο που αντιπροσωπεύουν τα διάφορα μέσα μεταφοράς, υπέρ των χερσαίων μεταφορών.

Η μελέτη καταλήγει, όπως αναμενόταν, στο συμπέρασμα ότι οι επιπτώσεις στη ζήτηση που συνδέονται με τις διάφορες φορολογικές επιλογές - σε σύγκριση με ένα σενάριο χωρίς επιβολή φόρων - είναι μεγαλύτερες όταν επιβάλλονται υψηλότερα επίπεδα φορολογίας και ευρύτερη κάλυψη. Οι επιπτώσεις στα έσοδα ανά τόνο/χιλιόμετρο (RTK)⁷ για δρομολόγια εντός της ΕΕ ποικίλουν από μείωση της τάξης του 0,5% για τις επιλογές χαμηλής φορολογίας μέχρι 7% για τα επίπεδα υψηλής φορολογίας. Ωστόσο, οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστική θέση των κοινοτικών αερομεταφορέων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το κατά πόσο οι μη κοινοτικοί ανταγωνιστές τυγχάνουν της ίδιας μεταχείρισης. Η επιβολή φόρων μόνο στους κοινοτικούς αερομεταφορείς όχι μόνο θα επηρέαζε την ανταγωνιστική τους θέση αλλά παράλληλα θα επιδείκνυε τη σχέση μεταξύ περιβαλλοντικού οφέλους και κοινωνικοοικονομικών συνεπειών για την κοινοτική αεροπορική βιομηχανία.

Αν και η οικονομική ανάλυση δείχνει ότι οι αρνητικές κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις που θα προκύψουν για την κοινοτική αεροπορική βιομηχανία θα υπερκαλυφθούν κατά τι από τις θετικές επιπτώσεις που θα προκύψουν για άλλους οικονομικούς φορείς, σε περίπτωση που διατηρηθούν οι σημερινοί νομικοί περιορισμοί, οι επιπτώσεις από τη διακριτική μεταχείριση της εθνικής αεροπορικής βιομηχανίας παραμένουν σοβαρό πρόβλημα.

Οι επιπτώσεις στα κράτη συνοχής εξετάστηκαν ιδιαίτερα προκειμένου να προσδιοριστεί εάν η επιβολή φόρων στα καύσιμα αντιβαίνει στην πολιτική του Ταμείου Συνοχής. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, δεν υπήρχαν ενδείξεις ότι οι άμεσες επιπτώσεις στις αεροπορικές δραστηριότητες είναι σημαντικότερες σε σχέση με τις επιπτώσεις για τα άλλα κράτη μέλη. Εντούτοις, μια πρόσθετη ανάλυση κατέδειξε ότι ένα δεδομένο ποσοστό μεταβολής στη ζήτηση των επιβατών ενδέχεται να προκαλέσει σχετικά μεγαλύτερα οικονομικά μειονεκτήματα στα κράτη συνοχής λόγω της μεγαλύτερης εξάρτησής τους από τις αεροπορικές μεταφορές.

Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Οι θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυξάνονται παράλληλα με τα επίπεδα και την κάλυψη της φορολογίας παρά τις διάφορες μορφές φοροαποφυγής. Η μελέτη καταδεικνύει ότι η καθαρή μείωση των εκπομπών CO₂ το 2005 ποικίλλει από 55000 τόνους, σε περίπτωση που εφαρμοστεί στα εθνικά δρομολόγια φόρος 10 ευρώ/1000 λίτρα, έως μόνο 15 εκατ. τόνους σε περίπτωση που εφαρμοστεί φόρος 245 ευρώ/1000 λίτρα σε όλα τα δρομολόγια. Ο υψηλότερος αριθμός αντιστοιχεί σε μείωση περίπου 1,4% των εκπομπών CO₂ στην ΕΕ που οφείλονται στις μεταφορές και σε 0,34% του συνόλου των εκπομπών CO₂ στην ΕΕ, σε σύγκριση με το βασικό σενάριο. Οι αντίστοιχοι αριθμοί για το NO_x είναι 110 τόννοι και 70000

⁷ Πρόκειται για το συνολικό έσοδο της μεταφοράς ενός τόνου σε απόσταση ενός χιλιομέτρου (Ένας επιβάτης= 100 χιλιόγραμμα).

τόνοι. Εν προκειμένω, ο υψηλότερος αριθμός αντιστοιχεί σε μείωση περίπου 0,84% και 0,47% αντίστοιχα. Σε περίπτωση επιβολής φόρου μόνο στις ενδοκοινοτικές πτήσεις των κοινοτικών αερομεταφορέων, οι αντίστοιχες μειώσεις ανέρχονται μόνο σε 0,26% (CO₂) και 0,12% (NO_x) επί του συνόλου των εκπομπών που προκαλούν οι μεταφορές.

Νομικοί περιορισμοί

Η σύμβαση του Σικάγου του 1944 διέπει τη μεταχείριση των καυσίμων με τα οποία έχει ήδη εφοδιαστεί το αεροσκάφος. Η μεταχείριση των καυσίμων τα οποία έχουν ήδη φορτωθεί σε ένα αεροσκάφος διέπεται από μεγάλο αριθμό διμερών συμφωνιών για τις αεροπορικές υπηρεσίες (ASA) οι οποίες έχουν συναφθεί μεταξύ μεμονωμένων κρατών μελών καθώς και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών. Οι συμφωνίες αυτές συνήθως περιέχουν ρήτρα σύμφωνα με την οποία τόσο τα καύσιμα υπό καθεστώς διαμετακόμισης όσο και τα καύσιμα που αποτελούν αντικείμενο εφοδιασμού στο έδαφος των συμβαλλόμενων μερών απαλλάσσονται από τη φορολογία καυσίμων. Είναι δυνατό, φυσικά, να γίνει επαναδιαπραγμάτευση των ASA προκειμένου να καταργηθεί η απαλλαγή για τα καύσιμα που αποτελούν αντικείμενο εφοδιασμού στο έδαφος των συμβαλλόμενων μερών. Ωστόσο, θα μπορούσε να αποδειχθεί μακροχρόνια και άκαμπτη διαδικασία.

Μέχρις ότου, με την επαναδιαπραγμάτευση των διμερών συμφωνιών για τις αεροπορικές υπηρεσίες και των σχετικών διατάξεων της σύμβασης του Σικάγου, μεταβληθεί η φορολογική μεταχείριση των καυσίμων υπό διαμετακόμιση, θα εξακολουθεί να υφίσταται ο κίνδυνος φοροαποφυγής. Επιπλέον, η παρούσα υποχρεωτική απαλλαγή που περιέχεται στην οδηγία 92/81 θα ισχύει μέχρις ότου αντικατασταθεί από τη φορολογική διάταξη προαιρετικής εφαρμογής που περιέχεται στην πρόταση για τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων.

Φοροαποφυγή

Οι επιπτώσεις της φορολογίας είναι δυνατόν να αποφευχθούν με διάφορους τρόπους. Ο βασικότερος εξ αυτών είναι η αποθήκευση καυσίμων (tankering), δηλαδή ο εφοδιασμός του αεροσκάφους με περισσότερα καύσιμα από ό,τι απαιτούνται για το ένα τμήμα της πτήσης, με αποτέλεσμα να αποφεύγεται ο επανεφοδιασμός. Όσον αφορά τις μικρές πτήσεις στο εσωτερικό της ΕΕ, το αεροσκάφος θα δύναται να εφοδιάζεται επαρκώς σε καύσιμα προκειμένου να μπορεί να εκτελεί την πτήση μετ'επιστροφής, αντί να πραγματοποιεί επανεφοδιασμό μετά την πρώτη διαδρομή. Όσον αφορά τις πτήσεις από τη Βόρεια Αμερική, η αποθήκευση καυσίμων μπορεί να καλύψει μόνο περίπου το 25% των καυσίμων που απαιτούνται για την επιστροφή. Ωστόσο, αυτό εξακολουθεί να αντιστοιχεί σε μείωση κατά 25% του φόρου των καυσίμων.

Τα οφέλη που αποκομίζουν οι αερομεταφορείς από ένα τέτοιο μέτρο εξαρτώνται από το επίπεδο της φορολογίας και τη διαθεσιμότητα των καυσίμων που δεν φορολογούνται κατά τη διαδρομή. Εξάλλου, η μεταφορά των πρόσθετων καυσίμων απαιτεί την καύση μεγαλύτερης ποσότητας καυσίμου, με αποτέλεσμα τον περιορισμό των περιβαλλοντικών πλεονεκτημάτων του μέτρου. Μεταξύ των άλλων μέτρων φοροαποφυγής συγκαταλέγονται η αλλαγή αερομεταφορέα εκ μέρους των επιβατών, στην περίπτωση που δεν φορολογούνται όλοι, και η αλλαγή προορισμού εκ μέρους των επιβατών.

Εσωτερίκευση του κόστους

Ο βαθμός κάλυψης του εξωτερικού κόστους μελετάται με ιδιαίτερη έμφαση σε τομείς όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, περιλαμβανομένων της αιθαλομίχλης και της οξίνισης του περιβάλλοντος, και οι επιπτώσεις των εκπομπών CO₂ και NO_x στην κλιματική αλλαγή. Επιπλέον, εξετάζονται περισσότερο συγκεκριμένοι μηχανισμοί, όπως οι εκπομπές υδάτων σε

μεγάλα ύψη, οι εκπομπές SOx και αιθάλης και οι επιπτώσεις του NOx στην καταστροφή της ζώνης του όζοντος.

Με την επιφύλαξη ορισμένων επιστημονικών αβεβαιοτήτων κατά τον επακριβή προσδιορισμό του επιπέδου του εξωτερικού κόστους, η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι εάν ληφθούν υπόψη όλοι οι παράγοντες, περιλαμβανομένου του κόστους που αντιπροσωπεύουν για την κοινωνία τα ατυχήματα, ο θόρυβος, η ατμοσφαιρική ρύπανση και οι υποδομές, καθώς και το γεγονός ότι υφίστανται σαφείς διαφορές όσον αφορά τη φορολογική μεταχείριση και την κάλυψη του εξωτερικού κόστους, οι αεροπορικές μεταφορές δεν καλύπτουν επί του παρόντος το εξωτερικό κόστος. Η Επιτροπή πιστεύει ότι, για να είναι περισσότερο κατανοητή και στοχοθετημένη η πολιτική, απαιτείται περαιτέρω έρευνα για τον υπολογισμό του εξωτερικού κόστους των αεροπορικών μεταφορών και των μακροπρόθεσμων επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Συμπεράσματα

Τα αποτελέσματα της εν λόγω μελέτης επιβεβαιώνουν τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή στην έκθεσή της του 1996 για το συγκεκριμένο θέμα. Κατ'αρχήν, για 'οικονομικούς' λόγους, δεν θα ήταν εφικτό ούτε επιθυμητό για την Κοινότητα ως σύνολο να καθιερώσει μια φορολογία των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις αεροπορικές μεταφορές με στόχο αποκλειστικά τις ενδοκοινοτικές πτήσεις που εκτελούνται από κοινοτικούς αερομεταφορείς τη στιγμή αυτή. Το συμπέρασμα αυτό παραμένει αμετάβλητο με βάση τα άλλα αποτελέσματα της μελέτης, τα οποία καταδεικνύουν ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις μιας τέτοιας μονομερούς πράξης θα ήταν σημαντικά περιορισμένες.

Αφετέρου, η μελέτη επιβεβαιώνει επίσης ότι θα υπήρχαν σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη από την καθιέρωση φορολογίας της κηροζίνης που θα αφορά όλες τις μεταφορές από κοινοτικούς αερολιμένες. Επιπλέον, η σημαντική αύξηση των εσόδων από ένα τέτοιο μέτρο θα επέτρεπε στα κράτη μέλη να μειώσουν άλλους φόρους και επιβαρύνσεις, και συγκεκριμένα εκείνους που αφορούν την απασχόληση όπως προτείνεται στο άρθρο 1 της πρότασης της Επιτροπής για την φορολογία των ενεργειακών προϊόντων.

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συνιστά:

1. να εγκρίνει το Συμβούλιο την πρόταση της Επιτροπής για οδηγία του Συμβουλίου σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων που θα επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιβάλλουν φόρους στα καύσιμα που χρησιμοποιούν αεροσκάφη σε εθνικές πτήσεις, ή βάσει διμερών συμφωνιών, στις ενδοκοινοτικές μεταφορές.
2. τα κράτη μέλη, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, να εντείνουν το έργο τους στο πλαίσιο της ICAO (Σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας) για την καθιέρωση φορολογίας των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις αεροπορικές μεταφορές και άλλων μέσων παρόμοιου αποτελέσματος.
3. να επανεξετάσει το Συμβούλιο την κατάσταση βάσει έκθεσης που θα συντάξει η Επιτροπή για τα αποτελέσματα των συνεχιζόμενων συζητήσεων και διαπραγματεύσεων στο πλαίσιο της ICAO, με στόχο την 33η σύνοδο της ICAO.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ανακεφαλαιωτικός πίνακας: Ανακεφαλαίωση των βασικών επιπτώσεων των φορολογικών επιλογών για το 2005 – 245 ευρώ/1000 λίτρα

Δείκτης	Μονάδα	EU2005	Φορολογικές επιλογές (επίπεδο φορολογίας: ευρώ 245/1000 λίτρα)				
			(1) Όλα τα δρομολό- για από ΕΕ	(2) Όλα τα δρομολό- για από ΕΕ – μόνο αερομετα- φορείς ΕΕ	(3) Ενδοκοι- νοτικά δρομολό- για	(4) Ενδοκοι- νοτικά δρομολό- για - μόνο αερομετα- φορείς ΕΕ	(5) Εθνικά δρομολό- για στην ΕΕ
Αεροπορικές μεταφορές και εκμετάλλευσης αεροσκαφών							
Ενδοκοινοτικά δρομολόγια Εσοδα ανά τόνο/χλμ	10 ¹¹ RTK/ετησίως	0,3	-7,0 %	-6,8 %	-7,0 %	-6,8 %	-1,4 %
Δρομολόγια προς/από ΕΕ Εσοδα ανά τόνο/χλμ	10 ¹¹ RTK/ετησίως	1,7	-7,5 %	-3,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Επιπτώσεις στις αεροπορικές εταιρείες							
Αερομεταφορείς ΕΕ Αποτέλεσμα	10 ⁹ 1992 ECU	3,6	-14,7 %	-74,6 %	-7,1 %	-11,7 %	-2,7 %
εκμετάλλευσης Απασχόληση	10 ⁵ Απασχο- λούμενοι	7,2	-6,7 %	-6,8 %	-2,6 %	-2,7 %	-1,0 %
Άλλοι αερομεταφορείς Αποτέλεσμα	10 ⁹ 1992 ECU	8,6	-4,0 %	19,3 %	-0,2 %	2,1 %	0,0 %
εκμετάλλευσης Απασχόληση	10 ⁵ Απασχο- λούμενοι	2,7	-1,2 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %
Οικονομικές επιπτώσεις για άλλους φορείς							
Μεταβολή πλεονάσματος	10 ⁶ 1992 ECU	μ.δ.	-10.223	-6.572	-3.397	-3.284	-944
καταναλωτή Εσοδα από τη φορολογία	10 ⁶ 1992 ECU	μ.δ.	10.822	7.070	3.678	3.551	1.154
Περιβαλλοντικές επιπτώσεις							
Κατανάλωση καυσίμων	10 ⁸ tonnes pa	2.0	-2,4 %	-1,1 %	-0,5 %	-0,5 %	-0,2 %
Νομικοί περιορισμοί							
Απαιτούμενες τροποποιήσεις των ASA		μ.δ.	Ναι	Όχι	Ναι	Όχι	Ναι
Φοροαποφυγή μέσω αποθήκευσης καυσίμων							
Μείωση των εσόδων από τη φορολογία		μ.δ.	10-25%	10%	5-10%	5-10%	25-50%
Μείωση των περιβαλλοντικών πλεονεκτημάτων		μ.δ.	35-70%	35%	10-20%	10-20%	35-70%
Φοροαποφυγή μέσω αλλαγής destinations							
Οικονομικές επιπτώσεις των αποτελεσμάτων της ζήτησης		μ.δ.	+	+/-	+	+	+

Πίνακας: Οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των επιλογών πολιτικής στο πλαίσιο του σεναρίου EU2005
(επίπεδο χρέωσης 245 ευρώ ανά 1000 λίτρα).

		Σενάριο		Επιπτώσεις της φορολόγησης καυσίμων κατά 245 ευρώ ανά 1000 λίτρα (change w.r.t. scenario)									
		EE 2005		(1) Όλα τα δρομολ. από EE		(2) Όλα τα δρομολ. από EE Μόνο μεταφορείς EE		(3) Ενδοκοινωτ. δρομολ.		(4) Ενδοκοινωτ. δρομολ. - Μόνο ενδοκοιν. μεταφορείς		(5) Εθνικά δρομολόγια στην EE	
Δείκτης	Μονάδα	EE	Άλλοι	EE	Άλλοι	EE	Άλλοι	EE	Άλλοι	EE	Άλλοι	EE	Άλλοι
Οικονομικές επιπτώσεις για συγκεκριμένους φορείς													
<i>Αεροπορικές εταιρείες</i>													
Κόστος καυσίμων 1992 ετησίως	ECU	7,5E+09	2,8E+10	86,5 %	12,3 %	86,5 %	0,4 %	44,4 %	0,6 %	44,4 %	0,0 %	13,9 %	0,0 %
Λειτουργικό κόστος 1992 ετησίως	ECU	9,7E+10	3,1E+11	1,0 %	0,2 %	0,4 %	0,4 %	0,7 %	0,0 %	0,6 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %
Λειτουργικά έσοδα 1992 ετησίως	ECU	1,0E+11	3,1E+11	0,5 %	0,0 %	-2,3 %	0,9 %	0,4 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
Μεταβολή λειτουργικών αποτελεσμάτων 1992 ετησίως	ECU	3,6E+09	8,6E+09	-5,3E+08	-3,4E+08	-2,7E+09	1,7E+09	-2,6E+08	-1,5E+07	-4,2E+08	1,8E+08	-9,9E+07	0,0
Αποτέλεσμα ως % των εσόδων ¹⁾		3,6 %	2,7 %	3,1 %	2,6 %	0,9 %	3,2 %	3,3 %	2,7 %	3,2 %	2,8 %	3,5 %	2,7%
Κόστος ανά RTK 1992	ECU/RTK	0,8	0,7	8,3 %	1,6 %	8,7 %	0,2 %	2,4 %	0,0 %	2,4 %	0,0 %	0,5 %	0,0 %
<i>Κατασκευαστές αεροσκαφών</i>													
Μέγεθος στόλου	Αεροσκάφος	4,3E+03	2,0E+04	-6,3 %	-0,4 %	-6,4 %	0,2 %	-4,5 %	0,0 %	-4,5 %	0,0 %	-2,5 %	0,0 %
<i>Καταναλωτές</i>													
Διαφορά κόστους καταναλωτή 1992 ετησίως	ECU	Μη διαθ.	Μη διαθ.	4,5E+08	1,4E+08	-2,3E+09	2,8E+09	4,5E+08	2,4E+07	1,8E+08	2,8E+08	3,0E+07	0,0
Διαφορά πλεονάσματος καταναλωτή 1992 ετησίως	ECU	Μη διαθ.	Μη διαθ.	-6,7E+09	-3,6E+09	-4,8E+09	-1,8E+09	-3,3E+09	-1,4E+08	-3,1E+09	-1,5E+08	-9,4E+08	0,0

Μακροοικονομικές επιπτώσεις														
Ακαθάριστη 1992 ECU	4,8E+10	1,7E+11	-6,9 %	-1,1 %	-11,7 %	1,2 %	-2,8 %	0,0 %	-3,3 %	0,2 %	-1,1 %	0,0 %		
προστιθέμενη αξία ετησίως														
Σύνολο Απασχο- 7,2E+05 2,7E+06			-6,7 %	-1,2 %	-6,8 %	0,2 %	-2,6 %	0,1 %	-2,7 %	0,1 %	-1,0 %	0,0 %		
απασχόλησης λούμενοι														
Έσοδα 1992 ECU	Μη διαθ.	Μη διαθ.	1,1E+10	0,0	7,0E+09	0,0	3,7E+09	0,0	3,5E+09	0,0	1,2E+09	0,0		
φορολόγησης ετησίως														
Αγορά μεταφορών														
Στρέβλωση ανταγωνισμού μεταξύ αερομεταφορέων														
Επιβάτες/χλμ. Επιβ/χλμ	6,3E+11	3,0E+12	-6,1 %	-1,1 %	-7,3 %	0,3 %	-1,0 %	0,0 %	-1,1 %	0,0 %	-0,4 %	0,0 %		
τακτικών πτήσεων ετησίως														
Επιβάτες/χλμ. Επιβ/χλμ	2,6E+11	1,7E+11	-8,5 %	-3,9 %	-8,8 %	1,1 %	-4,2 %	-0,2 %	-4,3 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %		
ναυλωμένων ετησίως														
πτήσεων														
Σύνολο Επιβ/χλμ	8,9E+11	3,2E+12	-6,8 %	-1,2 %	-7,7 %	0,3 %	-1,9 %	0,0 %	-2,0 %	0,0 %	-0,4 %	0,0 %		
Επιβάτες/χλμ. ετησίως														
Εμπορεύματα/χλμ. Τονο/χλμ	2,9E+10	1,2E+11	-6,6 %	-1,8 %	-7,5 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %		
τακτικών πτήσεων ετησίως														
Εμπορεύματα/χλμ. Τονο/χλμ.	2,5E+09	2,0E+10	-5,4 %	-2,6 %	-4,8 %	-0,6 %	-1,3 %	0,0 %	-1,5 %	0,0 %	-0,5 %	0,0 %		
ναυλωμένων ετησίως														
πτήσεων														
Σύνολο Τονο/χλμ.	3,2E+10	1,4E+11	-6,5 %	-1,9 %	-7,3 %	-0,1 %	-0,8 %	0,0 %	-0,9 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %		
εμπορεύματα/χλμ. ετησίως														
Συνολικά έσοδα Τονο/χλμ.	1,2E+11	4,6E+11	-6,7 %	-1,4 %	-7,6 %	0,2 %	-1,6 %	0,0 %	-1,7 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %		
τόνοι/χλμ. ετησίως														
Μεταβολές στις χερσαίες μεταφορές														
Οδικές μεταφορές Οχημ/χλμ	Μη διαθ.	Μη διαθ.	3,3E+08	1,3E+07	3,1E+08	6,8E+06	3,2E+08	0,0	3,1E+08	0,0	2,0E+08	0,0		
(επιβ.) ²⁾ ετησίως														
Οδικές μεταφορές Οχημ/χλμ	Μη διαθ.	Μη διαθ.	1,1E+07	3,9E+05	9,6E+06	1,9E+05	1,0E+07	0,0	9,3E+06	0,0	4,7E+06	0,0		
(φορτίο) ²⁾ ετησίως														
Μεταφορές TMT Επιβ/χλμ	Μη διαθ.	Μη διαθ.	5,2E+07	0,0E+00	4,8E+07	0,0E+00	5,2E+07	0,0	4,8E+07	0,0	2,2E+07	0,0		
²⁾ ετησίως														
Άλλες Επιβ/χλμ	Μη διαθ.	Μη διαθ.	3,8E+08	1,1E+07	3,6E+08	5,5E+06	3,6E+08	0,0	3,6E+08	0,0	2,8E+08	0,0		
σιδηροδρομικές ετησίως														
μεταφορές ²⁾														

Περιβαλλοντικές επιπτώσεις														
Καύση καυσίμων και εκπομπές του τομέα των αερομεταφορών														
Συνολική απασχόληση	Χλγρ. ετησίως	4,1E+10	1,6E+11	-7,1 %	-1,2 %	-7,1 %	0,4 %	-2,3 %	0,0 %	-2,3 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %	
Εκπομπές CO ₂	Χλγρ. ετησίως	1,3E+11	5,0E+11	-7,1 %	-1,2 %	-7,1 %	0,4 %	-2,3 %	0,0 %	-2,3 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %	
Εκπομπές Nox	Χλγρ. ετησίως	5,6E+08	2,2E+09	-7,3 %	-1,4 %	-7,2 %	0,3 %	-2,2 %	0,1 %	-2,3 %	0,1 %	-0,7 %	0,0 %	
Εκπομπές του τομέα χερσαίων μεταφορών														
Εκπομπές CO ₂ ²⁾	Χλγρ. ετησίως	7,9E+11	3,7E+12	7,7E+07	3,0E+06	7,3E+07	1,5E+06	7,4E+07	0,0	7,1E+07	0,0	4,6E+07	0,0	
Εκπομπές Nox ²⁾	Χλγρ. ετησίως	7,6E+09	3,2E+10	5,0E+05	2,0E+04	4,7E+05	1,0E+04	4,8E+05	0,0	4,6E+05	0,0	2,9E+05	0,0	

¹⁾ Τόσο για το σενάριο EU2005 όσο και τις διάφορες πολιτικές το λειτουργικό αποτέλεσμα παρατίθεται ως ποσοστό επί των εσόδων.

²⁾ Για τις ενδείξεις αυτές, 'ΕΕ' και 'άλλοι' παραπέμπουν στη γεωγραφική περιοχή ΕΕ έναντι άλλων γεωγραφικών περιοχών. Για όλες τις άλλες ενδείξεις, 'ΕΕ' και 'άλλοι' αφορούν ομάδες αερομεταφορέων.