



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 15.3.2007  
COM(2007) 106 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου  
(τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες, άτομα με αναπηρία)**

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου<sup>1</sup> σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (στο εξής "οδηγία σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων ή "οδηγία"), εκτός από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στην οδηγία και ειδικότερα στα άρθρα 5, 15 και 17, το Συμβούλιο αποφασίζοντας ομόφωνα μετά από πρόταση της Επιτροπής μπορεί να επιτρέψει σε ένα κράτος μέλος να θεσπίσει περαιτέρω απαλλαγές ή μειώσεις για λόγους ειδικής πολιτικής.

Η Επιτροπή εξετάζει τα αιτήματα και, στη συνέχεια, είτε υποβάλλει πρόταση στο Συμβούλιο ή, εναλλακτικά, ενημερώνει το Συμβούλιο για τους λόγους για τους οποίους δεν προτείνει την έγκριση του μέτρου.

Στο ευρύτερο πλαίσιο της αναθεώρησης των παρεκκλίσεων που προβλέπει η οδηγία σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και οι οποίες λήγουν στα τέλη του 2006, η Ιρλανδία και η Δανία υπέβαλαν αίτημα παρέκκλισης από τις διατάξεις της οδηγίας πέραν του 2007. Οι χώρες αυτές σκοπεύουν να εφαρμόσουν πλήρεις ή μερικές απαλλαγές για τα καύσιμα στο πλαίσιο ορισμένων χρήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 5 τρίτη περίπτωση. Τα προβλεπόμενα μέτρα δεν πληρούν ένα από τους όρους του άρθρου 5, συγκεκριμένα την τήρηση των «ελάχιστων επιπέδων φορολογίας» που θεσπίζει η οδηγία. Τα αιτήματα καταχωρίστηκαν από τη Γενική Διεύθυνση Φορολογίας και Τελωνιακής Ένωσης<sup>2</sup>.

Σκοπός της παρούσας ανακοίνωσης είναι να ενημερωθεί το Συμβούλιο για τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή δεν προτείνει την έγκριση αυτών των μέτρων.

## 2. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ

### 2.1. Τα αιτήματα της Ιρλανδίας

Πρώτον, η Ιρλανδία επιθυμεί να εφαρμόσει μείωση του συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης (22,72 ευρώ/1.000 λίτρα) στο πετρέλαιο κίνησης που χρησιμοποιούν οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών οι οποίες λειτουργούν με την άδεια των αρμόδιων εθνικών αρχών ή βάσει του νόμου, οι φορείς εκμετάλλευσης λεωφορειακών γραμμών, οι υπηρεσίες μεταφοράς μαθητών και οι επιχειρήσεις τουριστικών λεωφορείων.

Σύμφωνα με την Ιρλανδία, σκοπός του μέτρου είναι να προωθήσει την ανάπτυξη των τοπικών δημόσιων μεταφορών και, με πιο οριζόντιο τρόπο, να επιτύχει το στόχο προστασίας του περιβάλλοντος.

Η Ιρλανδία υποστηρίζει ότι η προσαρμογή του καθεστώτος στους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 5 θα οδηγήσει σε αύξηση των τιμών και θα απαιτήσει αναπροσαρμογές των ναύλων. Αυτό θα αποθάρρυνε ενδεχομένως τη χρήση των δημόσιων μεταφορών με

---

<sup>1</sup> Οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (ΕΕ L 283 της 31.10.2003 σ. 51· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τις οδηγίες 2004/74/ΕΚ και 2004/75/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 30ής Απριλίου 2004, σ. 87 και σ. 100).

<sup>2</sup> Στις 13 Νοεμβρίου 2006 (Δανία) και στις 14 Δεκεμβρίου 2006 (Ιρλανδία).

επακόλουθο τη μεγαλύτερη χρήση των ιδιωτικών μεταφορικών μέσων, πράγμα που θα ενέτεινε την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Εξάλλου, η Ιρλανδία εκτιμά ότι το μέτρο θα έθιγε ιδιαίτερα τα άτομα χαμηλού εισοδήματος, τα οποία χρησιμοποιούν συχνότερα τα μέσα μαζικής μεταφοράς, καθώς και τα λιγότερο επικερδή δρομολόγια (δρομολόγια με μικρή ζήτηση).

Σύμφωνα με τις ιρλανδικές αρχές, το μέτρο θίγει κυρίως τα λεωφορεία, ένα από τα βασικά μέσα μαζικής μεταφοράς στη χώρα και το πιο ευέλικτο απ' όλα.

Δεύτερον, η Ιρλανδία επιθυμεί να εφαρμόσει φοροαπαλλαγή στο καύσιμο που χρησιμοποιείται σε οχήματα που χρησιμεύουν για τη μεταφορά ατόμων με σωματική αναπηρία, κατ'ανώτατο όριο ως 600 γαλόνια ή 2.728 λίτρα ετησίως. Τα όρια αυτά μπορούν να αυξηθούν σε 900 γαλόνια και 4.092 λίτρα για τις οργανώσεις ατόμων με αναπηρίες. Η Ιρλανδία υποστηρίζει ότι το μέτρο έχει πολύ περιοριστικό χαρακτήρα και εφαρμόζεται μόνο στα άτομα που πληρούν ορισμένα αυστηρά κριτήρια. Σκοπός του μέτρου είναι να αντισταθμίσει τα σημαντικά έξοδα κινητικότητας που αντιμετωπίζουν τα άτομα με σοβαρή αναπηρία. Η Ιρλανδία υποστηρίζει επίσης ότι πολλοί άνθρωποι με σοβαρή αναπηρία έχουν περιορισμένα εισοδήματα. Και, τέλος, ότι το μέτρο δεν έχει καμία απολύτως επίπτωση στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, αφού εντάσσεται σε μία ευρύτερη δέσμη παροχής κινήτρων που υπάρχει στη χώρα και προορίζεται για τα άτομα με σοβαρή αναπηρία.

Τα αιτήματα δεν προβλέπουν ημερομηνία λήξης.

## **2.2. Το αίτημα της Δανίας**

Η Δανία επιθυμεί να απαλλάξει από τη φορολογία το υγραέριο και το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (χωρίς θείο ή χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο) που χρησιμοποιείται σε τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες. Σκοπός του μέτρου είναι η προώθηση της προστασίας του περιβάλλοντος όχι μόνο μέσω της στήριξης των δημόσιων μεταφορών, αλλά και ευνοώντας καύσιμα που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον.

Το αίτημα προβλέπει τη λήξη του μέτρου στις 31 Δεκεμβρίου 2008.

## **3. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΑΙΤΗΜΑΤΩΝ**

Σύμφωνα με το άρθρο 5 τρίτη περίπτωση της οδηγίας σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν διαφοροποιημένους φορολογικούς συντελεστές για τις ακόλουθες χρήσεις: τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες (συμπεριλαμβανομένων των ταξί), αποκομιδή απορριμμάτων, ένοπλες δυνάμεις και δημόσια διοίκηση, πρόσωπα με ειδικές ανάγκες, ασθενοφόρα. Ο κυριότερος όρος που συνδέεται με τη δυνατότητα αυτή είναι η τήρηση των ελάχιστων επιπέδων φορολογίας που προβλέπει η οδηγία.

Η προαιρετική αυτή διάταξη περιελήφθη στην οδηγία σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων βάσει της εμπειρίας που αποκτήθηκε κατά τη δεκαετία του 1990 με τις πολυάριθμες παρεκκλίσεις που χορήγησε το Συμβούλιο βάσει του άρθρου 8 παράγραφος

4 της οδηγίας 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>3</sup>. Στόχος της παρέκκλισης ήταν να προσφέρει στα κράτη μέλη ευελιξία σε ορισμένους τομείς, διασφαλίζοντας ότι η οδηγία λαμβάνει πλήρως υπόψη τις ανησυχίες που οδήγησαν στον καθορισμό ελάχιστων επιπέδων φορολογίας. Ο σκοπός αυτός γίνεται ακόμη πιο προφανής στον τομέα των δημόσιων μεταφορών. Στην έκθεσή της σχετικά με τις παρεκκλίσεις που χορηγήθηκαν βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 4 της οδηγίας 92/81/ΕΟΚ<sup>4</sup>, η οποία δημοσιεύθηκε το 1996, η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι "οι παρεκκλίσεις έπρεπε να διατηρηθούν ως την εισαγωγή ενός γενικού κανόνα εντός του κοινού κοινοτικού πλαισίου για τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και τουλάχιστον ως τις 31 Δεκεμβρίου 1998."<sup>5</sup>

Η προσέγγιση αυτή αντικατοπτρίζεται επίσης και στην πρόταση του 1997<sup>6</sup> που οδήγησε στην έγκριση της οδηγίας σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων το 2003. Σκοπός της πρότασης ήταν να δοθεί στα κράτη μέλη κάποιος βαθμός ευελιξίας στην επιδίωξη των στόχων τους εθνικής πολιτικής διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την προστασία των συμφερόντων της Κοινότητας. Η απαίτηση τήρησης των ελάχιστων επιπέδων φορολογίας εκφράζει, εκτός από τις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς, την επιταγή να διατηρηθούν τα κίνητρα που είναι αναγκαία για την ενεργειακή αποδοτικότητα και την προστασία του περιβάλλοντος, επιταγή που ισχύει και για τις δημόσιες μεταφορές. Κατά τις διαπραγματεύσεις του Συμβουλίου για την οδηγία σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων, αποσαφηνίστηκε περαιτέρω το πεδίο εφαρμογής της επίμαχης διάταξης, αλλά η διατηρήθηκε η βασική του αρχή και, κατά συνέπεια, η απαίτηση τήρησης των ελάχιστων επιπέδων φορολογίας.

Στην ανακοίνωσή της του Ιουνίου 2006 *Επανεξέταση των παρεκκλίσεων που περιέχονται στα παραρτήματα II και III της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου οι οποίες λήγουν στα τέλη του 2006* (στο εξής "ανακοίνωση του 2006")<sup>7</sup>, η Επιτροπή επανεξέτασε τη μεγάλη εύρους ευελιξία που περιείχε η οδηγία σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και επιβεβαίωσε ότι οι παρεκκλίσεις που εφαρμόζονται στα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στις παραπάνω περιπτώσεις δεν είναι πλέον απαραίτητες, αφού προβλέπεται ρητά σχετική διάταξη στο άρθρο 5 τρίτη περίπτωση της οδηγίας.

#### 4. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Στη συνέχεια, η Επιτροπή εξετάζει τα αιτήματα στο μέτρο που οι διατάξεις των κρατών μελών δεν καλύπτονται από το άρθρο 15 παράγραφος 1 στοιχείο θ) της οδηγίας σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων (βλ. επίσης τις εκτιμήσεις στο τέλος της παρούσας ανακοίνωσης).

Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι περισσότερες από τις ανησυχίες που διατυπώνουν τα κράτη μέλη για να αιτιολογήσουν τις ζητούμενες παρεκκλίσεις είναι ακριβώς οι ίδιες με εκείνες που οδήγησαν αρχικά στη συμπερίληψη του άρθρου 5 τρίτη περίπτωση στην οδηγία.

<sup>3</sup> Οδηγία 92/81/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1992, για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 316 της 31.10.1992). Οδηγία που καταργήθηκε μαζί με την οδηγία 92/82/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19<sup>ης</sup> Οκτωβρίου 1992, για την προσέγγιση των συντελεστών των ειδικών φόρων κατανάλωσης στα πετρελαιοειδή από τις 31 Δεκεμβρίου 2003 με την οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου.

<sup>4</sup> COM(96) 549 της 14<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 1996.

<sup>5</sup> Κεφάλαιο 5.5 της έκθεσης.

<sup>6</sup> COM (97)30 της 12<sup>ης</sup> Μαρτίου 1997. Βλ. ειδικότερα σχέδιο άρθρου 5.

<sup>7</sup> COM(2006) 342 της 30ής Ιουνίου 2006 *Επανεξέταση των παρεκκλίσεων που περιέχονται στα παραρτήματα II και III της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, οι οποίες λήγουν στα τέλη του 2006*.

Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι να μην μπορεί να αιτιολογηθεί η επίκληση ειδικής πολιτικής για τους σκοπούς του άρθρου 5. Η διάταξη αυτή, η οποία εγκρίθηκε βάσει του άρθρου 93 ΕΚ, εξισορροπεί ήδη τις πολιτικές που επικαλούνται ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στους τομείς που καλύπτει, αφενός, και τα συμφέροντα που επικαλούνται την εφαρμογή ορισμένων ελάχιστων επιπέδων φορολογίας. Η τελευταία πτυχή αφορά τα κοινοτικά συμφέροντα και πολιτικές που αναφέρονται ρητά στο άρθρο 19 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο της οδηγίας, που αιτιολογούν τα κίνητρα για τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Συνεπώς, η παρέκκλιση του άρθρου 19 δεν μπορεί να χορηγείται απλώς βάσει των ίδιων ακριβώς επιχειρημάτων που οδήγησαν στην έγκριση του άρθρου 5 της οδηγίας. Αυτό έχει ήδη επεξηγηθεί διεξοδικά στην ανακοίνωση της Επιτροπής που αφορά ανάλογα αιτήματα και η οποία εγκρίθηκε στις 30 Νοεμβρίου 2006<sup>8</sup>.

Το σκεπτικό αυτό ισχύει και για το αίτημα της Ιρλανδίας, το οποίο αναφέρεται στα άτομα με αναπηρία. Η θέση τους λαμβάνεται πράγματι ρητά υπόψη στο άρθρο 5 της οδηγίας. Στην πραγματικότητα, η αναφορά αυτή εκφράζει την παρέκκλιση την οποία είχε λάβει η Ιρλανδία βάσει του προηγούμενου νομοθετικού πλαισίου.

Όσον αφορά κοινωνικές εκτιμήσεις όπως αυτές που επικαλείται η Ιρλανδία, η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι η ίδια η Ιρλανδία βεβαιώνει ότι δεν χρειάζονται αναγκαστικά κοινωνική στήριξη όλα τα άτομα με σοβαρή αναπηρία και μια πλήρης φοροαπαλλαγή που εφαρμόζεται σε όλους ανεξαιρέτως δεν επιτρέπει να φανεί η διαφορά αυτή. Οι ειδικότερες ανάγκες που συνδέονται με τους οικονομικούς πόρους των ατόμων αυτών θα μπορούσαν να καλυφθούν καλύτερα με ειδικά μέτρα, που δεν θα αναμειγνύονται με τα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας που θεσπίζει η οδηγία για τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων.

Σε ό, τι αφορά τους φορείς εκμετάλλευσης ταξιδιωτικών λεωφορείων που περιέχονται στο αίτημα της Ιρλανδίας για παρέκκλιση των "οχημάτων τοπικών δημόσιων συγκοινωνιών", η Επιτροπή επιθυμεί να τονίσει ότι το παραπάνω σκεπτικό εφαρμόζεται και σε αυτή την πτυχή του αιτήματος στο μέτρο που μπορεί να θεωρηθεί ότι οι εν λόγω οργανισμοί εμπίπτουν στην έννοια "τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες". Όσον αφορά καταστάσεις που ξεπερνούν αυτόν τον όρο, η Επιτροπή παραπέμπει στο άρθρο 7 το οποίο επιτρέπει στα κράτη μέλη, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, να εφαρμόζουν διαφοροποιημένους φορολογικούς συντελεστές για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιείται σε ορισμένα οχήματα μεταφοράς επιβατών (βλ. ιδίως τις παραγράφους 2 και 3 στοιχείο β) της διάταξης αυτής). Η Ιρλανδία δεν επικαλέστηκε ειδικές πολιτικές που θα δικαιολογούσαν τη χορήγηση φορολογικών πλεονεκτημάτων πέραν αυτών που προβλέπονται στο άρθρο 7 της οδηγίας. Η Επιτροπή παρατηρεί σχετικά ότι η απαίτηση που ορίζει η δεύτερη παράγραφος της διάταξης, βάσει της οποίας πρέπει να τηρούνται ελάχιστα επίπεδα φορολογίας, αντιστοιχεί με τον κανόνα που εφαρμόζεται βάσει του άρθρου 5 της οδηγίας, κυρίως στο πλαίσιο των τοπικών δημόσιων συγκοινωνιών.

Όσον αφορά το αίτημα της Δανίας σχετικά με τις δημόσιες μεταφορές, κατά την άποψη της Επιτροπής, το αίτημα αναφέρεται αδιακρίτως στους στόχους προώθησης των δημόσιων μεταφορών και καυσίμων περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον, ειδικότερα το πετρέλαιο

---

<sup>8</sup> COM(2006) 741 της 30ής Νοεμβρίου 2006 *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου (τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες, ένοπλες δυνάμεις, δημόσια διοίκηση, ασθενοφόρα)*

εσωτερικής καύσης χωρίς θείο ή με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο.<sup>9</sup> Όσον αφορά τον πρώτο στόχο, η Επιτροπή επιθυμεί να παραπέμψει στις παραπάνω εκτιμήσεις και στην ανακοίνωση του Νοεμβρίου 2006. Ανάλογες εκτιμήσεις ισχύουν, ωστόσο, και για το στόχο που αφορά την προώθηση καυσίμων υψηλότερης ποιότητας. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει ακόμη να σημειωθεί ότι τα συμφέροντα του θεμιτού ανταγωνισμού παρέχουν πρόσθετο επιχειρήμα για την τήρηση των ελάχιστων επιπέδων φορολογίας.

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Βάσει των παραπάνω, η Επιτροπή εκτιμά ότι, σε ότι αφορά τις τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες για επιβάτες ή για άτομα με αναπηρία, κανένα από τα αιτήματα δεν περιέχει λόγους ειδικής πολιτικής διαφορετικούς από εκείνους που οδήγησαν στο να περιληφθεί το άρθρο 5, τρίτη περίπτωση, στην οδηγία σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων. Το άρθρο 5 υπογραμμίζει την ανάγκη να συμφιλωθούν οι ανησυχίες αυτές με εκείνες που αιτιολογούν τα ελάχιστα επίπεδα φορολόγησης, συγκεκριμένα τη διαμόρφωση ίσων όρων ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά και τη διατήρηση του κινήτρου για μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα και για την προστασία του περιβάλλοντος. Οι πτυχές αυτές εντάσσονται στα κοινοτικά συμφέροντα και τις κοινοτικές πολιτικές που αναφέρονται ρητά στο άρθρο 19 παράγραφος 3 τρίτη περίπτωση. Λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 7 της οδηγίας σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και ελλείψει συγκεκριμένου επιχειρήματος από την πλευρά της Ιρλανδίας, ανάλογες εκτιμήσεις ισχύουν και για το αίτημα αυτού του κράτους μέλους, όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών πέραν των τοπικών μεταφορών.

Τα κράτη μέλη διέθεταν επαρκή προθεσμία ώστε να προσαρμοστούν στη νέα ισορροπία, που καθορίζει ο κοινοτικός νομοθέτης. Σε περίπτωση πολύ ιδιαίτερων κοινωνικών ή/και τοπικών αναγκών πιο ενδεδειγμένος τρόπος για την αντιμετώπισή τους θα ήταν άλλα μέσα πλην των ειδικών φόρων κατανάλωσης (τα οποία δεν παραβιάζουν τις ελάχιστες απαιτήσεις της οδηγίας σχετικά με τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων)<sup>10</sup>.

Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 19. Συνεπώς, **η Επιτροπή δεν προτείνει τις εγκρίσεις που ζητούν τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.**

Στον βαθμό που το αίτημα της Δανίας αφορά τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων τα οποία υπάγονται στην προνομιακή μεταχείριση βάσει του άρθρου 15, παράγραφος 1 στοιχείο θ), πρέπει να σημειωθεί ότι μπορούν να χορηγηθούν απαλλαγές ή μειώσεις από τα κράτη μέλη βάσει του άρθρου αυτού χωρίς παρέμβαση της Επιτροπής και του Συμβουλίου. Συνεπώς, και σύμφωνα με το πνεύμα και το γράμμα του άρθρου 19, οι εν λόγω απαλλαγές και μειώσεις δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας ανακοίνωσης. Συνάγεται επίσης ότι δεν θίγονται από το παραπάνω συμπέρασμα.

<sup>9</sup> Το υγραέριο που χρησιμοποιείται ως προωθητικό εμπίπτει στις ειδικές διατάξεις του άρθρου 15 παράγραφος 1 στοιχείο θ) της οδηγίας για τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων. Βλ. παρατηρήσεις στο τέλος της παρούσας ανακοίνωσης.

<sup>10</sup> Με την επιφύλαξη των λοιπών κοινοτικών διατάξεων, ιδιαίτερα των κανόνων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που καθορίζονται στη Συνθήκη.