



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 15.3.2007
KOM(2007) 107 lõplik

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE

**vastavalt nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõikele 1
(eraomanduses lõbusõidulaevade kasutamine ja eraviisilised lõbulennud)**

1. SISSEJUHATUS

Vastavalt nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ¹ (millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik, edaspidi „energia maksustamise direktiiv“ või „direktiiv“) artikli 19 lõikele 1 võib nõukogu lisaks direktiivi, eriti selle artiklite 5, 15 ja 17 sätetele komisjoni ettepaneku põhjal ühehäälselt lubada liikmesriigil teatavatel poliitilistel kaalutlustel kehtestada täiendava maksuvabastuse või -vähenduse.

Komisjon vaatab taotlused läbi. Seejärel ta kas teeb nõukogule ettepaneku anda luba kõnealuse meetme rakendamiseks või teatab talle, miks ta ei ole teinud sellekohast ettepanekut.

2006. aasta lõpus kehtivuse kaotavate energia maksustamise direktiivi erandite läbivaatamise laiemas raamistikus taotlesid Soome, Taani ja Iirimaa luba kohaldada alates 2007. aastast energia maksustamise direktiivi sätete suhtes erandit seoses kütusega, mida kasutatakse eraviisiliste lõbulendude jaoks, s.t selliseks lennuliikluseks, mida ei hõlma energia maksustamise direktiivi artikli 14 lõike 1 punktis b sätestatud kohustuslik maksuvabastus. Lisaks sellele taotlesid Soome ja Iirimaa luba vabastada aktsiisimaksust kütus, mida kasutatakse eraomanduses lõbusõidulaevade puhul. Kõnealused kirjad registreeriti maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadis.²

Käesoleva teatise eesmärk on teatada nõukogule põhjused, miks komisjon ei tee ettepanekut anda eespool osutatud liikmesriikidele luba taotletud meetmete võtmiseks.

2. TAOTLUSTE KOKKUVÕTE

2.1. Soome taotlus

a) Soome soovib kohaldada aktsiisimaksuvabastust eraviisiliste lõbulendude jaoks kasutatava kütuse suhtes.

Meetme eesmärk on säilitada Soomes lõbulendudeks kasutatavate õhusõidukite käitamistingimused. Soome ametiasutuste kohaselt mõjutaks lõbulendudeks kasutatavate õhusõidukite vähenemine negatiivselt õhusõidukipilootide teadmisi ja oskusi ning nende valmidust osaleda tsiviilmissioonidel. See vähendaks ka lennundusega seotud äritegevust. Seetõttu kaasneksid sellega negatiivsed tagajärjed lennundusektori tööhõivele ja konkurentsile.

Samuti on Soome arvamusel, et lennukikütuse maksustamine vähendaks lennukikütuse väljastamispunktide arvu, mistõttu oleksid sellise kütuse varud raskesti kättesaadavad, mis omakorda suurendaks ohutusega seotud riske, mida seostatakse õhusõidukis alternatiivina kasutatava mootorikütuse kasutamisega.

¹ Nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ, 27. oktoober 2003, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2003, lk 51). Direktiivi on viimati muudetud direktiividega 2004/74/EÜ ja 2004/75/EÜ (ELT L 157, 30.4.2004, lk 87 ja lk 100).

² Kirjad registreeriti 5. detsembril 2006 (Soome), 13. novembril 2006 (Taani) ja 14. detsembril 2006 (Iirimaa).

Lisaks sellele osutab Soome väheolulisele tulude kasvule ning vähesele kasule seoses üldise maksustamisviisi kehtestamisest tulenevate väiksemate süsiniku heitkogustega, mille põhjuseks on lõbulendudeks kasutatavates õhusõidukites tarbitav väiksem kütusekogus kõnealuses riigis.

Soome väite kohaselt tähendavad ühelt poolt väikesed maksutulud ja teiselt poolt märkimisväärsed halduskulud, et kõnealuse meetme kulutasuvus ei ole hea. Õhusõidukiregistrite puhul ei tehta vahet lõbulendudeks ning kaubanduslikel eesmärkidel kasutatavate õhusõidukite vahel ning seepärast kaasneks kõnealuse meetme rakendamisega suur halduskoormus, mis on tingitud vajadusest rakendada keeruline kontrollisüsteem, mis tuleneks üleminekust tavapärasele maksustamisviisile.

b) Samuti soovib Soome kohaldada vähendatud maksumäära (7,06 eurot liitri kohta) eraomanduses lõbusõidulaevade kütusena kasutatava gaasiõli suhtes.

Taotluse eesmärk on säilitada nii laevandusega seotud teenuste kui ka tööstuse käitamistingimused praegusel tasemel ning tagada laevalõbusõidutingimuste säilitamine. Lisaks sellele väidab Soome, et taotluse tagasilükkamine mõjutaks liialt negatiivselt nii laevandussektorit kui ka mitmeid sellega seotud väikeettevõtjaid.

Lisaks sellele on Soome arvamisel, et tavapärase maksustamisviisi kohaldamine annaks erandi kehtivusaja lõpuga seotud kulude ja muude tagajärgedega võrreldes minimaalset kasu. Sellega rõhutatakse ka seda, et kõnealune maksustamisviis ei ole kulutasuv. Peale selle osutab Soome väheolulisele tulude kasvule ja vähesele kasule seoses üldise maksustamisviisi kehtestamisest tulenevate väiksemate heitkogustega, ning asjaolule, et heitkogustega seotud üldine olukord Soomes on alates 2004. aastast märkimisväärselt paranenud, tänu teatavate kütuste kvaliteeti käsitlevate riiklike õigusaktide vastuvõtmisele.

Veel rõhutab Soome nõuetele vastavusega seotud kulusid kütusetarnijatele ning erandi kehtivusaja lõpuga seotud halduskulusid ja jõustamisraskusi valitsuse jaoks. Samuti võivad Soome sõnul erandi kehtivusaja lõpuga kaasneva ohutusega seotud probleemid, sest väheneb rannikul olevate tanklate arv.

Samuti on Soome arvamisel, et erandil on regionaalpoliitilised eesmärgid, eelkõige hääbuva äristruktuuriga hõredalt asustatud piirkondades, mis on raskesti ligipääsetavad. Soome eesmärk on säilitada inimasustus kogu riigis ning seepärast on kõrvaliste piirkondade arendamiseks kasutatud märkimisväärses ulatuses riiklikke ja ELi vahendeid. Soome on seisukohal, et erandi kehtivusaja lõpu mõju oleks vastuoluline kõnealuste eesmärkide ja tehtud investeeringutega.

Mõlema taotlusega nähakse erandi kohaldamise lõppkuupäevana ette 31. detsember 2012.

2.2. Taani taotlus

Taani soovib kohaldada eraviisiliste lõbulendude jaoks kasutatava kütuse suhtes aktsiisimaksuvabastust. Meetme eesmärk on vältida halduskoormust, mida tekitab tavapärasele maksustamisviisile üleminekuuga seotud keerulise kontrollisüsteemi rakendamise vajadus.

Taotluses ei ole erandi kehtivusaja lõppkuupäeva ette nähtud.

2.3. Iirimaa taotlused

a) Iirimaa soovib kohaldada vähendatud aktsiisimäära kütuse suhtes, mida kasutatakse eraviisiliste lõbulendude puhul (276,52 eurot 1000 liitri lennukibensiini ja 16 eurot 1000 liitri lennukipetrooli kohta)

Taotluse toetuseks esitati kaks väidet.

Esimene seisneb selles, et erandi kehtivusaja lõppemisega kaasnevad lennukikütuse tarnijatele väga suured nõuetele vastavuse järgimisega seotud kulutused. Samuti võivad sellega kaasneda lennuväljadele märkimisväärsed ühekordsed kulutused.

Teises põhjenduses rõhutatakse eaproportsionaalseid halduskulusid maksuametile, kes peab oma vahendid suunama muult tegevuselt korraliku kontrollisüsteemi rakendamisse.

b) Samuti soovib Iirimaa kohaldada vähendatud maksumäära (47,36 eurot 1000 liitri kohta) eralõbusõidulaevade kütusena kasutatava gaasiõli suhtes.

Iirimaa esitatud põhjendustes rõhutatakse selle valdkonna tähtsust turismi jaoks ning erandi kehtivusaja lõppemisega kaasnevat negatiivset mõju nii laevandussektorile kui ka mitmetele sellega seotud väikeettevõtjatele.

Lisaks märgib Iirimaa, et kõnealusel erandil on ka regionaalpoliitilised eesmärgid ning selle kehtivusaja lõppemine ei oleks kooskõlas varasema siseriikliku ja ühenduse poliitikaga. Sellega piiratakse ka Iirimaa suutlikkust rakendada oma regionaalpoliitikat ja seda võidakse käsitada komisjoni sekkumisena siseriiklikku küsimusse. Kõnealusesse sektorisse on tehtud palju investeringuid nii era- kui ka riiklikest vahenditest, sealhulgas Euroopa rahastamisvahenditest.

Järjekordselt rõhutab Iirimaa nõuetele vastavusega seotud kulusid tööstusele ja sadamatele ning erandi kehtivusaja lõpuga seotud halduskulusid ja jõustamisraskusi valitsuse jaoks.

Taotlustes ei ole erandi kehtivusaja lõppkuupäeva ette nähtud.

3. TAOTLUSTE TAUST

Eraviisiliste lõbulendude ja eraomanduses lõbusõidulaevade puhul kasutatud kütust on ühenduses maksustatud alates 1993. aastast,³ kui teatava liikmesriigi suhtes ei olnud kehtestatud erandit.

Komisjon oli ühenduse transpordi-, keskkonna- ja fiskaalpoliitika järjepidevamaks muutmise eesmärgil juba esimest korda 1996. aastal⁴ teinud ettepaneku kõnealuste erandite kaotamiseks. Seejärel algatas komisjon 2000. aastal kõnesolevate erandite järkjärgulise kaotamise menetluse, märkides, et nende erandite kehtivusaeg peaks lõppema energia maksustamise

³ Nõukogu direktiiv 92/81/EMÜ, 19. oktoober 1992, mineraalõlide aktsiisimaksude struktuuri ühtlustamise kohta (EÜT L 316, 31.10.1992). Direktiiv tunnistati hiljem koos nõukogu 19. oktoobri 1992. aasta direktiiviga 92/82/EMÜ (mineraalõlide aktsiisimäärade ühtlustamise kohta) alates 31. detsembrist 2003 kehtetuks nõukogu direktiiviga 2003/96/EÜ.

⁴ KOM (1996) 549, 14. november 1996.

direktiivi jõustumisel või igal juhul hiljemalt 31. detsembril 2002.⁵ Lõpuks pikendati erandeid 31. detsembrini 2006 ja need liideti hiljem energia maksustamise direktiiviga (artikkel 18 ja II lisa), et nende järkjärguline kaotamine kulgeks sujuvalt.

2006. aasta juuni teatises „Ülevaade nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ II ja III lisas sätestatud eranditest, mis kaotavad kehtivuse 2006. aasta lõpuks“ (edaspidi „2006. aasta juuni teatis“)⁶ märkis komisjon, et võrreldes samaväärses tegevuses (transport või vaba aja veetmine) kasutatava kütusega, ei tuleks uuendada kõnealuses tegevuses kasutatava kütuse soodustingimustel maksustamist. Samal ajal kutsus komisjon neid liikmesriike, kes leidsid, et erandi jätkumine oli teatavatel poliitilistel kaalutlustel endiselt vajalik, esitama vastavalt direktiivi artiklile 19 taotluse, milles nad nõuetekohaselt põhjendavad oma poliitilisi vajadusi.

4. KOMISJONI HINNANG

Energia maksustamise direktiivis sisalduva erandi kehtivusaja lõppemise läbivaatamise laiemas raamistikus oli komisjonil hiljuti võimalus uurida samasuguseid eranditaotlusi, mille olid esitanud teised liikmesriigid. Komisjon võttis 30. novembril 2006 vastu kaks teatist,⁷ milles ta põhjendas, miks tal ei ole läbiviidud analüüsi alusel võimalik kõnealustele taotlustele positiivselt vastata.

Komisjon on arvamusel, et Soome, Taani ja Iirimaa on esitanud põhimõtteliselt samad väited kui need, millele on üksikasjalikult vastatud kahes 30. novembril 2006 vastuvõetud teatises. Kõnealustes teatistes esitatud põhjenduste kokkuvõte on esitatud allpool ning vajaduse korral on seda täiendatud punktidega, mis on seotud taotlevate liikmesriikide esitatud konkreetsemate väidetega.

Komisjon ei saa heaks kiita esitatud väiteid, mis põhinevad tagajärgedel, mis kaasnevad parastamatult üleminekuga erandilt tavapärasele maksustamisele; nendeks on näiteks halduskoormus, nõuetele vastavuse järgimine ja jõustamisraskused või -kulutused, samuti ohutussüsteemid.⁸ Nõukogu on tõepoolest teadlikult kehtestanud eraviisiliste lõbulendude ja eraomanduses lõbusõidulaevade suhtes tavapärase maksustamise ning andnud load erandi kehtestamiseks üksnes esialgsete raskuste ületamise hõlbustamiseks. Seepärast ei ole selliseid põhjendusi võimalik käsitada teatavatele poliitilistele kaalutlustele vastavana energia maksustamise direktiivi artikli 19 tähenduses. Lisaks sellele on käesolevas sättes osutatud huvid ja poliitika, mis on seotud siseturgu, õiglast konkurentsi, keskkonda, energiat ja transporti käsitlevate aspektidega, vastuolus taotletud erandite lubamisega.⁹

⁵ KOM(2000) 678, 15. november 2000.

⁶ KOM(2006) 342, 30. juuni 2006, „Ülevaade nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ II ja III lisas sätestatud eranditest, mis kaotavad kehtivuse 2006. aasta lõpuks.“

⁷ KOM(2006) 743, 30. november 2006, „Komisjoni teatis nõukogule vastavalt nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõikele 1 (eraomanduses lõbusõidulaevade kasutamine)“ ja KOM(2006) 742, 30. november 2006, „Komisjoni teatis nõukogule vastavalt nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 lõikele 1 (eraviisilised lõbulennud)“

⁸ Ohutusküsimusi on igal juhul vastavates õigusaktides käsitletud. Need ei ole seotud energia maksustamise direktiivi eeskirjadega.

⁹ Üksikasjade jaoks vt dokumendid KOM(2006) 742 ja KOM(2006) 743, vastavalt leheküljed 5 ja 6.

Seoses Soome tõstatatud konkurentsiaspektiga, mis hõlmab eraomanduses lõbusõidulaevu, võib väita, et ilmselt mõeldakse selle all minevikus esinenud moonutamist, mida ei tohiks säilitada.¹⁰

Soome väited, mis on seotud õhusõiduki juhtimiseks vajalike teadmiste ja oskustega ning sooviga võtta osa tsiviilmissioonidest, on samuti vastuvõetamatud. Kõnealused vajadused on väga spetsiifilised ning neid on võimalik täita oma loomult ja reguleerimisalalt sobivamate sihtmeetmetega, ilma et eespool osutatud ühenduse huve mõjutaks tasakaalustatud maksustamise suhtes kehtiv ebatavaline erand. Sama kehtib ka Soome esitatud väite suhtes, mis käsitleb raskesti ligipääsetavaid hõredalt asustatud piirkondi, kus asuvad hääbuvad äristruktuurid.¹¹

Piirkondliku aspekti koha pealt soovib komisjon märkida, et minevikus Soomele ja Iirimaaale võimaldatud erandeid ei ole kunagi ametlikult käsitatud ühenduse regionaalpoliitika vahendina. Peale selle ei olnud Euroopa rahalistest vahenditest saadud toetus suunatud konkreetselt eraomanduses lõbusõidulaevade kasutamisele ega tuginenud eeldusele, et Soome ja Iirimaa võivad energia maksustamise direktiivist jätkuvalt kõrvale kalduda.

Lõpuks esitasid Soome ja Iirimaa ka üldisema proportsionaalsust käsitleva väite, mille kohaselt eraviisiliste lõbulendudega või eraomanduses lõbusõidulaevadega seotud heitkogused on kogu transpordisektorit arvesse võttes väikesed ja/või üleminek tavapärasele maksustamisele ei ole tulude seisukohast tõhus. Kõnealuste väidetega viidatakse erandile ekslikult kui lähtepunktile ning mitte seadusandja teadlikule valikule kohaldada kõnealuse tegevuse suhtes tavapäraselt maksustamist. Sel juhul ei nõuta proportsionaalsusega ebavõrdset käsitlemist võrreldes muu samaväärse transpordialase või vaba aja veetmist hõlmava tegevusega ega ületähtsustata asjaolu, mille kohaselt võivad rakenduskulud olla erinevad muude aktsiisimaksuga hõlmatud valdkondadega võrreldes, sest sellised erinevused moodustavad maksukorralduse ühe osa. Ükski kõnealustest väidetest ei sisalda teatavaid poliitilisi kaalutlusi energia maksustamise direktiivi artikli 19 tähenduses.¹²

5. KOKKUVÕTE

Kokkuvõttes leiab komisjon, et Soome, Taani, ja Iirimaa ei ole esitanud mingeid poliitilisi kaalutlusi, mis õigustaksid vajadust ELis juba kahel korral ühehäälselt kehtestatud õigusaktidest veelgi enam kõrvale kalduda ning mis lisaks õigustaksid ühenduse mitme poliitikavaldkonnaga ilmselgelt vastuolus oleva maksustamismeetme olemasolu. Asjaomaste liikmesriikide esitatud argumendid esindavad erandi pikaajalise kehtimise tagajärgi.

Asjaomastel liikmesriikidel on nüüdseks olnud piisavalt aega uue olukorraga kohanemiseks, võttes arvesse asjaolu, et selle ja samasuguste erandite üle on ühenduses arutletud vähemalt 1996. aastast alates ning et komisjon on korduvalt rõhutanud vajadust see järk-järgult kaotada.

Kui erandi kehtivusaja lõppemine peaks väga erilistel või konkreetsetel asjaoludel raskusi põhjustama ning tingimusel, et taotlevad liikmesriigid täielikult järgivad ühenduse õigust, mis käsitleb kas energia maksustamise valdkonda või mõnda muud valdkonda,¹³ võivad nad võtta

¹⁰ Vt KOM(2006) 742, lk 6.

¹¹ Vt KOM(2006) 742, lk 6.

¹² Vt KOM(2006) 742, lk 6; KOM(2006)743, lk 6–7.

¹³ Sealhulgas eelkõige asutamislepingus sätestatud riigiabi käsitlevaid eeskirju.

meetmeid, mille eesmärk on leevendada või kergendada tavapärasele maksustamiskorrale üleminekuga seotud probleeme.

Seetõttu leiab komisjon, et artiklis 19 sätestatud tingimused ei ole täidetud. Sellele tuginedes **ei tee komisjon ettepanekut taotletud lubade andmiseks.**