



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 15.3.2007
COM(2007) 107 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK

**a 2003/96/EK irányelv 19. cikkének (1) bekezdésével összhangban
(magánjellegű, kedvtelési célú hajózás és repülés)**

1. BEVEZETÉS

Az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003/96/EK tanácsi irányelv¹ (a továbbiakban: energiaadózási irányelv vagy irányelv) 19. cikkének (1) bekezdésével összhangban az irányelvben és különösen annak 5., 15. és 17. cikkében előírt rendelkezéseken kívül a Tanács egyhangúlag, a Bizottság javaslata alapján eljárva engedélyezheti, hogy bármely tagállam meghatározott politikai megfontolásokból további adómentességeket vagy adókedvezményeket vezessen be.

A Bizottságnak meg kell vizsgálnia a kérelmet, majd vagy javaslatot kell előterjesztenie a Tanácsnak, vagy pedig tájékoztatnia kell a Tanácsot azokról az indokokról, amelyek miatt nem javasolja ilyen intézkedés engedélyezését.

Az energiaadózási irányelvben 2006 végéig lejáró eltérések felülvizsgálatának tágabb keretében Finnország, Dánia és Írország nyújtott be engedélykérelmeket arra vonatkozóan, hogy 2007-től kezdve eltérhessenek az energiaadózási irányelv rendelkezéseitől a magánjellegű kedvtelési célú repüléshez használt üzemanyag esetében, vagyis azon légi közlekedés esetében, amelyre nem terjed ki az energiaadózási irányelv 14. cikke (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott kötelező mentesség. Továbbá Finnország és Írország engedélyt kért arra, hogy jövedékiadó-mentességet alkalmazhasson a magánjellegű, kedvtelési célú hajózáshoz használt üzemanyagra. Ezeket a leveleket az Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóságon² vették nyilvántartásba.

E közlemény célja a Tanács tájékoztatása azokról az indokokról, amelyek miatt a Bizottság nem javasolja a tagállamok által kért fenti intézkedések engedélyezését.

2. ÖSSZEFOGLALÓ A KÉRELMEKRŐL

2.1. Finnország kérelme

a) Finnország jövedékiadó-mentességet szeretne alkalmazni a magánjellegű, kedvtelési célú repülés céljára használt üzemanyagra.

Az intézkedés célja a kedvtelési célú repülés üzemeltetési feltételeinek fenntartása Finnországban. A finn hatóságok szerint, a kedvtelési célú repülés csökkenése kedvezőtlenül befolyásolná a légi irányítók tudását és repülési képességeit valamint polgári repülési feladatok végrehajtására vonatkozó hajlandóságukat. A repüléssel kapcsolatos üzleti tevékenység is visszaszorulna. Ezért kedvezőtlen hatást gyakorolna a foglalkoztatásra és a versenyre a repülési ágazatban.

Finnország is azt az álláspontot képviseli, hogy a repülő-üzemanyag megadóztatása csökkentené a repülő-üzemanyag töltőállomások számát, amelynek következtében nehézkes lenne az ellátás

¹ A Tanács 2003. október 27-i 2003/96/EK irányelve az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.; A legutóbb a 2004/74/EK és a 2004/75/EK irányelvvel (HL L 157., 2004.4.30., 87. o., ill. 100. o.) módosított irányelv.)

² A leveleket 2006. december 5-én (Finnország), november 13-án (Dánia) és december 14-én (Írország) vették nyilvántartásba.

és így a gépjármű-üzemanyag alternatív használata miatt megnövekednének a biztonsági kockázatok.

Továbbá, Finnország rámutat, hogy mivel az országban kedvtelési célú repülés céljára kevés üzemanyagot használnak fel, a normális adózási elbánás bevezetése jelentéktelen bevétel-növekedéssel és széndioxid-kibocsátás szempontjából is csekély előnnyel jár.

Finnország szerint az egyik oldalon jelentkező alacsony adóbevétel és a másik oldalon felmerülő számottevő adminisztratív költségek miatt az intézkedés költség-hatékonysága jelentéktelen lesz. A repülők nyilvántartása nem teszi lehetővé a kedvtelési célú valamint a kereskedelmi célú repülők megkülönböztetését, így mivel a normális adózási elbánásra való átállás miatt szükség lenne egy összetett ellenőrzési rendszer bevezetésére, az intézkedés jelentős adminisztratív terhekkel járna.

b) Finnország kedvezményes adókulcsot (7,06 cent/liter) kíván alkalmazni a magánjellegű, kedvtelési célú hajózáshoz használt gázolajra.

A kérelem célja mind a hajózással kapcsolatos szolgáltatások, mind az iparág működési feltételei jelenlegi szintjének fenntartása és a kedvtelési célú hajózás feltételeinek megőrzése. Finnország kifejti továbbá azon véleményét, hogy a kérelem elutasítása mind a hajózási ágazatra, mind pedig az ahhoz kötődő számos kis vállalkozásra negatív hatást gyakorol.

Ezen kívül Finnország fenntartja azt a véleményét, hogy az eltérés megszűnéséhez kapcsolódó költségekhez és más következményekhez képest minimális előnyei vannak a normális adózási elbánásra való átállásnak. Finnország azt is hangsúlyozza, hogy az adóintézkedés egyáltalán nem költséghatékony. Finnország rámutat arra is, hogy a normális adózási elbánás bevezetése jelentéktelen bevétel-növekedéssel és kibocsátás szempontjából is csekély előnnyel jár valamint felhívja a figyelmet arra a tényre, hogy Finnországban jelentősen javult a helyzet a kibocsátásokkal kapcsolatban 2004 óta az egyes üzemanyagok minőségére vonatkozó nemzeti szabályozás bevezetésének köszönhetően.

Finnország mindenekelőtt kiemeli a szabályozáshoz való alkalmazkodással kapcsolatos, az üzemanyag-szállítókra háruló költségeket, illetve a közigazgatás számára az eltérés hatályának megszűnése által keletkezett adminisztratív költségeket és végrehajtási nehézségeket. Emellett, Finnország véleménye szerint az eltérés hatályvesztése biztonsági problémákat okoz azáltal, hogy hatására csökkenni fog a part menti üzemanyag-töltő állomások száma.

Finnország azt is fenntartja, hogy az eltérés regionális politikai célokat is szolgál, különösen a hanyatló gazdasági helyzetű, nehezen megközelíthető, ritkán lakott területeket illetően. Finnország célja, hogy az ország egész területe lakott legyen és ennek érdekében jelentős összegeket költenek nemzeti és uniós forrásokból a távoli területek fejlesztésére. Finnország megítélése szerint az eltérés hatályvesztése ellentétes lenne ezekkel a célokkal és aláaknázná az eddigi beruházások hatását.

Mindkét kérelem 2012. december 31-i megszűntetési időpontot irányoz elő.

2.2. Dánia kérelme

Dánia jövedékiadó-mentességet szeretne alkalmazni a magánjellegű, kedvtelési célú repülés céljára használt üzemanyagra. Az intézkedés célja, hogy el lehessen kerülni a normális

adózási elbánásra való átállás miatt szükséges összetett ellenőrzési rendszer végrehajtásának igényéből eredő adminisztratív terheket.

A kérelem nem irányoz elő megszüntetési időpontot.

2.3. Írország kérelme

a) Írország kedvezményes jövedékiadó-kulcsot kíván alkalmazni a magánjellegű, kedvtelési célú repülés céljára használt üzemanyagra (276,52 euro/ 1000 liter a repülőbenzin és 16 euro/ 1000 liter a kerozin esetében).

A kérelmező ország két érvre hivatkozik:

Az első szerint az eltérés hatályának megszűnése a szabályozáshoz való alkalmazkodással kapcsolatosan túlzott költségeket róna a repülőüzemanyag-szállítókra. Ezen kívül jelentős egyszeri költség hárulna a repülőterekre is.

A második érv az adóigazgatásra háruló aránytalan adminisztratív költségekre világít rá, hiszen más tevékenységektől kellene forrásokat átírányítani a megfelelő ellenőrzési rendszer kialakításához.

b) Írország kedvezményes adókulcsot (47,36 euro/ 1000 liter) kíván alkalmazni a magánjellegű, kedvtelési célú hajózáshoz használt gázolajra.

Írország érvelése hangsúlyozza a tevékenység turizmus szempontjából betöltött fontos szerepét és az eltérés hatályának megszűnése által a hajózási ágazatra, valamint az ahhoz kötődő számos kis vállalkozásra gyakorolt negatív hatást.

Továbbá Írország rámutat arra, hogy az eltérés regionális politikai célokat is szolgál és hatályvesztése nem lenne összhangban a korábbi nemzeti és közösségi politikákkal. Korlátozná Írországot regionális politikájának végrehajtásában és ezt úgy lehetne értékelni, mintha a Bizottság olyan ügybe avatkozna be, amely alapvetően belügyi kérdés. Az ágazatba magán- és közpénzeket is fektettek, beleértve európai alapokat is.

Írország újfent felhívja a figyelmet a szabályozáshoz való alkalmazkodással kapcsolatos, az iparágra és a kikötőkre háruló költségekre, illetve a közigazgatás számára az eltérés hatályának megszűnése által keletkezett adminisztratív költségekre és végrehajtási nehézségekre.

A kérelmek nem irányoznak elő megszüntetési időpontot.

3. A KÉRELMEK HÁTTERE

A magánjellegű, kedvtelési célú repüléshez és hajózáshoz használt üzemanyag 1993 óta adóköteles³, kivéve ha egyes tagállamokra különleges eltérés vonatkozik.

³ A Tanács 1992. október 19-i 92/81/EGK irányelve az ásványolajok jövedéki adója szerkezetének összehangolásáról (HL L 316., 1992.10.31., 19. o.). Ezt és az ásványolajok jövedékiadó-mértékének közelítéséről szóló, 1992. október 19-i 92/82/EGK tanácsi irányelvet a 2003/96/EK tanácsi irányelv 2003. december 31-ével hatályon kívül helyezte.

A közösségi közlekedési, környezetvédelmi és adóügyi politikái összhangjának fokozása érdekében a Bizottság már 1996-ban javasolta ezen eltérések eltörlését⁴. Ezt követően a Bizottság 2000-ben javasolta a szóban forgó eltérések fokozatos megszüntetését azzal, hogy kimondta, a kérdéses eltéréseket az energiaadó-irányelv hatálybalépéséig, de legkésőbb 2002. december 31-ig kívánatos lenne hatályon kívül helyezni⁵. Az eltéréseket végül 2006. december 31-ig kiterjesztették, és később belefoglalták őket az energiaadó-irányelvbe (18. cikk és II. melléklet) azzal a céllal, hogy megkönnyítsék zökkenőmentes megszüntetésüket.

A 2006. júniusi, „A 2003/96/EK tanácsi irányelv II. és III. mellékletében előírt, 2006 végéig hatályos eltérések felülvizsgálata” című közleményében (a továbbiakban: a 2006. júniusi közlemény)⁶ a Bizottság megállapította, hogy a szóban forgó tevékenységek során felhasznált üzemanyag – hasonló (közlekedési vagy kedvtelési célú) tevékenységek során felhasznált üzemanyagokhoz képest – kedvezményes adóztatását nem célszerű megújítani. Ugyanakkor a Bizottság felszólította a tagállamokat, hogy – amennyiben meghatározott politikai megfontolásokból további eltérést tartanak szükségesnek – a szakpolitikai szükségesség megfelelő indoklásával nyújtsanak be kérelmet az irányelv 19. cikke alapján.

4. A BIZOTTSÁG ÉRTÉKELÉSE

Az energiaadózási irányelvben 2006 végéig lejáró eltérések felülvizsgálatának tágabb keretében a Bizottság nemrégiben megvizsgált más tagállamok által benyújtott, eltérésre irányuló, hasonló kérelmeket. 2006. november 30-án a Bizottság elfogadott két közleményt⁷, amelyekben indokolja, hogy az elvégzett vizsgálatok alapján miért nem támogatja a kérelmek pozitív elbírálását.

A Bizottság úgy találja, hogy Finnország, Dánia és Írország nagyrészt ugyanazokat az érveket sorakoztatta fel, amelyekkel a Bizottság részletesen foglalkozott két 2006. november 30-i közleményében. A két közleményben foglalt indoklás összefoglalása alább található és ahol szükséges, a kérelmező tagállamok konkrét érveire kapcsolódó pontok egészítik ki.

A Bizottság nem fogad el olyan érveket, amelyek csupán az eltérésről a normális adózásra való átállás következményein alapulnak, mint például adminisztratív terhek, megfelelési és végrehajtási nehézségek és költségek, valamint biztonsági kérdések⁸. A Tanács szándékosan döntött úgy, hogy általános szabályként a magánjellegű, kedvtelési célú repülést is normális adózásnak veti alá és csak a kezdeti nehézségek leküzdésének elősegítésére engedélyez eltérést. Az ilyen érvek nem tekinthetők az energiaadózási irányelv 19. cikke értelmében vett meghatározott politikai megfontolásnak. Továbbá az egységes piacra, a tisztességes

⁴ COM(1996) 549, 1996. november 14.

⁵ COM(2000) 678, 2000. november 15.

⁶ A 2003/96/EK tanácsi irányelv II. és III. mellékletében előírt, 2006 végéig hatályos eltérések felülvizsgálatáról szóló bizottsági közlemény (COM(2006) 342, 2006. június 30.)

⁷ A Bizottság közleménye a Tanácsnak a 2003/96/EK tanácsi irányelv (magánjellegű, kedvtelési célú repülés) 19. cikke (1) bekezdésével összhangban (COM(2006) 743, 2006. november 30.) és a Bizottság közleménye a Tanácsnak a 2003/96/EK tanácsi irányelv (magánjellegű, kedvtelési célú repülés) 19. cikke (1) bekezdésével összhangban (COM(2006) 742, 2006. november 30.)

⁸ Megfelelő jogszabályok foglalkoznak a biztonsági kérdésekkel, amelyek így nem kötődnek az energiaadó-irányelv szabályaihoz.

versenyre, a környezetre, az energiára és a közlekedésre vonatkozó, e rendelkezésben említett érdekek és politikák világosan ellentmondanak a kért eltérések engedélyezésének⁹.

A Finnország által a magánjellegű, kedvtelési célú hajózással kapcsolatban felvetett „verseny” vonatkozásában a Bizottság azt állapította meg, hogy ez csupán egy múltbeli torzulás, amelyet nem szabad állandósítani¹⁰.

Finnországnak a légi irányítók tudását és repülési képességeit valamint a polgári repülési feladatok végrehajtására vonatkozó hajlandóságot illető érveit sem lehet elfogadni. A vonatkozó igények nagyon konkrétak és kielégíthetők célzott intézkedésekkel, amelyek – mind jellegükben mind pedig hatályukban – sokkal alkalmasabbak az ilyen célok támogatására anélkül, hogy a harmonizált adók alóli rendellenes mentesítéssel a fent említett közösségi érdekekre hatással lennének. Ez vonatkozik a Finnországnak a hanyatló gazdasági helyzetű, nehezen megközelíthető, ritkán lakott területeket illetően felhozott érvére is¹¹.

A regionális szempontot tekintve, a Bizottság szeretne rámutatni, hogy a múltban Finnország és Írország számára engedélyezett eltérések soha nem voltak hivatalosan a közösségi regionális politika részei. Emellett az európai alapok által nyújtott támogatás soha nem kifejezetten a magánjellegű, kedvtelési célú repülés üzemeltetésére irányult, és nem kötődött ahhoz az előfeltételhez sem, hogy Finnország és Írország továbbra is eltérjen az energiaadózási irányelvtől.

Finnország és Írország egy általánosabb arányossági érvre is hivatkozik, amely szerint a magánjellegű, kedvtelési célú repülés és hajózás kibocsátásai a közlekedési ágazat összes kibocsátásához képest jelentéktelenek és/ vagy a normális adózásra való átállás nem hatékony a bevétel szempontjából. Ezek az érvek tévesen a mentességből indulnak ki és nem a jogalkotó azon szándékából, hogy a kérdéses tevékenységeket normális adózás alá veti. Ebből a szempontból az arányosság nem igényel egyenlőtlen elbánást a hasonló közlekedési vagy szabadidős tevékenységekkel és annak sincs különös jelentősége, hogy a végrehajtás költsége különbözhet a más jövedékiadó-területekre vonatkozótól hiszen az ilyen különbségek az adóigazgatás jellegéből erednek. Ezek közül egyik érv sem képvisel az irányelv 19. cikke értelmében vett meghatározott politikai megfontolást¹².

5. KÖVETKEZTETÉS

Mindent egybevéve a Bizottság úgy véli, hogy Finnország, Dánia és Írország nem hivatkozott olyan meghatározott politikai megfontolásokra, amelyek igazolnák az EU-ban már két alkalommal egyhangúlag hatályba léptetett jogszabályoktól való eltérés szükségességét, és amelyek indokoltá tennék a számos közösségi politikának egyértelműen ellentmondó adózási intézkedések meglétét. Az érintett tagállamok által felhozott érvek magából a hosszú időn át fenntartott eltérésekből eredő következményekre utalnak.

Tekintve, hogy ilyen és hasonló eltérések legalább 1996 óta vita tárgyát képezik a Közösségben, és hogy a Bizottság több ízben is fokozatos megszüntetésük szükségessége mellett foglalt állást, a tagállamoknak elegendő idő állt rendelkezésükre, hogy az új helyzethez alkalmazkodjanak.

⁹ A részletekért vö. COM(2006) 742 és COM(2006) 743, 5. illetve 6. oldalak.

¹⁰ Vö. COM(2006) 742, 6. o.

¹¹ Vö. COM(2006) 742, 6. o.

¹² Vö. COM(2006) 742, 6. o. COM(2006) 743, 6. és 7. o.

Amennyiben az eltérés hatályvesztése nehézségeket okoz konkrét, nagyon sajátos körülmények esetén, és a tagállamok minden tekintetben tiszteletben tartják a közösségi jogot, akkor akár az energiaadóztatáshoz kapcsolódva, akár más módon¹³, a kérelmező tagállamok elfogadhatnak olyan intézkedéseket, amelyek enyhítik vagy mérséklik a rendes adóztatás rendszerére való átállás okozta nehézségeket.

A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a 19. cikkben megállapított feltételek nem teljesülnek. Ennek alapján **a Bizottság nem javasolja a kért engedélyek megadását.**

¹³ Beleértve mindenekelőtt az állami támogatásokra vonatkozó, a szerződésben foglalt szabályokat.