



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 15.3.2007
KOM(2007) 107 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI

**pagal Tarybos direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 1 dalį
(plaukiojimas privačiais pramoginiais laivais ir privatus pramoginis skraidymas)**

1. IŽANGA

Pagal Tarybos direktyvos 2003/96/EB¹, pakeičiančios Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą (toliau – energijos mokesčių direktyva arba direktyva), 19 straipsnio 1 dalį, taip pat kitas direktyvos nuostatas (ypač 5, 15 ir 17 straipsnių) Taryba, Komisijai pasiūlius, bet kuriai valstybei narei gali vieningai leisti toliau atleisti nuo mokesčių arba juos sumažinti remiantis ypatingais politiniais sumetimais.

Prašymus nagrinėja Komisija. Po to ji pateikia pasiūlymą Tarybai arba praneša Tarybai priežastis, dėl kurių nepateikė pasiūlymo leisti šią priemonę.

Atsižvelgdamos į tai, kad atliekamas visų nuo energijos mokesčių direktyvos leidžiančių nukrypti nuostatų, kurių galiojimas baigiasi 2006 m. pabaigoje, persvarstymas, Suomija, Danija ir Airija pateikė prašymus leisti nuo 2007 m. nukrypti nuo energijos mokesčių direktyvos nuostatų dėl privačiam pramoginiam skraidymui naudojamų degalų, tai yra oro navigacijos, kuriai netaikomas energijos mokesčių direktyvos 14 straipsnio 1 dalies b punkte numatytas privalomas neapmokestinimas. Be to, Suomija ir Airija taip pat paprašė leisti akcizais neapmokestinti plaukiojimui privačiais pramoginiais laivais naudojamų degalų. Šie laiškai užregistruoti Mokesčių ir muitų sąjungos generaliniame direktorate².

Šiuo komunikatu siekiama pranešti Tarybai priežastis, dėl kurių Komisija nesiūlo leisti minėtoms valstybėms narėms taikyti jų prašomas priemones.

2. TRUMPA INFORMACIJA APIE PRAŠYMUS

2.1. Suomijos prašymas

a) Suomija norėtų netaikyti akcizų degalams, naudojamiems privačiam pramoginiam skraidymui.

Priemone siekiama sudaryti sąlygas tęsti rekreacinės aviacijos veiklą Suomijoje. Suomijos valdžios institucijų teigimu, sumažėjęs rekreacinės aviacijos veiklos mastas turės neigiamos įtakos lakūnų žinioms ir skraidymo įgūdžiams, taip pat jų norui vykdyti civilinius skrydžius. Taip pat sumažėtų su aviacija susijusios ūkinės veiklos mastas. Todėl tai turėtų neigiamų pasekmių užimtumui ir konkurencijai aviacijos sektoriuje.

Suomija taip pat teigia, kad, apmokestinus aviacinius degalus, sumažėtų jų pardavimo vietų skaičius ir įsigyti tokių degalų būtų labai sunku: kiltų pavojus saugai, nes kaip alternatyva orlaiviuose būtų pradėti naudoti automobilių degalai.

Be to, Suomija tvirtina, kad dėl šalyje sumažėjusio degalų vartojimo rekreacinės aviacijos reikmėms ėmus taikyti bendrą apmokestinimo tvarką pajamos padidėtų labai nežymiai, o nauda, gauta sumažėjus anglies išmetimui, būtų nedidelė.

¹ 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą (OL L 283, 2003 10 31, p. 51). Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais direktyvomis 2004/74/EB ir 2004/75/EB (OL L 157, 2004 4 30, p. 87 ir 100).

² Laiškai, registruoti 2006 m. gruodžio 5 d. (Suomijos), 2006 m. lapkričio 13 d. (Danijos) ir 2006 m. gruodžio 14 d. (Airijos).

Suomijos teigimu, tai, kad bus gauta mažai mokesčių pajamų ir gerokai padidės administracinės išlaidos, reiškia, kad priemonės ekonominis efektyvumas bus labai menkas. Remiantis orlaivių registras neįmanoma atskirti, ar orlaivis naudojamas rekreacinėms, ar komercinėms reikmėms, todėl priemonė lemtų dideles administracines išlaidas, nes pradėjus taikyti standartinį apmokestinimą reikėtų įdiegti sudėtingą kontrolės sistemą.

b) Suomija taip pat norėtų taikyti lengvatinį tarifą (7,06 centų už litrą) gazoliui, kuris naudojamas kaip privačių pramoginių laivų degalai.

Prašymu siekiama nekeisti sąlygų, kuriomis veikia su plaukiojimu laivais susijęs paslaugų sektorius ir pramonė, ir užtikrinti, kad išliktų sąlygos plaukiojimui pramoginiais laivais. Suomija taip pat tvirtina, kad tiek laivybos sektorius, tiek daug su juo susijusių mažų įmonių patirs neproporcingą neigiamą poveikį.

Be to, Suomija teigia, kad nauda, kuri bus gauta pradėjus taikyti standartinį apmokestinimą, bus minimali, palyginti su išlaidomis ir kitomis pasekmėmis, susijusiomis su leidžiančios nukrypti nuostatos galiojimo pasibaigimu. Ji taip pat pabrėžia ekonominį mokesčių priemonės neefektyvumą. Suomija taip pat pabrėžia, kad nustačius bendrą apmokestinimo tvarką pajamos padidėtų labai nežymiai, o nauda, gauta sumažėjus išmetalų kiekiui, būtų nedidelė ir kad bendra padėtis dėl išmetalų Suomijoje labai pagerėjo nuo 2004 m. pradėjus taikyti nacionalinius teisės aktus, reglamentuojančius tam tikrų degalų kokybę.

Be to, Suomija pabrėžia, kad dėl administravimo, kuris bus būtinas pasibaigus leidžiančios nukrypti nuostatos galiojimui, degalų tiekėjai patirs reikalavimų laikymosi ir administracinių išlaidų, taip pat susidurs su vykdymo užtikrinimo sunkumais. Be to, Suomijos teigimu, pasibaigus leidžiančios nukrypti nuostatos galiojimui kils saugos problemų, nes pakrantėje sumažės degalinių skaičius.

Suomija taip pat tvirtina, kad leidžiančia nukrypti nuostata siekiama regioninės politikos tikslų, ypač mažai apgyvendintuose ir sunkiai pasiekiamuose regionuose, kuriuose vykdoma vis mažiau ekonominės veiklos. Suomija siekia, kad visa šalis būtų apgyvendinta, todėl daug nacionalinių ir ES lėšų išleido atokioms vietovėms vystyti. Suomijos nuomone, leidžiančios nukrypti nuostatos galiojimo pasibaigimas neatitiktų šių tikslų ir jau padarytų investicijų.

Abiejuose prašymuose numatyta priemonės galiojimo pabaigos data – 2012 m. gruodžio 31 d.

2.2. Danijos prašymas

Danija norėtų netaikyti akcizų privačiam pramoginiam skraidymui naudojamiems degalams. Priemone siekiama išvengti administracinės naštos, kilsiančios prireikus įgyvendinti sudėtingą kontrolės sistemą, kuri bus būtina pradėjus taikyti standartinį apmokestinimą.

Priemonės galiojimo pabaigos data prašyme nenumatyta.

2.3. Airijos prašymai

a) Airija norėtų taikyti lengvatinį akcizo tarifą privačiam pramoginiam skraidymui naudojamiems degalams (276,52 EUR už 1 000 litrų aviacinio benzino ir 16,00 EUR už 1 000 litrų aviacinio žibalo)

Prašymui pagrįsti pateikti du argumentai.

Pirma, pasibaigus leidžiančios nukrypti nuostatos galiojimui aviacinių degalų tiekėjai patirs pernelyg didelių reikalavimų laikymosi išlaidų. Dėl to labai didelių vienkartinių išlaidų taip pat gali turėti aerodromai.

Antra, pabrėžiamos neproporcingos administracinės išlaidos, susijusios su mokesčių administravimu, dėl kurio reikės kitai veiklai skirtus išteklius nukreipti tinkamai kontrolės sistemai įgyvendinti.

b) Airija taip pat norėtų taikyti lengvatinį tarifą (47,36 EUR už 1 000 litrų) gazoliui, kuris kaip degalai naudojamas privačiuose pramoginiuose laivuose.

Airijos pateiktuose argumentuose pabrėžiama šios veiklos svarba turizmui ir neigiamas poveikis laivybos sektoriui ir daug su juo susijusių mažų įmonių.

Be to, Airija teigia, kad leidžiančia nukrypti nuostata taip pat siekiama regioninės politikos tikslų, o jos galiojimo pasibaigimas neatitiktų ankstesnės nacionalinės ir Bendrijos politikos. Taip būtų ribojamos Airijos galimybės įgyvendinti regioninę politiką, o tai būtų galima vertinti kaip Komisijos kišimasi į iš esmės vidaus reikalą. Į šį sektorių investuota daug privačių, valstybės ir Europos lėšų.

Be to, Airija dar kartą pabrėžia, kad dėl administravimo, kuris bus būtinas pasibaigus leidžiančios nukrypti nuostatos galiojimui, šis sektorius ir prieplaukos patirs reikalavimų laikymosi ir administracinių išlaidų, taip pat susidurs su vykdymo užtikrinimo sunkumais.

Priemonės galiojimo pabaigos data prašymuose nenumatyta.

3. PRAŠYMŲ APLINKYBĖS

Degalai, naudojami privatiems pramoginiams skrydžiams ir privačiam pramoginiam plaukiojimui apmokestinami Bendrijoje nuo 1993 m.³, išskyrus kai kurias valstybes nares, kurioms buvo leista taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas.

Siekdama didesnio Bendrijos transporto, aplinkos ir fiskalinės politikos nuoseklumo, Komisija panaikinti šias leidžiančias nukrypti nuostatas pirmą kartą pasiūlė 1996 m.⁴. Vėliau, 2000 m., Komisija inicijavo palaipsnių šių leidžiančių nukrypti nuostatų panaikinimą pareikšdama, kad jų galiojimas turėtų baigtis išgaliojus energijos mokesčių direktyvai arba bet kuriuo atveju ne vėliau kaip 2002 m. gruodžio 31 d.⁵. Galiausiai, leidžiančių nukrypti nuostatų galiojimas buvo pratęstas iki 2006 m. gruodžio 31 d., o vėliau jos buvo įtrauktos į energijos mokesčių direktyvą (18 straipsnį ir II priedą) siekiant palengvinti sklandžiai nutrauki jų taikymą.

2006 m. birželio mėn. komunikate „Tarybos direktyvos 2003/96/EB II ir III prieduose nustatytų leidžiančių nukrypti nuostatų, kurios baigia galioti 2006 m. pabaigoje, apžvalga“

³ 1992 m. spalio 19 d. Tarybos direktyva 92/81/EEB dėl akcizo už mineralines alyvas struktūrų derinimo (OL L 316, 1992 10 31). Direktyva, vėliau panaikinta Tarybos direktyva 2003/96/EB nuo 2003 m. gruodžio 31 d. kartu su 1992 m. spalio 19 d. Tarybos direktyva 92/82/EEB dėl mineralinėms alyvoms taikomų akcizo tarifų suderinimo.

⁴ 1996 m. lapkričio 14 d. COM(1996) 549.

⁵ 2000 m. lapkričio 15 d. COM(2000) 678.

(toliau – 2006 m. birželio mėn. komunikatas)⁶ Komisija nurodė, kad lengvatinis degalų, naudojamų nagrinėjamajai veiklai, palyginti su panašiai veiklai naudojamais degalais (vežimui arba laisvalaikiui), apmokestinimas neturėtų būti atnaujintas. Komisija taip pat paragino valstybes nares, manančias, kad, vis dėlto, dėl ypatingų politinių sumetimų reikia toliau taikyti leidžiančią nukrypti nuostatą, pateikti prašymą pagal direktyvos 19 straipsnį ir nurodyti politinius poreikius pagrindžiančias priežastis.

4. KOMISIJOS VERTINIMAS

Atlikdama visų nuo energijos mokesčių direktyvos leidžiančių nukrypti nuostatų persvarstymą, Komisija neseniai turėjo galimybę nagrinėti panašius prašymus taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas, kuriuos pateikė kai kurios kitos valstybės narės. 2006 m. lapkričio 30 d. Komisija priėmė du komunikatus⁷, kuriuose nurodė priežastis, dėl kurių, remdamasi atlikta analize, negali patenkinti tų prašymų.

Komisija mano, kad Suomija, Danija ir Airija daugiausia pateikė tokius pačius argumentus kaip tie, kurie buvo išsamiai išnagrinėti 2006 m. lapkričio 30 d. priimtuose komunikatuose. Toliau apibendrinamos šiuose komunikatuose išdėstytos priežastys, prireikus jas papildant aspektais, susijusiais su konkretesniais argumentais, kuriuos nurodė prašymus pateikusias valstybės narės.

Komisija negali priimti argumentų, kuriuos pateikiant remtasi pasekmėmis, kurios yra paprasčiausiai būdingos perėjimui nuo leidžiančios nukrypti nuostatos taikymo prie standartinio apmokestinimo, kaip antai administracine našta, reikalavimų laikymosi ir vykdymo užtikrinimo sunkumais arba išlaidomis, taip pat saugos problemomis⁸. Iš tiesų, Taryba apgalvotai pasirinko apmokestinti privačius pramoginius skrydžius ir privatų pramoginį plaukiojimą įprastine tvarka, o leidžiančias nukrypti nuostatas leisti taikyti tik siekiant įveikti pradinį sunkumą. Todėl tokių argumentų negalima laikyti atitinkančiais ypatingus politinius sumetimus pagal energijos mokesčių direktyvos 19 straipsnį. Be to, tame straipsnyje nurodyti interesai ir politikos sritys, susiję su vidaus rinka, sąžininga konkurencija, aplinka, energija ir transporto aspektais, aiškiai pateisina atsisakymą leisti taikyti prašomas leidžiančias nukrypti nuostatas⁹.

Dėl Suomijos nurodyto su plaukiojimu privačiais pramoginiais laivais susijusio konkurencijos aspekto: jis tik atspindi anksčiau buvusį iškreipimą, kuris neturėtų tęstis neribotą laiką¹⁰.

Negalima priimti ir Suomijos argumentų dėl pilotų navigacinių žinių, gebėjimų ir noro vykdyti civilinius skrydžius. Susiję poreikiai yra labai specifiniai ir gali būti patenkinti tikslingesnėmis priemonėmis, kurios būtų tinkamesnės pobūdžio bei aprėpties prasme ir kuriomis nebūtų daromas poveikis minėtiems Bendrijos interesams nepagrįstai

⁶ 2006 m. birželio 30 d. COM(2006) 342 Tarybos direktyvos 2003/96/EB II ir III prieduose nustatytų leidžiančių nukrypti nuostatų, kurios baigia galioti 2006 m. pabaigoje, apžvalga.

⁷ 2006 m. lapkričio 30 d. Komisijos komunikatas Tarybai COM(2006) 743 atsižvelgiant į Tarybos direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 1 dalį (klausingais, susijusiais su privačiais pramoginiais laivais) ir 2006 m. lapkričio 30 d. Komisijos komunikatas Tarybai COM(2006) 742 atsižvelgiant į Tarybos direktyvos 2003/96/EB 19 straipsnio 1 dalį (privatūs skrydžiai pramogų tikslu).

⁸ Saugos klausimai bet kuriuo atveju reglamentuojami atitinkamų teisės aktų. Jie nesusiję su energijos mokesčių direktyvos taisyklėmis.

⁹ Išsamiau *cf.* COM(2006)742 5 psl. ir COM(2006)743 6 psl.

¹⁰ *Cf.* COM(2006)742, p. 6.

neapmokestinant suderintais mokesčiais. Šis vertinimas tinka ir Suomijos argumentui dėl atokių ir mažai apgyvendintų regionų, kuriuose nyksta ekonominė veikla¹¹.

Grįždama prie regioninio aspekto, Komisija norėtų pažymėti, kad anksčiau Suomijai ir Airijai leistos taikyti leidžiančios nukrypti nuostatos niekada nebuvo oficialiai laikomos Bendrijos regioninės politikos priemonėmis. Be to, iš Europos lėšų teikta parama nebuvo nei specialiai skirta plaukiojimui privačiais pramoginiais laivais, nei grindžiama prielaida, kad Suomija ir Airija galės toliau nukrypti nuo energijos mokesčių direktyvos.

Galiausiai, Suomija ir Airija taip pat pateikė bendresnį argumentą dėl proporcingumo teigdamos, kad pramoginio skraidymo ir pramoginio plaukiojimo nulemtas išmetalų kiekis, palyginti su viso transporto sektoriaus išmetalų kiekiu, yra mažas ir (arba) kad perėjimas prie standartinio apmokestinimo yra neefektyvus pajamų požiūriu. Pateikiant šiuos argumentus atspirties tašku klaidingai pasirinktas neapmokestinimas, o ne apgalvotas teisės aktų leidėjo pasirinkimas apmokestinti nagrinėjamąją veiklą standartine tvarka. Vertinant iš šio požiūrio taško, kad būtų užtikrintas proporcingumas, šiai veiklai nebūtina taikyti kitokių sąlygų nei panašioms transporto ar laisvalaikio veiklos rūšims, taip pat negalima ypatingai svarbiu laikyti to, kad įgyvendinimo išlaidos gali skirtis, palyginti su išlaidomis kitose akcizų srityse, nes tokio pobūdžio skirtumai yra būdingi mokesčių administravimui. Nei vieno iš šių argumentų negalima laikyti ypatingais politiniais sumetimais pagal direktyvos 19 straipsnį¹².

5. IŠVADA

Apibendrinant, Komisija laikosi nuomonės, kad Suomija, Danija ir Airija nenurodė jokių ypatingų politinių sumetimų, kuriais būtų galima pagrįsti poreikį toliau nukrypti nuo Europos Sąjungoje jau du kartus vieningai priimtų teisės aktų ir kuriais, be to, būtų galima pagrįsti fiskalinės priemonės, aiškiai neatitinkančios kelių Bendrijos politikos sričių, taikymą. Šių valstybių narių pateikti argumentai veikiausiai yra susiję su ilgą laiką galiojusios leidžiančios nukrypti nuostatos pasekmėmis.

Šių ir panašių leidžiančių nukrypti nuostatų aptarimas Bendrijoje prasidėjo 1996 m. ar net anksčiau, o Komisija ne kartą pabrėžė, jog būtina palaipsniui nutraukti leidžiančių nukrypti nuostatų galiojimą, todėl valstybės narės jau turėjo pakankamai laiko prisitaikyti prie naujos padėties.

Jeigu, pasibaigus leidžiančios nukrypti nuostatos galiojimui, labai ypatingomis ar konkrečiomis aplinkybėmis prašymus pateikusioms valstybėms narėms kiltų sunkumų, jos gali, jeigu laikosi visų Bendrijos teisės aktų, nesvarbu, ar jie susiję su energijos apmokestinimu, ar kitomis sritimis¹³, imtis priemonių, kuriomis siekiama sumažinti arba sušvelninti problemas, kurių gali kilti pereinamuoju laikotarpiu pradėjus taikyti standartinę apmokestinimo tvarką.

Todėl Komisija daro išvadą, kad prašymai neatitinka 19 straipsnyje nustatytų sąlygų. Todėl **Komisija nesiūlo suteikti prašomų leidimų.**

¹¹ Cf. COM(2006)742, p. 6.

¹² Cf. COM(2006)742, p. 6; COM(2006)743, p. 6 ir 7.

¹³ Įskaitant, pirmiausia, Sutartyje nustatytas valstybės pagalbos reglamentavimo taisykles.