ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 22.10.2012
COM(2012) 605 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА

за мястото на облагане на доставките на стоки и услуги, в т.ч. ресторантьорски услуги, за пътниците на борда на кораби, въздухоплавателни съдове, влакове и автобуси, изготвен съгласно член 37, параграф 3 от Директива 2006/112/ЕО на Съвета от 28 ноември 2006 година относно общата система на данъка върху добавената стойност

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА

за мястото на облагане на доставките на стоки и услуги, в т.ч. ресторантьорски услуги, за пътниците на борда на кораби, въздухоплавателни съдове, влакове и автобуси, изготвен съгласно член 37, параграф 3 от Директива 2006/112/ЕО на Съвета от 28 ноември 2006 година относно общата система на данъка върху добавената стойност

СЪДЪРЖАНИЕ

1. Контекст и обхват на доклада ... 3

2. Описание на действащите разпоредби, които уреждат доставките на стоки и услуги, извършвани на борда на превозни средства ... 3

2.1. Необходимост от специални разпоредби за доставките на стоки и услуги, извършвани на борда на превозни средства ... 3

2.2. Място на доставка ... 4

2.3. Освобождаване на доставките, извършвани на борда на превозни средства ... 5

3. Основни проблеми ... 5

3.1. Използване и тълкуване на някои понятия ... 6

3.1.1. Понятието „част от пътуването в Общността“ при превоз на пътници, извършван в Общността ... 6

3.1.2. Третиране на „спиранията“ ... 6

3.1.3. Понятията „потребление на борда“ и „ресторантьорски и кетъринг услуги“ ... 7

3.2. Услуги извън ресторантьорските и кетъринг услугите ... 7

3.3. Обхват на прилаганото освобождаване ... 7

3.4. Конкретни въпроси, повдигнати от заинтересованите лица ... 8

3.5. Особеният случай при доставки, извършвани на борда на кораби за круизи ... 9

4. Перспективи ... 9

1. КОНТЕКСТ И ОБХВАТ НА ДОКЛАДА

Съгласно член 37, параграф 3 от Директива 2006/112/ЕО на Съвета от 28 ноември 2006 година относно общата система на данъка върху добавената стойност[1] (наричана по-долу „Директивата за ДДС“) „*при най-ранна възможност Комисията представя на Съвета доклад, ако е необходимо придружен с подходящи предложения, за мястото на облагане на доставката на стоки за консумация на борда и доставката на услуги, включително ресторантьорски услуги, за пътници на борда на кораби, въздухоплавателни средства или влакове*“.

Директива 2008/8/ЕО от 12 февруари 2008 г.[2] (с която Директивата за ДДС бе изменена, по-конкретно разпоредбите за мястото на доставка на услуги) бе съпроводена от следното изявление за протокола: „*Съветът и Комисията са единодушни, че това предложение не засяга предвиденото в член 37 от Директива 2006/112/ЕО преразглеждане на мястото на облагане на доставката на стоки за потребление на борда, както и на доставката на услуги, включително ресторантьорски услуги, за пътници на борда на кораби, самолети или влакове. Това задължение за преразглеждане обхваща изрично и услугите, доставяни на борда на кораби (включително кораби за [круизни] туристически пътувания), и обхваща също и новото правило, определящо мястото на доставка, определено в член 57 от Директива 2006/112/ЕО.*“

Настоящият доклад е съсредоточен върху мястото на доставка на стоки за потребление и услуги, в т.ч. ресторантьорски услуги, доставяни за пътници на борда на кораби, въздухоплавателни средства и влакове. За да бъде завършена картината на този пазарен сегмент, в доклада се разглеждат и други въпроси, като например третирането на стоките, предназначени за потребление на друго място, доставяни на борда на превозни средства, доставките в автобуси, както и прилаганите понастоящем в този сектор освобождавания.

При изготвянето на доклада Комисията положи усилия да извърши възможно най-обширен преглед на положението в отрасъла. Първо, предприятията, действащи в този сектор, бяха приканени да представят мнението си за сегашното положение, посочвайки стоящите пред тях проблеми и предлагайки решения за в бъдеще. Държавите членки също бяха приканени да изложат използваните понастоящем от тях практики и очакванията си в тази област. Освен това външен изпълнител извърши експертно проучване (наричано по-долу „експертното проучване“)[3], което се публикува заедно с настоящия доклад.

---

1 ОВ L 347, 11.12.2006 г., стр. 1.

2 ОВ L 44, 20.2.2008 г, стр. 11.

3 „Expert study on the issues arising from taxing the supply of goods and the supply of services, including restaurant and catering services, for consumption on board means of transport“ от 8 февруари 2012 г., извършено от PricewaterhouseCoopers.

2. ОПИСАНИЕ НА ДЕЙСТВАЩИТЕ РАЗПОРЕДБИ, КОИТО УРЕЖДАТ ДОСТАВКИТЕ НА СТОКИ И УСЛУГИ, ИЗВЪРШВАНИ НА БОРДА НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

2.1. Необходимост от специални разпоредби за доставките на стоки и услуги, извършвани на борда на превозни средства

Характерът на доставките на стоки и услуги е еднакъв, независимо дали се извършват на борда на превозни средства или не. Но при доставките на стоки и услуги, извършвани на борда на превозни средства, физическото място на доставката се променя, тъй като тя се извършва на „платформа“, която обикновено се придвижва от едно място до друго. С други думи, стоките и услугите не се превозват, за да бъдат доставени, а се доставят, докато са в движение.

Ето защо поради особените обстоятелства, при които се извършват доставките на борда на превозни средства, за тях се прилагат специални разпоредби. Целта е да се гарантира, доколкото е възможно, че данъчното облагане се извършва на мястото, където се извършва потреблението, без прилагането на тези разпоредби да бъде твърде сложно.

Специалните разпоредби са оправдани, но следва да се подчертае, че макар доставките на борда на превозни средства да се извършват в особена среда, когато се извършват на територията на ЕС, произтичащото от тях потребление е на неговата територия и принципно те не следва да се третират за данъчни цели по-различно от същите доставки, извършвани на други места в ЕС.

2.2. Място на доставка

Съгласно член 37, параграф 1 и член 57, параграф 1 от Директивата за ДДС за място на доставка на стоки и ресторантьорски и кетъринг услуги, извършвана на борда на кораби, въздухоплавателни средства и влакове „*по време на частта от услугата по превоза на пътници, извършван в Общността*“, се счита точката на отпътуване при превоза на пътници.

Според член 37, параграф 2 и член 57, параграф 2 тази „част“ (наричана по-долу „частта от пътуването в Общността“) се определя като „*частта, която е извършена без спиране извън Общността, между точката на отпътуване и точката на пристигане при превоза на пътници*“. „Място на отпътуване при превоз на пътници“ е „*първата определена по разписание точка за качване на пътници в Общността, когато е приложимо след спиране извън Общността*“. „Място на пристигане при превоз на пътници“ е „*последната определена по разписание точка за слизане на пътници в Общността, които са се качили в Общността, когато е приложимо преди спиране извън Общността*“. Това означава, че част от пътуването на превозното средство между границата на ЕС и първата определена по разписание точка за качване на пътници в Общността се извършва извън частта от пътуването в Общността. Същото положение възниква за част от пътуването между последната определена по разписание точка за слизане на пътници и границата на ЕС.

„Спиране“ е спиране, което не е в планирана по разписание точка за качване или слизане на пътници[4].

Параграфи 1 и 2 от член 37 се прилагат за всички стоки, доставяни на борда на кораби, въздухоплавателни средства и влакове, независимо дали за потребление на борда или не, в частта от пътуването в Общността. Член 57 се прилага само за ресторантьорските и кетъринг услугите, извършвани физически на борда на горепосочените превозни средства. За другите услуги, доставяни на борда на превозни средства, няма установени специални разпоредби.

Спрямо стоките, доставяни на борда на превозни средства, но извън частта от пътуването в Общността, важи член 31 от Директивата за ДДС. Според тази разпоредба „*когато стоките не се изпращат или превозват, мястото на доставка се счита, че е мястото, където стоките са намират по време на извършване на доставката.*“ Член 31 се прилага и в случаите, когато стоките се доставят на борда на други видове превозни средства, например автобуси.

За ресторантьорските и кетъринг услугите, доставяни на борда на превозни средства, но извън частта от пътуването в Общността, важи член 55 от Директивата за ДДС. Според тази разпоредба „*мястото на доставка на ресторантьорски и кетъринг услуги, различни от тези, които физически се извършват на борда на кораби, въздухоплавателни средства или влакове по време на тази част от дейността по пътнически транспорт, която се извършва в рамките на Общността, е мястото, където услугите се извършват физически.*“

2.3. Освобождаване на доставките, извършвани на борда на превозни средства

Съгласно член 37, параграф 3 от Директивата за ДДС „*до приемането на предложенията (...) държавите членки могат да освободят или да продължават да освобождават от ДДС, с възможност за приспадане на платения на предходния етап ДДС, доставката на стоки за консумация на борда (...)*“ на кораби, въздухоплавателни средства и влакове, когато тези стоки се доставят по време на частта от пътуването в Общността.

Тази разпоредба предвижда освобождаване само за стоките, които се доставят на борда за потребление, и не се отнася за стоките, които могат да бъдат взети от пътниците за потребление на друго място. Доставките на борда на други видове превозни средства, например автобуси, не са обхванати и следователно не могат да се ползват от освобождаване.

Не се предвижда освобождаване за услугите, потребявани на борда, например ресторантьорски и кетъринг услуги. Все пак с член 371 и приложение X, част Б, точка 10 от Директивата за ДДС се позволява на държавите членки да продължат да освобождават „*превоза на пътници и — доколкото превозът на пътници е освободен от облагане — транспорта на стоки, които ги придружават, като багаж или моторни превозни средства, или доставката на услуги, свързани с превоза на пътници*“. Това е разпоредба за запазване на завареното положение, която може да бъде поддържана до приемането на окончателните разпоредби и важи само за държавите

[4] Въпросът как да се разбира понятието „спиране“ е разгледан подробно от Съда на Европейския съюз в неговото решение от 15 септември 2005 г. по дело C-58/04, Antje Köhler срещу Finanzamt Düsseldorf-Nord.

членки, прилагали такова освобождаване към 1 януари 1978 г., и за държавите членки, присъединили се към Съюза след тази дата и получили специално изключение при присъединяването си (вж. членове 375—390б). Може да се твърди, че ресторантьорските и кетъринг услугите биха могли да бъдат освободени съгласно тази разпоредба за запазване на завареното положение, но други услуги, като фризьорските, доставяни по време на круизи, не могат да бъдат определени като „услуги, свързани с превоза на пътници“.

3. ОСНОВНИ ПРОБЛЕМИ

Един от основните установени проблеми е различното прилагане на разпоредбите в държавите членки. Видно е, че различните държави членки прилагат освобожданията различно и че някои разпоредби не се спазват напълно или се разбират различно. При експертното проучване бяха очертани практическите проблеми, разкрити от заинтересованите лица[5]. Различията при прилагането са основната причина за сложността и водят до нарастване на административната тежест за предприятията. Нехармонизираните освобождавания могат да доведат и до нарушения на конкуренцията.

3.1. Използване и тълкуване на някои понятия

Установени са проблеми с определени понятия, които са използвани в членове 37 и 57 от Директивата за ДДС. Независимо от съществуващите определения някои държави членки използват тези понятия различно. Изглежда, че корабите и въздухоплавателните средства по международни маршрути са едно от особено проблемните понятия.

По-конкретно, изглежда, че в някои случаи националните разпоредби, транспониращи членове 37 и 57, не обхващат всичките три вида превозни средства (кораби, въздухоплавателни средства и влакове).

По отношение на автобусите нормативните разпоредби са правилни във всички държави членки. Има обаче известни съмнения дали тези разпоредби се прилагат правилно на практика и как това може да бъде контролирано.

3.1.1. Понятието „част от пътуването в Общността“ при превоз на пътници, извършван в Общността

В нормативната уредба на най-малко три държави членки определението за частта от пътуването в Общността не е съвсем ясно[6]. Обикновено липсват някои елементи на определението — например, няма определение за мястото на отпътуване и /или мястото на пристигане или използваното определение е непълно. В нормативната уредба на една държава членка въобще няма определение за частта от пътуването в Общността.

В пет държави членки доставката на стоки и услуги на борда се облага в различна степен извън територията им, независимо къде — в рамките на частта от пътуването в Общността или извън нея — е трябвало да бъде обложена съгласно разпоредбите[7].

---

[5] За по-подробна информация вж. глава 4 от експертното проучване — по-конкретно стр. 48—50, 55 и 58.

[6] Вж. глава 4 от експертното проучване — по-конкретно стр. 39, 40, 42 и 43.

[7] Вж. глава 4 от експертното проучване — по-конкретно стр. 42, 43 и 52—55.

В Регламент за изпълнение (ЕС) № 282/2011 на Съвета (наричан по-долу „Регламентът за изпълнение за ДДС“)[8] има известни разяснения, но различията остават сложни и оставят възможност за неправилно тълкуване и непоследователност.

3.1.2. Третиране на „спиранията“

Между държавите членки се наблюдават различия във връзка с третирането на спиранията по отношение на първата точка за качване или първата точка за слизане на пътниците в ЕС. Най-малко в десет държави разграничението не изглежда правилно[9]. Според експертното проучване някои държави членки смятат, че когато пътниците слязат от дадено превозно средство, за да разгледат определено място, и след екскурзията си се качат отново, за да продължат пътуването си, това се смята за слизане и качване на пътници. Това се отнася най-вече за круизите.

Ако няма възможност за качване на нови пътници или за окончателно напускане на кораба от страна на пътници, това следва да не се смята съответно за качване или слизане. Това положение следва да се смята за спиране. Когато дадено спиране се смята за първа точка за качване или последна точка за слизане, може да възникнат затруднения, когато поради различните тълкувания на понятието „част от пътуването в Общността“ няколко държави членки искат да обложат едни и същи доставки.

Накрая, третирането на непланираните спирания може да доведе до сходни затруднения. В рамките на проучването обаче не е събрана информация по този въпрос.

3.1.3. Понятията „потребление на борда“ и „ресторантьорски и кетъринг услуги“

В експертното проучване са установени някои проблеми с тези понятия.

Потребление на борда: В Директивата за ДДС няма определение за това понятие и само няколко държави членки са предвидили официални указания по този въпрос, като тези указания се различават в отделните държави.

Ресторантьорски и кетъринг услуги: Ясно определение има едва от 1 юли 2011 г.[10] Преди това тълкуването на това понятие се основаваше на указанията от Съда на Европейския съюз (по-нататък наричан „Съдът“), по-конкретно в Решението по делото *Faaborg-Gelting Linien*[11]. Тълкуването на понятието бе доразвито по делото *Bog*[12], по което Съдът прие заключение на 10 март 2011 г.; в него се посочва подробно какво трябва да бъде равнището на помощните услуги, за да може доставката да бъде смятана за кетъринг услуга. Благодарение на това развитие проблемите с определението би трябвало да бъдат сведени до минимум. Все пак не може да се изключи възможността

---

8 Вж. по-специално членове 35—37.

9 Вж. глава 4 от експертното проучване — по-конкретно стр. 40, 42 и 43.

10 Съгласно член 6 от Регламента за изпълнение за ДДС „Ресторантьорските услуги и кетъринг услугите са услуги, които се състоят в доставката на приготвени или неприготвени храни или напитки, или и на двете, за консумация от човека, придружени от достатъчно помощни услуги, за да могат да се консумират непосредствено. Доставката на храна, на напитки, или и на двете е само един компонент от едно цяло, в което услугите играят по-голяма роля. Ресторантьорски услуги е доставката на такива услуги в заведенията на доставчика, а кетъринг е доставката на такива услуги извън помещенията на доставчика.“

11 Дело C-231/94, Решение на Съда от 2 май 1996 г., Faaborg-Gelting Linien a/s срещу Finanzamt Flensburg.

12 Съединени дела C-497/09, C-499/09, C-501/09, C-502/09, Решение на Съда на ЕС от 10 март 2011 г., Bog и други срещу Finanzamt Burgdorf, Hamburg-Barmbek-Uhlenhorst, Minden и Detmold.

да възникне необходимост от допълнителни разяснения, особено с цел съобразяване на Регламента за изпълнение за ДДС с неотдавнашните решения на Съда.

3.2. Услуги извън ресторантьорските и кетъринг услугите

Тъй като само ресторантьорските и кетъринг услугите са обхванати от членове 55 и 57 и се облагат по специалния ред, описан по-горе, всички други услуги следва да се третират по един и същ начин, независимо дали се доставят на борда на превозно средство или не. Възникнаха известни въпроси, особено във връзка с услугите, доставяни на лица (например фризьорски и козметични услуги и др.), но засега не е възможно да се определят услугите, за които би имало нужда от специални разпоредби.

3.3. Обхват на прилаганото освобождаване

Група държави членки освобождава стоките за потребление на борда на кораби, въздухоплавателни средства и влакове съгласно предвиденото в член 37, параграф 3 от Директивата за ДДС. Най-малко две държави членки обаче са предвидили и освобождаване на доставките на стоки на борда, извършвани докато превозното средство е на територията на Общността, но извън частта от пътуването в Общността, което не е позволено според член 37, параграф 3 от Директивата за ДДС[13].

Освен това изглежда, че осем държави членки освобождават и услугите, доставяни на пътници на борда на кораби, въздухоплавателни средства и влакове, по-конкретно ресторантьорските и кетъринг услугите[14]. Комисията смята, че член 37 предвижда освобождаване само на доставките на стоки за потребление на борда на кораби, въздухоплавателни средства и влакове, извършвани в частта от пътуването в Общността. Предвиденото в член 37 освобождаване не обхваща нито стоките, които са предвидени за потребление на друго място, нито услугите. В тези случаи освобождаване е възможно само съгласно член 371 и приложение X, част Б, точка 10, в които се предвижда държавите членки да продължат да освобождават, „*доколкото превозът на пътници е освободен от облагане, […] доставката на услуги, свързани с превоза на пътници*“. Пет държави членки изключват доставките на борда от облагане в различна степен въз основа на начина, по който се прилагат разпоредбите за мястото на доставка[15]. Те смятат, че тези доставки са извън териториалния обхват на ДДС. В резултат на това те не изискват специални разпоредби, с които да се предвиди освобождаване.

Изглежда, че неправилното прилагане на разпоредбите за териториалния обхват на ДДС или освобождаването засяга само корабите и въздухоплавателните средства. По отношение на влаковете и автобусите разпоредбите изглеждат правилно прилагани във всички държави членки. Различията между държавите членки по отношение на облагането е един от главните проблеми към настоящия момент, тъй като може да окаже голямо въздействие върху засегнатите предприятия и нарушава конкуренцията, особено между установени във и извън ЕС оператори.

---

13 Вж. глава 4 от експертното проучване — по-конкретно стр. 52 и 53.

14 Вж. глава 4 от експертното проучване — по-конкретно стр. 54 и 55.

15 Вж. глава 4 от експертното проучване — по-конкретно стр. 42, 43 и 52—55.

3.4. Конкретни въпроси, повдигнати от заинтересованите лица

Заинтересованите лица, с които бе проведена консултация, подчертаха, че действащата нормативна уредба е сложна (тъй като в рамките на ЕС се прилагат различни групи разпоредби — членове 31 и 55 или членове 37 и 57) и се различава в отделните държави членки. Различните режими на освобождаване, макар и считани за положителен факт, се прилагат различно в държавите членки и това се смята за усложнение. Не е изненадващо, че хармонизираното освобождаване е предпочитаният вариант.

Заинтересованите лица посочиха също така липсата на ясни определения като източник на сериозни затруднения, по-конкретно когато дадено предприятие извършва дейност в повече от една държава членка, какъвто е обичайният случай в този отрасъл. Бяха споменати и различните приложими данъчни ставки.

Заинтересованите лица изтъкнаха трудностите, с които се сблъскват при извършване на доставки на стоки и услуги на борда на превозни средства, за които те са данъчно задължени за целите на ДДС в държава членка, в която не са установени и нямат регистрация за целите на ДДС. Те посочиха и проблемите, свързани с различията между държавите членки по отношение на техническите изисквания за касовите апарати и съответните задължения, ставките на ДДС и различните валути.

Тези проблеми не се различават от проблемите, изпитвани от всяко друго предприятие, данъчно задължено за целите на ДДС в държава членка, в която не е установено, и заинтересованите лица изказват съжаление, че за тях няма опростен ред или схеми като обслужването на едно гише.

Някои заинтересовани лица признаха, че се регистрират само в някои държави членки, а не във всички държави членки, в които би трябвало да се регистрират съгласно действащите разпоредби.

3.5. Особеният случай при доставки, извършвани на борда на кораби за круизи

Особеността на сектора на круизните пътувания е в това, че круизите често започват и завършват в едно и също пристанище. Затова изглежда, че главната цел на круизното пътуване не е превозването на пътници от една точка до друга. Освен това маршрутът на корабите за круизи може да се променя и е по-гъвкав в сравнение с другите видове транспорт.

В процеса на събиране на информация за сегашното положение във връзка с доставките на борда на превозни средства предприятията за круизни пътувания и за фериботни превози бяха най-активни в отговорите си. Предприятията от тези сектори подчертаха, че в тяхната сфера на дейност разпоредбите са особено сложни, и предложиха всички доставки на стоки и услуги на борда на превозни средства да бъдат освободени.

На борда на корабите за круизи се предлагат много по-разнообразни стоки и услуги в сравнение с другите видове превозни средства. Предлагат се например фризьорски, шивашки, козметични, развлекателни и образователни услуги. Предлаганите стоки също са много по-разнообразни.

Предприятията за круизни пътувания подчертаха, че в този пазарен сегмент има силна конкуренция. Начинът, по който са формулирани разпоредбите, влияе на

конкурентната позиция, особено по отношение на установени във и извън ЕС оператори.

По време на консултациите бе предложено при круизните пътувания корабът да може в много случаи да бъде смятан за постоянен обект, тъй като извършваните доставки са сложни и често изискват и сложни правила[16].

4. ПЕРСПЕКТИВИ

Стоките и услугите, за които се отнася настоящият доклад, са типични продукти за потребление, обичайно облагани с ДДС при доставката им на територията на ЕС. По принцип фактът, че едни и същи стоки и услуги се доставят на борда на определени превозни средства, не може да бъде достатъчно основание за освобождаването на тези доставки от ДДС в рамките на ЕС.

Настоящият доклад не е споменат в рамките на стратегията за ДДС, изложена в Съобщението на Комисията за бъдещето на ДДС. Въпреки това бъдещото третиране на сделките следва да бъде съобразено с водещите принципи на тази стратегия, по-конкретно с нуждата от повишаване на ефикасността на облагането с ДДС чрез разширяване на данъчната основа, но и с нуждата от опростяване на разпоредбите.

Като се има предвид, че главното предназначение на ДДС е осигуряване на приходи за бюджета и облагане на потреблението, Комисията е на мнение, че ефективното облагане на доставките на стоки и услуги на борда на превозни средства следва да бъде цел в бъдеще. Премахването на освобождаването би съответствало и на необходимостта от повишаване на ефикасността на данъчните системи. Подготвяйки се за бъдещата работа, която трябва да бъде извършена в тази област, Комисията е наясно, че в експертното проучване почти всички заинтересовани лица (особено представителите на предприятията за круизни пътувания), които са отговорили на въпросника, изпратен им от изпълнителя на проучването, са посочили, че желаят да се запази възможността за освобождаване от ДДС, тъй като се опасяват от отрицателно икономическо, социално и екологично въздействие при премахването ѝ.

Комисията разбира и оплакванията на заинтересованите лица от сложността на сегашното положение. Тази сложност произтича от различното прилагане и тълкуване на действащите разпоредби, от самата нормативна уредба и от административната тежест, произтичаща от предните два фактора, а именно: i) множеството различни освобождавания, ii) определението на понятието „част от пътуването в Общността“, iii) определението на понятието „ресторантьорски и кетъринг услуги“, iv) тълкуването на понятията „спиране“ и „непланирано спиране“. Във връзка с това Комисията ще провери какви разяснения биха могли да бъдат договорени с държавите членки, за да се преодолее сегашната несигурност. Комитетът по ДДС би могъл да бъде използван за тази цел, за да бъдат осигурени общи указания.

Комисията също така ще проучи допълнително положението, за да прецени дали спрямо някои държави членки следва да бъдат открити производства за неизпълнение.

[16] Следва да се отбележи, че понятието „постоянен обект“ е определено в член 11 от Регламента за изпълнение за ДДС.

Дори да е възможно горепосочените усложнения да бъдат преодолени, не е сигурно дали действащите разпоредби в Директивата за ДДС са подходящи, за да се гарантира, че облагането на сделките е просто, ефикасно и сигурно. Според Комисията прилагането на тези разпоредби отново ще бъде сложно за предприятията, а в много случаи контролът върху спазването им ще бъде много труден или дори невъзможен за данъчните органи.

Комисията смята, че промяна на облагането на доставките на борда на превозни средства, водещи до потребление в ЕС, не може да се извърши само по отношение на доставките на борда, без тези въпроси да бъдат поставени в по-широката перспектива за създаване на по-проста и по-неутрална нормативна уредба за ДДС за дейностите по превоз на пътници като цяло.

За да се осигури такава съгласуваност, следва да бъде прието законодателно предложение в тази област заедно с предложенията, които ще бъдат представени за дейностите по превоз на пътници, след изготвянето на цялостна оценка на въздействието.

С тези предложения следва да се гарантира, че действителното облагане на доставките на борда на превозни средства е просто и неутрално.

Освен това има належаща нужда от опростяване на действащите разпоредби и максимално възможно облекчаване на задълженията за икономическите оператори. Всичко обаче зависи от това, каква данъчна система ще бъде избрана.

Ако според приетите разпоредби икономическите оператори са данъчно задължени за целите на ДДС в държави членки, в които не са установени, видно е, че трябва да се проучи възможността за въвеждане на обслужване на едно гише под някаква форма.

Както се посочва в Съобщението за бъдещето на ДДС, такава мярка би могла да бъде предвидена едва след 2015 г. въз основа на опита от съкратеното обслужване на едно гише, което ще бъде въведено за доставките в областта на далекосъобщенията, радио- и телевизионното разпръскване и електронните услуги, извършвани от неустановени доставчици на данъчно незадължени лица (крайни потребители).

Комисията смята, че въпросите, свързани с доставките на борда на превозни средства, следва да бъдат решавани заедно с въпросите, свързани с дейностите по превоз на пътници, когато бъде предложена по-неутрална и по-проста нормативна уредба за ДДС за тези дейности съгласно Съобщението за бъдещето на ДДС[17]. Първо, тези въпроси са тясно свързани, и второ, свързаните с тях предизвикателства и трудности са сходни.

Затова според Комисията не е подходящо настоящият доклад да бъде придружен от конкретни законодателни предложения.

Съветът се приканва да изрази становището си по съдържанието на доклада, по-специално по предлаганите от Комисията бъдещи действия.

Други институции също могат да представят становищата си по доклада и предлаганите действия, ако желаят.

[17] Вж. COM(2011) 851, действие № 9