EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2012 10 22
COM(2012) 605 final

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI

dėl keleiviams laivuose, orlaiviuose, traukiniuose ar autobusuose tiekiamų prekių ir teikiamų paslaugų, įskaitant maitinimo paslaugas, apmokestinimo vietos, parengta pagal 2006 m. lapkričio 28 d. Tarybos direktyvos 2006/112/EB dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos 37 straipsnio 3 dalį

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI

dėl keleiviams laivuose, orlaiviuose, traukiniuose ar autobusuose tiekiamų prekių ir teikiamų paslaugų, įskaitant maitinimo paslaugas, apmokestinimo vietos, parengta pagal 2006 m. lapkričio 28 d. Tarybos direktyvos 2006/112/EB dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos 37 straipsnio 3 dalį

TURINYS

1. Pagrindinė informacija ir ataskaitos aprėptis 3

2. Prekių tiekimą ir paslaugų teikimą transporto priemonėse reglamentuojančių galiojančių taisyklių aprašymas 3

2.1. Prekių tiekimą ir paslaugų teikimą transporto priemonėse reglamentuojančių specialių taisyklių reikalingumas 3

2.2. Tiekimo vieta 4

2.3. Transporto priemonėse tiekiamų prekių neapmokestinimas 4

3. Pagrindinės nustatytos problemos 5

3.1. Kai kurių sąvokų įgyvendinimas ir supratimas 5

3.1.1. „Maršruto Bendrijoje dalies“ Bendrijoje vykdomo keleivių vežimo atveju sąvoka 5

3.1.2. Tarpinių sustojimų aiškinimas 6

3.1.3. Vartojimo transporto priemonėje ir maitinimo bei aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugų sąvokos 6

3.2. Kitos nei aprūpinimo maistu ir gėrimais bei maitinimo paslaugos 7

3.3. Taikomos išimties sritis 7

3.4. Konkretūs klausimai, į kuriuos suinteresuotosios šalys atkreipė dėmesį 7

3.5. Speciali padėtis, susijusi su kruiziniuose laivuose tiekiamomis prekėmis ar teikiamomis paslaugomis 8

4. Tolesni veiksmai 8

1. PAGRINDINĖ INFORMACIJA IR ATASKAITOS APRĖPTIS

Pagal 2006 m. lapkričio 28 d. Tarybos direktyvos 2006/112/EB dėl pridėtinės vertės mokesčio bendros sistemos[1] (toliau – PVM direktyva) 37 straipsnio 3 dalį *Komisija kuo greičiau pateikia Tarybai pranešimą, prireikus, su atitinkamais pasiūlymais dėl laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose vartoti skirtų prekių tiekimo ir paslaugų, įskaitant maitinimo paslaugas, teikimo keleiviams laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose apmokestinimo vietos*.

Prie 2008 m. vasario 12 d. Tarybos direktyvos 2008/8/EB[2] (kuria iš dalies pakeista PVM direktyva, visų pirma dėl paslaugų teikimo vietos taisyklių) pridėtos šis protokolinis pareiškimas: *„Taryba ir Komisija sutinka, kad šiuo pasiūlymu neužkertamas kelias atlikti Direktyvos 2006/112/EB 37 straipsnyje numatytos laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose vartoti skirtų prekių tiekimo ir paslaugų, įskaitant maitinimo paslaugas, teikimo keleiviams laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose, apmokestinimo vietos peržiūros. Ši peržiūros prievolė taip pat tiesiogiai turėtų būti taikoma laivuose (įskaitant kruizinius laivus) teikiamoms paslaugoms ir taip pat turėtų apimti naują taisyklę dėl tiekimo vietos nustatymo, kaip nustatyta Direktyvos 2006/112/EB 57 straipsnyje“*.

Šioje ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama vartoti skirtų prekių ir paslaugų, įskaitant maitinimo paslaugas, tiekimo (teikimo) keleiviams laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose apmokestinimo vietos. Tačiau, siekiant visapusiškai apžvelgti tą rinkos segmentą, joje taip pat sprendžiami kiti klausimai, kaip antai susiję su laivuose, orlaiviuose ir traukiniuose tiekiamų prekių išsinešti apmokestinimu, prekių (paslaugų) tiekimu (teikimu) autobusuose ir šiuo metu šiame sektoriuje taikomomis išimtimis.

Rengdama šią ataskaitą Komisija ėmėsi įvairių veiksmų, siekdama kuo visapusiškiau apžvelgti padėtį šiame sektoriuje. Pirma, buvo sudaryta galimybė šiame sektoriuje veikiančioms įmonėms įvertinti esamą padėtį, taip pat nurodyti problemas, su kuriomis jos susiduria, bei pasiūlyti galimų sprendimų ateičiai. Antra, valstybės narės paragintos išdėstyti su šia sritimi susijusią jų taikomą praktiką ir lūkesčius. Galiausiai, išorės rangovas[3] atliko ekspertų tyrimą (kuris paskelbtas šioje ataskaitoje).

2. PREKIŲ TIEKIMĄ IR PASLAUGŲ TEIKIMĄ TRANSPORTO PRIEMONĖSE REGLAMENTUOJANČIŲ GALIOJANČIŲ TAISYKLIŲ APRAŠYMAS

2.1. Prekių tiekimą ir paslaugų teikimą transporto priemonėse reglamentuojančių specialių taisyklių reikalingumas

Nesvarbu, ar prekės tiekiamos ir paslaugos teikiamos transporto priemonėse, ar ne transporto priemonėse, jų pobūdis yra vienodas. Vis dėlto, kai prekės ir paslaugos tiekiamos (teikiamos) transporto priemonėse, jų fizinė tiekimo (teikimo) vieta keičiasi, nes jos tiekiamos (teikiamos) ant platformos, kuri paprastai juda iš vienos vietos į kitą. Kitaip tariant, prekės ir paslaugos netransportuojamos tam, kad po to būtų patiektos (suteiktos), bet tiekiamos (teikiamos) transporto priemonei judant.

---

1 OL L 347, 2006 12 11, p. 1.

2 OL L 44, 2008 2 20, p. 11.

3 2012 m. vasario 8 d. *PricewaterhouseCoopers* atliktas klausimų, susijusių su transporto priemonėse vartoti skirtų prekių tiekimu ir paslaugų, įskaitant maitinimo bei aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugas, teikimu transporto priemonėse, ekspertų tyrimas.

Todėl dėl ypatingų aplinkybių, kuriomis vyksta tiekimas (teikimas) transporto priemonėse, reikalingos specialios tokias paslaugas reglamentuojančios taisyklės. Jų tikslas yra kuo labiau užtikrinti, kad apmokestinama būtų vartojimo vietoje, kartu per daug neapsunkinant šių taisyklių taikymo.

Specialių taisyklių poreikis yra pagrįstas, tačiau reikėtų pabrėžti, kad nors prekių ar paslaugų tiekimas (teikimas) transporto priemonėse vyksta specialioje aplinkoje, kai prekės (paslaugos) tiekiamos (teikiamos) ES teritorijoje, jos faktiškai vartojamos jos teritorijoje ir todėl neturėtų būti mokesčių tikslais aiškinamos skirtingai, nei bet kur kitur ES tiekiamos (teikiamos) prekės ar paslaugos.

2.2. Tiekimo vieta

Pagal PVM direktyvos 37 straipsnio 1 dalį ir 57 straipsnio 1 dalį prekių tiekimo ir aprūpinimo maistu ir gėrimais bei maitinimo paslaugų laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose teikimo vieta *„keleivių vežimo Bendrijoje maršruto dalyje“* yra keleivių vežimo maršruto pradžia.

Pagal 37 straipsnio 2 dalį ir 57 straipsnio 2 dalį keleivių vežimo Bendrijoje maršruto dalis (toliau – maršruto Bendrijoje dalis) yra *„be tarpinio sustojimo už Bendrijos ribų atlikto vežimo maršruto dalis nuo keleivių vežimo maršruto pradžios iki pabaigos“*. *Maršruto pradžia* – *„pirmoji pagal tvarkaraštį keleivių įlaipinimo Bendrijoje vieta, tam tikrais atvejais po tarpinio sustojimo už Bendrijos ribų“*. *Maršruto pabaiga* – *„paskutinė pagal tvarkaraštį Bendrijoje įlaipintų keleivių išlaipinimo Bendrijoje vieta, tam tikrais atvejais prieš tarpinį sustojimą už Bendrijos ribų“*. Tai reiškia, kad dalis transporto priemonės kelionės nuo ES sienos iki pirmosios pagal tvarkaraštį keleivių įlaipinimo vietos Bendrijoje yra už maršruto Bendrijoje dalies. Tas pats pasakytina ir apie kelionės dalį nuo paskutinės pagal tvarkaraštį keleivių išlaipinimo vietos iki ES sienos.

Tarpinis sustojimas reiškia sustojimą, kuris nėra numatytas tvarkaraštyje kaip keleivių įlaipinimo arba išlaipinimo vieta[4].

37 straipsnio 1 ir 2 dalys taikomos visoms prekėms, tiekiamoms laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose, nepriklausomai nuo to, ar jos skirtos vartoti transporto priemonėje, maršruto Bendrijoje dalyje. 57 straipsnis taikomas tik maitinimo bei aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugoms, kurios fiziškai teikiamos laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose. Kitoms laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose teikiamoms paslaugoms netaikomos jokios specialios taisyklės.

Prekėms, kurios tiekiamos laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose už maršruto Bendrijoje dalies, taikomas PVM direktyvos 31 straipsnis. Pagal šią nuostatą, *kai prekės nėra siunčiamos ar gabenamos, prekių tiekimo vieta yra laikoma vieta, kurioje prekės yra tiekimo momentu*. 31 straipsnis taip pat taikomas atvejais, kai prekės tiekiamos kitose transporto priemonėse, pavyzdžiui, autobusuose.

Maitinimo bei aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugų teikimo laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose atveju, kai jos teikiamos už maršruto Bendrijoje dalies, taikomas PVM direktyvos 55 straipsnis. Pagal šią nuostatą, *„aprūpinimo maistu ir gėrimais bei maitinimo paslaugų, išskyrus tas, kurios fiziškai teikiamos laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose*

[4] Klausimas, kaip reikėtų suprasti sustojimo sąvoką, išsamiau paaiškintas 2005 m. rugsėjo 15 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendime C-58/04, *Antje Köhler prieš Finanzamt Düsseldorf-Nord*.

keleivių vežimo Bendrijoje maršruto dalyje, teikimo vieta yra ten, kur paslaugos yra fiziškai suteikiamos“.

2.3. Transporto priemonėse tiekiamų prekių neapmokestinimas

Pagal PVM direktyvos 37 straipsnio 3 dalį, *kol bus priimti (...) pasiūlymai, valstybės narės gali neapmokestinti ar toliau neapmokestinti, suteikdamos teisę atskaityti anksčiau sumokėtą PVM, laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose vartoti skirtų prekių tiekimo (...)***,** kai šios prekės tiektos maršruto Bendrijoje dalyje.

Pagal šią nuostatą leidžiama neapmokestinti tik prekių, tiekiamų vartojimui transporto priemonėse, tačiau ji netaikoma prekėms, kurias keleiviai gali išsinešti. Ši nuostata netaikoma kitų rūšių transporto priemonėse, pavyzdžiui, autobusuose, tiekiamoms prekėms, todėl jos negali būti neapmokestinamos.

Neapmokestinimo nuostata netaikoma transporto priemonėse vartojamoms paslaugoms, pavyzdžiui, aprūpinimo maistu ir gėrimais bei maitinimo paslaugoms. Tačiau pagal PVM direktyvos 371 straipsnį ir X priedo B dalies 10 punktą valstybėms narėms neleidžiama ir toliau neapmokestinti *keleivių vežimo ir, jeigu šis vežimas yra neapmokestinamas, keleivių prekių, pvz., bagažo ar automobilių, vežimo arba paslaugų, susijusių su keleivių vežimu, teikimo.* Tai yra neveikimo nuostata, kuri gali būti ir toliau taikoma kol bus nustatyta galutinė tvarka, ir ja pasinaudoti gali tik tos valstybės narės, kurios tą nuostatą taikė 1978 m. sausio 1 d. arba kurios į Sąjungą įstojo po tos datos ir kurioms stojimo metu suteikta teisė taikyti specialią leidžiančią nukrypti nuostatą (žr. 375–390b straipsnius). Nors gali būti argumentuojama, kad šios neveikimo nuostatos pagrindu aprūpinimo maistu ir gėrimais bei maitinimo paslaugos galėtų būti neapmokestinamos, kitos paslaugos, pavyzdžiui, kruizų metu teikiamos kirpyklos paslaugos, negali būti laikomos paslaugomis, susijusiomis su keleivių vežimu.

3. PAGRINDINĖS NUSTATYTOS PROBLEMOS

Viena iš pagrindinių nustatytų problemų – nevienodas taisyklių taikymas valstybėse narėse. Matyti, kad neapmokestinimo nuostatos valstybėse narėse taikomos nevienodai ir kad kai kurių taisyklių nevisiškai laikomasi arba jos suprantamos skirtingai. Ekspertų tyrime atkreiptas dėmesys į suinteresuotųjų šalių nurodytas praktines problemas[5]. Nevienodas taisyklių taikymas kelia didžiausių sunkumų ir didina administracinę naštą įmonėms. Dėl nesuderintų atleidimo nuo apmokestinimo nuostatų taip pat gali būti iškraipyta konkurencija.

3.1. Kai kurių sąvokų įgyvendinimas ir supratimas

Nustatytos problemos dėl tam tikrų PVM direktyvos 37 ir 57 straipsniuose pateikiamų sąvokų. Nepaisant esamų apibrėžčių kai kurios valstybės narės šias sąvokas taiko nevienodai. Tas ypač pasakytina apie tarptautiniais maršrutais keleivius vežančius laivus ir orlaivius.

Atrodo, kad yra situacijų, kai nacionalinės 37 ir 57 straipsnius įgyvendinančios nuostatos netaikomos visoms trims transporto priemonių rūšims (laivams, orlaiviams ir traukiniams).

[5] Išsami informacija pateikiama ekspertų tyrimo 4 skyriuje, ypač p. 48–50, 55 ir 58.

Autobusų atveju visos valstybės narės taiko tinkamas nuostatas. Tačiau kyla tam tikrų abejonių dėl teisingo jų taikymo praktiškai ir dėl to, kaip jų taikymas gali būti kontroliuojamas.

3.1.1. „Maršruto Bendrijoje dalies“ Bendrijoje vykdomo keleivių vežimo atveju sąvoka

Bent trijose valstybėse narėse maršruto Bendrijoje dalies sąvoka ne visiškai aiški[6]. Paprastai trūksta tam tikrų sąvokos elementų, pavyzdžiui, neapibrėžta maršruto pradžia ir (arba) maršruto pabaiga arba ji apibrėžta tik iš dalies. Vienoje valstybėje narėje maršruto Bendrijoje dalies sąvoka neapibrėžta visai.

Penkiose valstybėse narėse transporto priemonėse tiekiamos (teikiamos) prekės ir paslaugos apmokestinamos skirtingai už jų teritorijos, nepriklausomai nuo to, kur – maršruto Bendrijoje dalyje ar už maršruto Bendrijoje dalies – jos pagal taisykles[7] turėtų būti apmokestinamos.

Tarybos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 282/2011 (toliau – PVM direktyvos įgyvendinimo reglamentas)[8] tai iš dalies paaiškinta, tačiau šis atskyrimas tebėra sudėtingas ir palieka galimybių klaidingam aiškinimui ir nenuoseklumui.

3.1.2. Tarpinių sustojimų aiškinimas

Pastebima, kad valstybės narės skirtingai aiškina tarpinius sustojimus pagal pirmąją keleivių įlaipinimo ES vietą arba paskutinę išlaipinimo ES vietą. Atrodo, kad bent dešimt valstybių narių skiriamoji linija nustatyta neteisingai[9]. Pagal ekspertų tyrimą, kai kurios valstybės narės mano, kad kai keleiviai gali išlipti iš transporto priemonės, kad aplankytų vietą, o po šios ekskursijos sugrįžti į transporto priemonę ir tęsti kelionę, tai laikoma keleivių išlaipinimu ir įlaipinimu. Šis klausimas visų pirma susijęs su kruizinių kelionių sektoriumi.

Jeigu į laivą negali įlipti naujų keleivių ir nei vienas iš keleivių negali visam laikui palikti laivo, tai neturėtų būti laikoma įlaipinimu ar išlaipinimu, bet tarpiniu sustojimu. Jeigu tarpinis sustojimas aiškinamas kaip pirmoji įlaipinimo vieta arba paskutinė išlaipinimo vieta, tai gali sukelti sunkumų, jeigu dėl skirtingo maršruto Bendrijoje dalies aiškinimo, apmokestinti tas pačias prekes (paslaugas) nori daugiau nei viena valstybė narė.

Galiausiai tvarkaraštyje nenumatytų tarpinių sustojimų aiškinimas gali sukelti sunkumų, panašių į aprašytus pirmiau. Vis dėlto ekspertų informacijos šiuo klausimu tyrimu nesurinkta.

3.1.3. Vartojimo transporto priemonėje ir maitinimo bei aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugų sąvokos

Ekspertų tyrime nustatytos tam tikros su šiomis sąvokomis susijusios problemos.

Vartojimas transporto priemonėje. Šios sąvokos apibrėžties PVM direktyvoje nėra, o oficialias gaires yra pateikusios tik kelios valstybės narės ir jos skirtingose valstybėse narėse yra skirtingos.

6 Žr. ekspertų tyrimo 4 skyrių, ypač p. 39–40 ir 42–43.
7 Žr. ekspertų tyrimo 4 skyrių, ypač p. 42–43 ir 52–55.
8 Visų pirma žr. 35–37 straipsnius.
9 Žr. ekspertų tyrimo 4 skyrių, ypač p. 40 ir 42–43.

Aprūpinimo maistu ir gėrimais bei maitinimo paslaugos. Aiški apibrėžtis nustatyta tik 2011 m. liepos 1 d.[10] Iki tol ši sąvoka buvo suprantama pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (toliau – ESTT) gaires, ypač pagal jo sprendimą *Faaborg-Gelting Linien* byloje[11]. Ši sąvoka buvo toliau išplėtota *Bog* byloje[12], dėl kurios ESTT 2011 m. kovo 10 d. priėmė sprendimą, kuriame buvo išsamiau nurodyta, koks turėtų būti pakankamų pagalbinių paslaugų lygis, kad jos galėtų būti pripažintos aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugomis. Atsižvelgiant į šiuos pokyčius su apibrėžtimi susijusios problemos turėtų sumažėti. Vis dėlto, negalima atmesti galimybės, kad reikės pateikti daugiau paaiškinimų, ypač siekiant PVM direktyvos įgyvendinimo reglamentą suderinti su naujausia teismo praktika.

3.2. Kitos nei aprūpinimo maistu ir gėrimais bei maitinimo paslaugos

Kadangi 55 ir 57 straipsniai taikomi tik aprūpinimo maistu ir gėrimais bei maitinimo paslaugoms ir jos apmokestinamos remiantis pirmiau pateiktomis specialiomis taisyklėmis, visos kitos paslaugos turėtų būti apmokestinamos taip pat, nesvarbu, ar jos teikiamos transporto priemonėje, ar ne. Iškilo tam tikrų klausimų, visų pirma dėl vienam asmeniui teikiamų paslaugų (pavyzdžiui, kirpėjo, kosmetologo ir kt.), tačiau kol kas dar nebuvo įmanoma aiškiai nustatyti paslaugų, dėl kurių reikėtų priimti specialią taisyklę.

3.3. Taikomos išimties sritis

Viena valstybių narių grupė neapmokestina laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose vartoti skirtų prekių, kaip numatyta PVM direktyvos 37 straipsnio 3 dalyje. Tačiau bent dvi valstybės narės taip pat neapmokestina laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose vartoti skirtų prekių tiekimo Bendrijos teritorijoje, tačiau už maršruto Bendrijoje dalies, o tokia praktika pagal PVM direktyvos 37 straipsnio 3 dalį neleidžiama[13].

Be to, atrodo, kad aštuonios valstybės narės taip pat neapmokestina laivų, orlaivių arba traukinių keleiviams teikiamų paslaugų, ypač aprūpinimo maistu ir gėrimais bei maitinimo paslaugų[14]. Komisija mano, kad 37 straipsniu leidžiama neapmokestinti tik laivuose, orlaiviuose arba traukiniuose vartojimui skirtų prekių tiekimo Bendrijos maršruto dalyje. 37 straipsnyje numatytas neapmokestinimas netaikomas išsineštinoms prekėms ir visoms paslaugoms. Neapmokestinimas tokiais atvejais galimas tik pagal 371 straipsnį ir X priedo B dalies 10 punktą, pagal kurį valstybės narės gali ir toliau neapmokestinti, *„jeigu keleivių vežimas yra neapmokestinamas, […] teikiamų paslaugų, susijusių su keleivių vežimu“*. Atrodo, kad penkios valstybės narės skirtingu lygiu visiškai neapmokestina transporto priemonėse tiekiamų prekių pagal tai, kaip taikomos teikimo vietos taisyklės[15]. Jos mano, kad toks tiekimas nepatenka į teritorinę PVM taikymo sritį ir kad dėl to nereikalingos specialios taisyklės, kuriomis būtų leidžiama neapmokestinti.

---

10 Pagal PVM direktyvos įgyvendinimo reglamento 6 straipsnį „Maitinimo bei aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugos – tai žmonėms vartoti skirto paruošto ir neparuošto maisto arba gėrimų, arba ir maisto, ir gėrimų tiekimas kartu teikiant pakankamai pagalbinių paslaugų, kuriomis sudaromos sąlygos tą maistą ir gėrimus vartoti iš karto. Maisto arba gėrimų, arba ir maisto, ir gėrimų tiekimas – tai tik visumos, kurioje dominuoja paslaugos, sudėtinė dalis. Maitinimo paslaugos yra tokių paslaugų teikimas paslaugų teikėjo patalpose, o aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugos yra tokių paslaugų teikimas ne paslaugų teikėjo patalpose“.

11 1996 m. gegužės 2 d. ESTT sprendimas C-231/94, *Faaborg-Gelting Linien a/s prieš Finanzamt Flensburg*.

12 Sujungtos bylos C-497/09, C-499/09, C-501/09, C-502/09, 2011 m. kovo 10 d. ESTT sprendimas *Bog ir kt. prieš Finanzamt Burgdorf, Hamburg-Barmbek-Uhlenhorst, Minden ir Detmold*.

13 Žr. ekspertų tyrimo 4 skyrių, ypač p. 52–53.

14 Žr. ekspertų tyrimo 4 skyrių, ypač p. 54–55.

15 Žr. ekspertų tyrimo 4 skyrių, ypač p. 42–43 ir 52–55.

Atrodo, kad teritorinio PVM apmokestinimo sritis arba neapmokestinimo taisyklės neteisingai taikomos tik laivų ir orlaivių atveju. Traukinių ir autobusų atveju šios taisyklės, atrodo, teisingai taikomos visose valstybėse narėse. Tai, kad valstybės narės skirtingai faktiškai apmokestina tiekiamas prekes, laikoma viena iš pagrindinių su dabartine padėtimi susijusių problemų, nes tai turi rimtų pasekmių susijusioms įmonėms ir dėl to iškraipoma konkurencija, ypač tarp ES ir už ES ribų įsisteigusių konkurentų.

3.4. Konkretūs klausimai, į kuriuos suinteresuotosios šalys atkreipė dėmesį

Suinteresuotosios šalys, su kuriomis buvo konsultuotasi, pabrėžė, kad galiojantis teisinis pagrindas yra sudėtingas (nes pagal jį reikalaujama ES taikyti skirtingų taisyklių rinkinius: 31 ir 55 straipsnius arba 37 ir 57 straipsnius) ir skirtingose valstybėse narėse yra skirtingas. Įvairios neapmokestinimo schemos, nors ir vertinamos labai palankiai, valstybių narių taikomos skirtingai ir tai kelia sunkumų. Nenuostabu, jog suinteresuotosios šalys pageidautų, kad atleidimo nuo apmokestinimo teisinis pagrindas būtų suderintas.

Suinteresuotosios šalys taip pat pabrėžė, kad rimtų sunkumų kyla dėl to, jog nėra aiškių apibrėžčių, ypač kai įmonė veikia daugiau nei vienoje valstybėje narėje, o taip paprastai ir yra šiame sektoriuje. Taip pat paminėta, kad taikomos skirtingos normos yra problema.

Suinteresuotosios šalys atkreipė dėmesį į sunkumus, su kuriais jos susiduria transporto priemonėse tiekdamos prekes arba teikdamos paslaugas, už kurias turi mokėti PVM valstybėje narėje, kurioje jos neįsisteigusios, ir kurioje jos turi užsiregistruoti PVM mokėjimo tikslu. Jos atkreipė dėmesį į sunkumus, susijusius su skirtingais valstybėse narėse taikomais kasos aparatų techniniais reikalavimais ir įsipareigojimais, PVM tarifais ir skirtingomis valiutomis.

Šie sunkumai nesiskiria nuo sunkumų, su kuriais susiduria bet kurios kitos įmonės, kurios turi mokėti PVM valstybėje narėje, kurioje neįsisteigusios; suinteresuotosios šalys apgailestauja, kad jos negali pasinaudoti supaprastinta tvarka arba, pvz., pagal vieno langelio principą veikiančia schema.

Kai kurios suinteresuotosios šalys pripažino, kad yra užsiregistravusios tik kai kuriose valstybėse narėse, tačiau ne visose, kuriose pagal dabartines nuostatas jos turėtų užsiregistruoti.

3.5. Speciali padėtis, susijusi su kruiziniuose laivuose tiekiamomis prekėmis ar teikiamomis paslaugomis

Kruizinių laivų sektoriaus ypatybė yra ta, kad kruizai dažnai prasideda ir baigiasi tame pačiame uoste. Taigi, panašu, kad pagrindinė kruizinės kelionės paskirtis nėra keleivių pervežimas iš vienos vietos į kitą. Be to, kruizinio laivo maršrutas gali keistis ir yra lankstesnis, palyginti su kitų transporto priemonių.

Renkant informaciją apie dabartinę su prekių (paslaugų) tiekimu (teikimu) transporto priemonėse susijusią padėtį daugiausiai atsakymų gauta iš kruizinių laivų ir keltų sektoriaus atstovų. Jie pabrėžė, kad šiam sektoriui taikomos taisyklės yra ypač sudėtingos ir pasiūlė, kad nebūtų apmokestinamos jokios kruiziniuose laivuose tiekiamos (teikiamos) prekės ir paslaugos.

Kruiziniuose laivuose siūloma daugiau prekių ir paslaugų, nei kitose transporto priemonėse. Pavyzdžiui, siūlomos tokios paslaugos, kaip kirpėjų, siuvėjų, kosmetologų, pramogų ir mokymo. Prekių pasiūla taip pat daug didesnė.

Kruizinių laivų sektoriaus atstovai pabrėžė, kad šiame rinkos segmente ekonominės veiklos vykdytojų konkurencija yra labai didelė. Nuo to, kaip suformuluotos taisyklės, priklauso ekonominės veiklos vykdytojų konkurencinė padėtis, ypač ES įsisteigusių ir ES neįsisteigusių konkurentų.

Konsultacijų proceso metu buvo pasiūlyta, kad kruizų atveju laivas dažnai galėtų būti laikomas kaip nuolatinis padalinys, nes teikiamos paslaugos yra sudėtingos ir jų teikimui dažnai reikalingi sudėtingi susitarimai[16].

4. TOLESNI VEIKSMAI

Prekės ir paslaugos, kurios apžvelgiamos šioje ataskaitoje, yra įprastinės vartojimo prekės, kurios, kai tiekiamos (teikiamos) ES teritorijoje, paprastai apmokestinamos PVM. Iš esmės, tai, kad tos prekės ir paslaugos tiekiamos (teikiamos) tam tikrose transporto priemonėse, negali būti pakankamas pagrindas šių prekių (paslaugų) ES neapmokestinti PVM.

Ši ataskaita nepateikta kaip PVM strategijos, nustatytos Komisijos komunikate dėl PVM ateities, dalis. Vis dėlto, susijusių sandorių apmokestinimas ateityje turėtų derėti su pagrindiniais šios strategijos principais, ypač poreikiu, viena vertus, padidinti mokesčių efektyvumą išplečiant mokesčių bazę, ir, kita vertus, supaprasti taisykles.

Atsižvelgiant į tai, kad pagrindinė PVM paskirtis – gauti pajamų ir apmokestinti vartojimą, Komisija mano, kad ateityje reikėtų siekti faktiškai apmokestinti transporto priemonėse tiekiamas (teikiamas) prekes ir paslaugas. Atleidimo nuo apmokestinimo panaikinimas taip pat atitiktų poreikį padidinti mokesčių sistemų veiksmingumą. Rengdamasi ateityje vykdyti šios srities veiksmus Komisija žino, kad beveik visos suinteresuotosios šalys, su kuriomis vykdant ekspertų tyrimą buvo konsultuotasi (ypač kruizinių laivų sektoriaus atstovai) ir kurios atsakė į joms tyrimo rangovo išsiųstą klausimyną, nurodė, kad jos pageidautų išlaikyti neprivalomo atleidimo nuo PVM galimybę, nes būgštauja dėl neigiamų ekonominių ir socialinių pasekmių bei poveikio aplinkai.

Komisija taip pat pripažįsta suinteresuotųjų šalių nusiskundimus, kad dabartinė sistema yra pernelyg sudėtinga. Šis sudėtingumas atsiranda dėl skirtingo esamų taisyklių taikymo ir aiškinimo, paties teisinio pagrindo ir šių dviejų veiksnių keliamos administracinių reikalavimų laikymosi naštos, visų pirma dėl i) atleidimo nuo apmokestinimo schemų įvairovės, ii) maršruto Bendrijoje dalies sąvokos apibrėžties, iii) maitinimo bei aprūpinimo maistu ir gėrimais paslaugų apibrėžties ir iiii) tarpinio sustojimo ir tvarkaraštyje nenumatytų sustojimų sąvokų supratimo. Atsižvelgdama į tai Komisija išnagrinės, dėl kokių paaiškinimų, siekiant išspręsti esamus neaiškumus, būtų galima sutarti su valstybėmis narėmis. Bendroms gairėms parengti būtų galima pasitelkti PVM komitetą.

Komisija taip pat išsamiau išnagrinės padėtį, siekdama įvertinti, ar nereikėtų kai kurių valstybių narių atžvilgiu pradėti pažeidimo nagrinėjimo procedūros.

---

[16] Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad nuolatinio padalinio sąvoka pateikiama PVM direktyvos įgyvendinimo reglamento 11 straipsnyje.

Net jeigu minėti sunkumai galėtų būti išspręsti, abejotina, ar dabartinės PVM direktyvoje nustatytos taisyklės yra tinkamos, siekiant užtikrinti, kad susijusių sandorių apmokestinimas būtų paprastas, veiksmingas ir patikimas. Komisijos požiūriu, įmonėms vis tiek būtų sudėtinga taikyti šias taisykles, o mokesčių administratoriams – sunku arba neįmanoma jų laikymąsi kontroliuoti.

Komisijos požiūriu, neįmanoma pakeisti vien tik transporto priemonėse tiekiamų (teikiamų) prekių ar paslaugų, kurios vartojamos ES, apmokestinimo, nenagrinėjant šių klausimų plačiau, t. y. apskritai parengiant neutralesnę ir paprastesnę keleivių vežimo veiklos apmokestinimo PVM sistemą.

Siekiant užtikrinti tokią darną, atlikus visapusišką poveikio vertinimą, reikėtų priimti šios srities teisinį pasiūlymą kartu su pasiūlymais dėl keleivių vežimo veiklos.

Šiais pasiūlymais turėtų būti užtikrinta, kad faktinis prekių (paslaugų) tiekimo (teikimo) transporto priemonėse apmokestinimas būtų paprastas ir neutralus.

Be to, būtina neatidėliojant supaprastinti taisykles, palyginti su dabartinėmis, o ekonominės veiklos vykdytojų įpareigojimai, kurių jie turi laikytis, turėtų būti kuo lengviau įvykdomi. Vis dėlto viskas priklauso nuo to, kokia bus pasirinkta mokesčių sistema.

Jeigu pagal priimtas taisykles ekonominės veiklos vykdytojai turi mokėti mokesčius valstybėje narėje, kurioje jie neįsisteigę, be abejonės, siekiant supaprastinti taisyklių laikymąsi, turėtų būti išnagrinėta pagal vieno langelio principą veikiančios sistemos galimybė.

Komunikate dėl PVM ateities išdėstyta, kad tokia priemonė galėtų būti svarstoma tik po 2015 m., remiantis patirtimi, įgyta įgyvendinant minimalią vieno langelio sistemą, kuri bus įgyvendinta telekomunikacijų, radijo ir televizijos transliavimo bei elektroninių paslaugų, kurias teikia neįsisteigusieji teikėjai neapmokestinamiesiems asmenims (galutiniams vartotojams), srityse.

Komisija mano, kad su transporto priemonėse tiekiamomis (teikiamomis) prekėmis ar paslaugomis susiję klausimai turėtų būti sprendžiami kartu su keleivių vežimo veikla, dėl kurių pagal komunikatą dėl PVM ateities bus pasiūlyta neutralesnė ir paprastesnė keleivių vežimo veiklos apmokestinimo PVM sistema[17]. Pirma, šie klausimai glaudžiai susiję ir, antra, problemos ir sunkumai yra panašūs.

Todėl Komisija mano, kad nereikėtų kartu su šia ataskaita teikti specialių teisinių pasiūlymų.

Taryba kviečiama pareikšti savo požiūrį dėl šios ataskaitos turinio ir ypač dėl to, kaip Komisija siūlo šį klausimą spręsti.

Kitos institucijos, jei tik norėtų, taip pat kviečiamos pareikšti nuomonę dėl šios ataskaitos ir pasiūlyti tolesnius veiksmus.

[17] Žr. COM(2011) 851 9 veiksmą.