

Brüsszel, 2012.10.22.
COM(2012) 605 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK

A közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló, 2006. november 28-i 2006/112/EK tanácsi irányelv 37. cikkének (3) bekezdése szerinti jelentés a fedélzetén való fogyasztásra szánt termékek értékesítése, valamint a hajók és repülőgépek fedélzetén, vagy vonaton utazók részére nyújtott szolgáltatások – beleértve az éttermi szolgáltatásokat – adóztatási helyének meghatározásáról

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK

A közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló, 2006. november 28-i 2006/112/EK tanácsi irányelv 37. cikkének (3) bekezdése szerinti jelentés a fedélzeten való fogyasztásra szánt termékek értékesítése, valamint a hajók és repülőgépek fedélzetén, vagy vonaton utazók részére nyújtott szolgáltatások – beleértve az éttermi szolgáltatásokat – adóztatási helyének meghatározásáról

TARTALOMJEGYZÉK

1.	A jelentés háttere és tartalma	3
2.	A közlekedési eszközökön értékesített termékekre és szolgáltatásokra vonatkozó hatályos szabályok	3
2.1.	A közlekedési eszközökön értékesített termékekre és szolgáltatásokra vonatkozó különleges szabályok szükségessége	3
2.2.	A teljesítés helye	4
2.3.	A fedélzeti értékesítések mentessége	5
3.	A feltárt legfőbb problémák	5
3.1.	Egyes fogalmak alkalmazása és értelmezése	5
3.1.1.	A Közösség területén végzett személyszállítás „közösségi szakaszának” értelmezése	6
3.1.2.	A „megszakítások” kezelése	6
3.1.3.	A „fedélzeten való fogyasztás” és az „éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatások” fogalma.....	6
3.2.	Az éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatásokon kívüli szolgáltatások.....	7
3.3.	Az alkalmazott mentesség hatálya	7
3.4.	A érdekelt felek által kiemelt egyedi ügyek.....	8
3.5.	A körutazást végző hajókon történő termékértékesítés sajátos helyzete	8
4.	További lépések	9

1. A JELENTÉS HÁTTERE ÉS TARTALMA

A közös hozzáadottértékadó-rendszerről szóló, 2006. november 28-i 2006/112/EK tanácsi irányelv¹ (a továbbiakban: héairányelv) 37. cikke (3) bekezdése alapján *a Bizottság, szükség esetén megfelelő javaslatok kíséretében, a legrövidebb határidőn belül jelentést nyújt be a Tanácshoz a fedélzeten való fogyasztásra szánt termékek értékesítése, valamint a hajók és repülőgépek fedélzetén, vagy vonaton utazók részére nyújtott szolgáltatások – beleértve az éttermi szolgáltatásokat – adóztatási helyének meghatározásáról.*

A 2008. február 12-i 2008/8/EK tanácsi irányelvet² (amely különösen a szolgáltatásnyújtás teljesítési helyére vonatkozó szabályok tekintetében módosította a héairányelvet) kísérően az alábbi nyilatkozatot rögzítették a jegyzőkönyvben: *„A Tanács és a Bizottság megállapodik abban, hogy ez a javaslat nem érinti a 2006/112/EK irányelv 37. cikkében meghatározott, a fedélzeten való fogyasztásra szánt termékek értékesítése, valamint a hajók és repülőgépek fedélzetén, vagy vonaton utazók részére nyújtott szolgáltatások — beleértve az éttermi szolgáltatásokat — adóztatási helyének felülvizsgálatát. Ez a felülvizsgálati kötelesség egyértelműen kiterjed azokra a szolgáltatásokra is, amelyeket hajók (beleértve a tengerjáró utasszállító hajókat) fedélzetén nyújtanak, és kiterjed a 2006/112/EK irányelv 57. cikkében megállapított, a szolgáltatásnyújtás teljesítési helyét meghatározó új szabályra is.”.*

A jelentés a fedélzeten való fogyasztásra szánt termékek értékesítése, valamint a hajók és repülőgépek fedélzetén, vagy vonaton utazók részére nyújtott szolgáltatások – beleértve az éttermi szolgáltatásokat – adóztatási helyére összpontosít. A piac ezen szegmenséről alkotott kép teljessé tétele érdekében azonban a jelentés olyan további kérdésekkel is foglalkozik, mint a fedélzeten értékesített, „elvitelre szánt” termékek, a buszok fedélzetén történő értékesítések, valamint az ágazatban alkalmazott mentességek kezelése.

A jelentés készítésekor a Bizottság különböző lépéseket tett annak érdekében, hogy a lehető legátfogóbb áttekintést nyújtsa az ágazatra vonatkozóan. Ennek jegyében a Bizottság mindenekelőtt felkérte az ágazatban tevékenykedő vállalkozásokat, hogy értékeljék a jelenlegi helyzetet, ideértve az általuk tapasztalt problémákat is, egyúttal javasoljanak lehetséges megoldásokat a jövőre nézve. A tagállamok szintén felkérést kaptak az általuk alkalmazott gyakorlatok és a területre vonatkozó elvárásaik felvázolására. Végezetül egy külső partner szakértői tanulmányt készített³ (a továbbiakban: szakértői tanulmány), (amely e jelentéssel együtt került közzétételre).

¹ HL L 347., 2006.12.11., 1. o.

² HL L 44., 2008.2.20., 11. o.

³ A PricewaterhouseCoopers 2012. február 8-i tanulmánya: „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” („Szakértői tanulmány a közlekedési eszközökön értékesített termékek és szolgáltatások (beleértve az éttermi és vendéglátói-pari szolgáltatásokat is) adóztatásával összefüggő kérdésekről”).

2. A KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖKÖN ÉRTÉKESÍTETT TERMÉKEKRE ÉS SZOLGÁLTATÁSOKRA VONATKOZÓ HATÁLYOS SZABÁLYOK

2.1. A közlekedési eszközökön értékesített termékekre és szolgáltatásokra vonatkozó különleges szabályok szükségessége

A termék- és a szolgáltatásértékesítés jellegét önmagában nem befolyásolja az, hogy a fedélzeten végzik vagy sem. A közlekedési eszközök fedélzetén értékesített termékek és szolgáltatások esetében azonban változik a teljesítés helye, hiszen a teljesítés olyan eszközön történik, ami jellemzően mozgásban van egyik helyről egy másikra. Másképpen fogalmazva: a termékek és a szolgáltatások szállítása nem a teljesítés érdekében történik, hanem a teljesítésre helyváltogatás közben kerül sor.

A fedélzeten történő teljesítésre jellemző különleges körülmények indokolják tehát a különleges szabályok alkalmazását. E szabályok célja annak biztosítása, hogy az adóztatásra lehetőség szerint a fogyasztás helyén kerüljön sor, elkerülve ugyanakkor azt, hogy a szabályok alkalmazása túlságosan bonyolult legyen.

A különleges szabályok indokoltak tehát, de nyomatékosítani kell, hogy bár a fedélzeten történő teljesítés különleges körülmények között történik, amennyiben az EU területén belül kerül arra sor, az ilyen teljesítés által megvalósuló tényleges fogyasztás is az EU területén történik, és ezt elviekben adóztatási szempontból nem lehet eltérően kezelni ahhoz képest, mintha ugyanezen teljesítésre az EU-n belül bárhol máshol kerülne sor.

2.2. A teljesítés helye

A héairányelv 37. cikkének (1) bekezdése és 57. cikkének (1) bekezdése értelmében hajó vagy repülőgép fedélzetén, illetve vonaton a termékértékesítés, valamint az éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatásnyújtás teljesítési helyének „a személyszállítás Közösségen belül lebonyolított része” során a személyszállítás indulási helyét kell tekinteni.

A 37. cikk (2) bekezdése és az 57. cikk (2) bekezdése értelmében a „személyszállításnak Közösségen belül lebonyolított része” (a továbbiakban: a közösségi szakasz) a „személyszállításnak azon, a Közösségen kívül nem megszakított része, amely a személyszállítás indulási és érkezési helye között történik”. „A személyszállítás indulási helye az a Közösségen belüli első felszállóhely, amelyet az utasok számára a Közösségben biztosítanak, adott esetben a Közösségen kívüli megszakítást követően.” „A személyszállítás érkezési helye az a Közösségen belüli utolsó leszállóhely, amelyet a Közösségen belül felszállt utasok számára biztosítanak, adott esetben a Közösségen kívüli megszakítást megelőzően.” Ez azt jelenti, hogy a közlekedési eszköz útjának egy, az EU határa és az utasok számára biztosított, Közösségen belüli első felszállóhely közötti szakasza a „közösségi szakaszon” kívülre esik. Ugyanez a helyzet áll elő az útnak azon szakaszára vonatkozóan is, amely az utasok számára biztosított utolsó leszállóhely és az EU határa közé esik.

A „megszakítás” olyan megállást jelent, amelyre nem az utasok számára biztosított fel- illetve leszállóhelyen kerül sor⁴.

A 37. cikk (1) és (2) bekezdése a közösségi szakaszon a hajó, repülőgép fedélzetén, illetve vonaton értékesített összes termékre alkalmazandó, függetlenül attól, hogy a termék

⁴ A „megállás” fogalmának értelmezését részletesebben az Európai Unió Bírósága dolgozta ki a C-58/04. sz. Antje Köhler v Finanzamt Düsseldorf-Nord ügyben 2005. szeptember 15-én hozott ítéletében.

fedélzeten való fogyasztásra szánt vagy sem. Az 57. cikk kizárólag a fizikailag hajó, repülőgép fedélzetén vagy vonaton nyújtott éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatásokra alkalmazandó. A fedélzeten nyújtott egyéb szolgáltatásokra vonatkozóan különleges szabályokat nem határoztak meg.

A fedélzeten, de a közösségi szakaszon kívül értékesített termékekre a héairányelv 31. cikke alkalmazandó. Az említett rendelkezés szerint „*abban az esetben, ha a terméket nem adják fel vagy nem fuvarozzák el, a teljesítés helyének azt a helyet kell tekinteni, ahol a termék az értékesítés időpontjában található*”. A 31. cikk alkalmazandó azokban az esetekben is, amikor a termékeket más közlekedési eszközök, például buszok fedélzetén értékesítik.

A fedélzeten, de a közösségi szakaszon kívül nyújtott éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatásokra a héairányelv 55. cikke alkalmazandó. Az említett rendelkezés szerint „*az éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatások teljesítési helye az a hely, ahol ezeket a szolgáltatásokat ténylegesen nyújtják, a hajók, repülőgépek és vonatok fedélzetén történő személyszállításnak a Közösség területén belül lebonyolított szakasza során ténylegesen végzett szolgáltatások kivételével*”.

2.3. A fedélzeti értékesítések mentessége

A héairányelv 37. cikkének (3) bekezdése szerint „*(...) [a] javaslatok elfogadásáig a korábbi szakaszban megfizetett héra levonási joga mellett a tagállamok mentességben részesíthetik a járművön való elfogyasztásra szánt (...) termékek értékesítését, illetve eddig az időpontig fenntarthatják [azok] adómentességét (...)*” a hajó, repülőgép fedélzetén, illetve vonaton, amennyiben a termékek értékesítésére a közösségi szakaszon kerül sor.

Ez a rendelkezés csak a fedélzeti fogyasztásra szánt termékek esetében teszi lehetővé a mentesség alkalmazását, és nem terjed ki az utasok által „elvitelre vásárolt” termékekre. Az egyéb közlekedési eszközökön, például buszokon történő értékesítésekre a rendelkezés hatálya nem terjed ki, így ezek mentességben nem részesülhetnek.

A fedélzeten igénybe vett szolgáltatásokra, mint például az éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatásokra mentesség alkalmazása nem biztosított. A héairányelv 371. cikke és X. melléklete B. részének 10. pontja ugyanakkor lehetővé teszi a tagállamok részére, hogy fenntartsák a „*személyszállítás, valamint az utasokat kísérő tárgyak – például poggyász és gépjármű – szállítása, vagy a személyszállítással összefüggő szolgáltatások [mentességét], amennyiben maga a személyszállítás adómentes*”. Ez egy olyan „standstill” rendelkezés, amely a végleges megállapodások elfogadásáig fenntartható, és csak azon tagállamok élhetnek vele, amelyek 1978. január 1-jén alkalmazták, vagy amelyek ezt követően csatlakoztak az Unióhoz és a csatlakozáskor különleges eltérést engedélyeztek részükre (lásd a 375–390b. cikket). Bár felmerülhet az az érv, hogy az éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatásokat az említett standstill rendelkezés alapján mentesíteni lehetne, de az olyan egyéb szolgáltatások, mint például a hajóút alatt igénybevett fodrászszolgáltatás nem tekinthetők „a személyszállítással összefüggő szolgáltatásoknak”.

3. A FELTÁRT LEGFŐBB PROBLÉMÁK

A legfőbb problémák egyikét az egyes tagállamok eltérő jogalkalmazása jelenti. Nyilvánvaló, hogy a mentességeket a tagállamok különbözőképpen alkalmazzák, illetve bizonyos szabályokat nem teljesen tartanak be, vagy eltérően értelmeznek. A szakértői tanulmány

rávilágított az érdekelt felek által jelzett gyakorlati problémákra⁵. Leginkább az alkalmazás terén mutatkozó eltérések okolhatók az összetett helyzetért, és ezek miatt a vállalkozások adminisztratív terhe is nő. A mentességek összehangolatlansága versenytorzító hatással is járhat.

3.1. Egyes fogalmak alkalmazása és értelmezése

Problémák merültek fel a héairányelv 37. és 57. cikkében található egyes fogalmakkal kapcsolatban. A meglévő fogalommeghatározások ellenére egyes tagállamok eltérően alkalmazzák ezeket a fogalmakat. Úgy tűnik, hogy a probléma különösen a nemzetközi útvonalon közlekedő hajókat és repülőgépeket érinti.

A jelek szerint egyes esetekben a 37. és az 57. cikket végrehajtó nemzeti rendelkezések nem vonatkoznak mindhárom közlekedési eszközre (hajók, repülőgépek és vonatok).

A buszok esetében a jogszabályi rendelkezések minden tagállamban megfelelőek. Kétségek merülhetnek fel azonban a rendelkezések megfelelő gyakorlati alkalmazásával és ellenőrizhetőségével kapcsolatban.

3.1.1. A Közösség területén végzett személyszállítás „közösségi szakaszának” értelmezése

Legkevesebb három tagállamban nem teljesen egyértelmű a közösségi szakasz fogalommeghatározása⁶. Jellemző probléma, hogy a fogalommeghatározás egyes elemei hiányoznak – például nincs meghatározva az indulási és/vagy érkezési pont fogalma, vagy az alkalmazott definíció nem teljes értékű. A tagállamok egyikében a közösségi szakasz fogalma egyáltalán nincs meghatározva.

Öt olyan tagállam van, amelyekben a fedélzeten értékesített termékek és szolgáltatások más mértékű adó alá esnek a területükön kívül, függetlenül attól, hogy a szabályok alapján hol – a közösségi szakaszon belül vagy kívül – kellett volna megadóztatni ezeket⁷.

A 282/2011/EU tanácsi végrehajtási rendelet⁸ (a továbbiakban: héa végrehajtási rendelet) adott némi támpontot, de ez a megkülönböztetés továbbra is bonyolult helyzetet eredményez, és nyitva hagyja a lehetőséget a félreértelmezések és a következetlenségek előtt.

3.1.2. A „megszakítások” kezelése

A megszakítások kezelésével összefüggésben különbségek tapasztalhatók a tagállamok között az utasok EU-n belüli első felszállóhelyének, illetve utolsó leszállóhelyének értelmezése tekintetében. A választóvonal vélhetően legalább tíz tagállamban nem felel meg a szabályoknak⁹. A szakértői tanulmány szerint egyes tagállamok azt a szituációt, amikor az utasok egy helyszínen felkeresése céljából leszállhatnak a közlekedési eszközről, majd a kirándulást követően visszamehetnek a fedélzetre, hogy folytassák útjukat, az utasok le- és felszállásának tekintik. Ez különösen a hajós körutazásokat érinti.

Amennyiben új utasok nem tudnak felszállni és a már fedélzeten lévő utasok egyike sem tudja véglegesen elhagyni a hajót, az ilyen szituációt nem le- és felszállásnak, hanem az utazás

⁵ Bővebb információkért lásd a szakértői tanulmány 4. fejezetét, különösen a 48-50. és az 58. oldalt.

⁶ Lásd a szakértői tanulmány 4. fejezetét, különösen a 39-40. és a 42-43. oldalt.

⁷ Lásd a szakértői tanulmány 4. fejezetét, különösen a 42-43. és az 52-55. oldalt.

⁸ Lásd különösen a 35-37. cikket.

⁹ Lásd a szakértői tanulmány 4. fejezetét, különösen a 40. és a 42-43. oldalt.

megszakításának kell tekinteni. Amennyiben egy megszakítás első felszállóhelyként vagy utolsó leszállóhelyként kezelnek, ez nehézségeket okozhat akkor, ha – a közösségi szakasz fogalmának eltérő értelmezése miatt – több tagállam is meg akarja adóztatni ugyanazt a teljesítést.

A nem menetrendszerű megszakítások kezelése a fentiekhez hasonló nehézségeket okozhatnak. A szakértői tanulmány viszont nem tartalmaz információt ezzel kapcsolatban.

3.1.3. A „fedélzeten való fogyasztás” és az „éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatások” fogalma

A szakértői tanulmány rávilágított néhány problémára ezekkel a fogalmakkal kapcsolatban.

Fedélzeten való fogyasztás: A héairányelv nem tartalmaz fogalommeghatározást, és mindössze néhány tagállam adott ki hivatalos útmutatást, amelyek azonban tagállamonként eltérőek.

Éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatások: Egyértelmű definíció csak 2011. július 1-je óta áll rendelkezésre¹⁰. Ezt megelőzően a fogalom értelmezését az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: EUB) által – különösen a *Faaborg-Gelting Linien* ügyben¹¹ hozott ítéletében – adott útmutatásra alapozták. A fogalom pontosabb értelmezése a *Bog* ügy¹² kapcsán született meg, amelyre vonatkozóan az EUB 2011. március 10-én hirdette ki ítéletét. Ebben a Bíróság részletesebben kifejtette, hogy mi tekinthető megfelelő kiegészítő szolgáltatásnak ahhoz, hogy a teljesítés vendéglátó-ipari szolgáltatásnak minősüljön. Ezen fejlemények alapján a fogalommeghatározással összefüggő problémák minimálisra csökkenthetők. Mindazonáltal nem lehet kizárni annak a lehetőségét, hogy a fogalmak további tisztázására lesz szükség, különösen annak érdekében, hogy a héa végrehajtási rendelet összhangba kerüljön az esetjog legutóbbi fejleményeivel.

3.2. Az éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatásokon kívüli szolgáltatások

Mivel az 55. és 57. cikkek csak az éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatásokra vonatkoznak, és a fent leírt különleges szabályok szerint adóztathatók, az összes többi szolgáltatást ugyanúgy kell kezelni, függetlenül attól, hogy valamilyen közlekedési eszköz fedélzetén nyújtják vagy sem. Felmerült néhány kérdés – különösen a személyek részére nyújtott (pl. fodrászati és kozmetikai) szolgáltatásokkal kapcsolatban, de eddig nem lehetett egyértelműen behatárolni azon szolgáltatásokat, amelyekre vonatkozóan különleges szabályra lenne szükség.

¹⁰ A héa végrehajtási rendelet 6. cikke értelmében „az éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatások olyan szolgáltatások, amelyek kész- vagy félkész ételek és/vagy italok emberi fogyasztásra szánt értékesítéséből állnak, és amelyeket az azonnali fogyasztást lehetővé tevő megfelelő kiegészítő szolgáltatások kísérik. Az ételek és/vagy italok értékesítése csak az egyik összetevője a teljesítésnek, amelyben a szolgáltatások vannak túlsúlyban. Az éttermi szolgáltatás az említett szolgáltatásoknak a szolgáltatásnyújtó létesítményeiben történő nyújtása, a vendéglátó-ipari szolgáltatás pedig az említett szolgáltatásoknak a szolgáltatásnyújtó létesítményein kívül történő nyújtása.”

¹¹ A C-231/94. sz. *Faaborg-Gelting Linien a/s kontra Finanzamt Flensburg* ügyben 1996. május 2-án hozott ítélet.

¹² Az Európai Unió Bíróságának a C-497/09., C-499/09., C-501/09. és C-502/09. sz. *Bog és társai kontra Finanzamt Burgdorf, Hamburg-Barmbek-Uhlenhorst, Minden és Detmold* egyesített ügyekben 2011. március 10-én hozott ítélete.

3.3. Az alkalmazott mentesség hatálya

A tagállamok egy csoportja a héairányelv 37. cikkének (3) bekezdése alapján mentességet biztosít a hajó, repülőgép fedélzetén vagy vonaton való elfogyasztásra szánt termékek értékesítésének. Ugyanakkor van legalább két olyan tagállam, amely lehetővé teszi a termékek fedélzetén történő értékesítésének mentesítését a Közösség területén, de a közösségi szakaszon kívül, ami viszont a héairányelv 37. cikkének (3) bekezdése alapján nem engedélyezett¹³.

Másrészről úgy tűnik, hogy nyolc tagállam mentesíti a hajó, repülőgép fedélzetén vagy vonaton az utasok részére nyújtott szolgáltatásokat is, különösen az éttermi és vendéglátóipari szolgáltatásokat¹⁴. A Bizottság úgy véli, hogy a 37. cikk csak a közösségi szakaszon teszi lehetővé a hajó, repülőgép fedélzetén vagy vonaton elfogyasztásra szánt termékek mentesítését. A 37. cikk szerinti mentesség nem vonatkozik az elvitelre szánt termékekre és egyetlen szolgáltatásra sem. Ezekre vonatkozóan a mentesség csak a 371. cikk és a X. melléklet B. részének 10. pontja alapján lehetséges, amelyek megengedik a tagállamok számára, hogy továbbra is mentesítsék „(...) a személyszállítással összefüggő szolgáltatások[at], amennyiben maga a személyszállítás adómentes.” Úgy tűnik, hogy a fedélzetén történő értékesítést öt tagállam mindenfajta adóztatásból kizárja különböző mértékig attól függően, hogy a teljesítés helyére vonatkozó szabályokat milyen módon alkalmazza¹⁵. Értelmezésük szerint a szóban forgó teljesítések a héa területi hatályán kívül esnek. Következésképpen mentesítésükhöz semmilyen különleges szabályra nincs szükség.

A tapasztalatok szerint a héa területi hatályára vonatkozó szabályok vagy a mentesség helytelen alkalmazása csak a hajókat és repülőgépeket érinti. Úgy tűnik, hogy a vonatok és buszok esetében a szabályokat helyesen alkalmazzák a tagállamok mindegyikében. A tényleges adóztatás tekintetében a tagállamok között mutatkozó eltérés tűnik az egyik legnagyobb problémának a jelenlegi helyzetben: ennek súlyos következményei lehetnek az érintett vállalkozásokra nézve és torzítja a versenyt, különösen az EU-ban letelepedett és az EU-n kívül letelepedett versenytársak között.

3.4. A érdekelt felek által kiemelt egyedi ügyek

A megkérdezett érdekelt felek azt hangsúlyozták, hogy a hatályos jogi keret bonyolult (mivel az EU-n belül különböző szabályok – 31. és 55. cikk vagy 37. és 57. cikk – alkalmazását követelik meg), továbbá a jogi keret tagállamonként változik. Bár a különböző mentességi rendszereket nagyra értékelik, alkalmazásuk tagállamonként eltérő, és ezt komplikációként élik meg. Nem meglepő, hogy egy összehangolt mentességi rendszert tekintenek kívánatosnak.

Az érdekelt felek kiemelték azt is, hogy az egyértelmű definíciók hiánya ugyancsak komoly nehézségeket okoz, különösen a több tagállamban is tevékenykedő vállalkozások számára, és általában ez a jellemző az ágazatban. Az alkalmazandó eltérő adómértékek szintén említésre kerültek.

Az érdekelt felek felhívták a figyelmet az olyan termékek vagy szolgáltatások fedélzetén történő értékesítésével összefüggő nehézségeikre, amelyek után héát kell fizetni egy adott országban, amelyben nincsenek letelepedve, és héakötelezettségeik teljesítéséhez

¹³ Lásd a szakértői tanulmány 4. fejezetét, különösen az 52–53. oldalt.

¹⁴ Lásd a szakértői tanulmány 4. fejezetét, különösen az 54–55. oldalt.

¹⁵ Lásd a szakértői tanulmány 4. fejezetét, különösen a 42–43. és az 52–55. oldalt.

nyilvántartásba kell vetetniük magukat. Az érdekeltek rámutattak a pénztárgépekkel kapcsolatos technikai követelmények és kötelezettségek, a héamértékek és a pénznemek tekintetében a tagállamok között mutatkozó eltérésekből fakadó nehézségeikre.

Ezek a nehézségek nem különböznek azoktól, amelyekkel bármely másik olyan vállalkozás szembesül, amelynek héafizetési kötelezettsége keletkezik egy olyan tagállamban, ahol nincs letelepedve. Az érdekeltek sajnálják továbbá, hogy nem tudnak igénybe venni olyan könnyítéseket vagy egyszerűsített rendszereket, mint például az egyablakos ügyintézés.

Az érdekeltek egy része bevallotta, hogy az összes helyett csupán néhány olyan tagállamban vetetik nyilvántartásba magukat, amelyben a hatályos rendelkezések szerint ezt meg kellene tenniük.

3.5. A körutazást végző hajókon történő termékértékesítés sajátos helyzete

A hajós körutazások egyik különleges jellemzője, hogy a hajóutak gyakran az indulási kikötővel azonos kikötőben érnek véget. Úgy tűnik tehát, hogy a körutazás elsődleges célja nem a személyeknek egyik helyről a másikra történő szállítása. Másrészt a körutazást végző hajó útvonala változhat, és egyéb közlekedési eszközökhöz képest rugalmasabbnak tekinthető.

A fedélzeti értékesítések aktuális helyzetével kapcsolatos információk gyűjtése során a körutazást végző hajókat és a kompokat üzemeltető vállalkozások képviselői voltak a legaktívabb válaszadók. Az iparág képviselői azt hangsúlyozták, hogy tevékenységeikből adódóan a szabályok számukra különösen összetettek, és azt javasolták, hogy a fedélzeten történő valamennyi termék- és szolgáltatásértékesítést mentesíteni kellene.

A körutazást végző hajók fedélzetén a termékek és szolgáltatások szélesebb köre érhető el, mint a többi közlekedési eszköz esetében. Olyan szolgáltatások is szerepelnek a kínálatban, mint a fodrászat, szabóság, kozmetikusok szolgáltatásai, szórakoztatási és oktatási tevékenységek. A megvásárolható termékek köre ugyancsak sokkal szélesebb.

A hajós körutaztatást végző szolgáltatók felhívták a figyelmet a piac ezen szegmensének szereplői közötti erős versenyre. A szabályok meghatározásának módja kihat a versenyhelyzetre, és különösen az EU-n belül letelepedett és az EU-n kívüli szereplők közötti versenyhelyzetre.

A konzultációs folyamat során megfogalmazódott az a javaslat, hogy a körutazást végző hajók esetében a hajót számos esetben állandó telephelynek lehetne tekinteni, mivel a nyújtott szolgáltatások összetettek és gyakorta bonyolult megoldásokat tesznek szükségessé¹⁶.

4. TOVÁBBI LÉPÉSEK

E jelentés jellemzően olyan termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik, amelyek után a héát rendszerint akkor számítják fel, amikor az EU területén belül értékesítik azokat. Elvszerűen kijelenthető, hogy egyazon termékeknek és szolgáltatásoknak bizonyos közlekedési eszközökön történő értékesítése nem lehet elegendő indok ahhoz, hogy ezek az értékesítések mentességet kapjanak a héa alól az EU-ban.

¹⁶ Meg kell jegyezni, hogy az állandó telephely fogalmát a héa végrehajtási rendelet 11. cikke határozza meg.

Ez a jelentés nem a héa jövőjéről szóló bizottsági közleményben felvázolt héastratégia keretében készült. Mindazonáltal az érintett ügyletek jövőbeli kezelésének összhangban kell lennie az említett stratégia vezérelveivel, és különösen az adóhatékonyság adóalap-szélesítésen keresztüli növelésének szükségességével, ugyanakkor az egyszerű szabályok elvével is.

Tekintettel arra, hogy a héa elsődleges funkciója a bevételtermelés és a fogyasztás megadóztatása, a Bizottság úgy véli, hogy a közlekedési eszközök fedélzetén történő termék- és szolgáltatásértékesítés tényleges adóztatása a jövőben is követendő cél. A mentességek megszüntetése összhangban lenne az adórendszerek hatékonyabbá tételének szükségességével is. A területre vonatkozóan a jövőben elvégzendő munkára készülve a Bizottság tudomásul vette, hogy a szakértői tanulmányban a megkérdezett érdekeltelk szinte mindegyike (és különösen a hajós körutaztatást végző szolgáltatók) – akik válaszoltak a tanulmány készítésével megbízott külső partner által kiküldött kérdőívre – azt jelezték, hogy a maguk szempontjából kívánatosnak tartják a héamentesség lehetőségének megtartását, mivel tartanak a negatív gazdasági, társadalmi és környezeti hatásoktól.

A Bizottsághoz eljutottak továbbá a jelenlegi helyzet bonyolultságával kapcsolatban az érdekelt felek által megfogalmazott panaszok is. Az összetett helyzet a hatályos szabályoknak és magának a jogi keretnek az eltérő értelmezéséből és alkalmazásából, illetve e két tényező által eredményezett adminisztratív megfelelési teherből, konkrétan pedig i. a mentességek kavalkádjából; ii. a „közösségi szakasz” definíciójából; iii. az éttermi és vendéglátó-ipari szolgáltatások definíciójából; valamint iv. a „megszakítás” és a „nem menetrendszerű megállók” fogalmának értelmezéséből fakad. Ezzel kapcsolatban a Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy a jelenlegi bizonytalanságok feloldása érdekében milyen pontosításokról tudnának a tagállamok megállapodni. A közös iránymutatások kidolgozásához akár a héabizottság is igénybe vehető.

A Bizottság tovább fogja vizsgálni a helyzetet abból a szempontból is, hogy kell-e kötelezettségsegzési eljárást indítani egyes tagállamokkal szemben.

Ha sikerül is megoldani a fent leírt bonyolult helyzetből eredő problémákat, kérdéses, hogy a héairányelvben jelenleg meghatározott szabályok elegendőek-e a szóban forgó ügyletek egyszerű, hatékony és stabil adóztatásának biztosításához. A Bizottság álláspontja szerint ezen szabályok alkalmazása továbbra is bonyolult lenne a vállalkozások számára, ellenőrzésük pedig sok esetben nehéz vagy akár lehetetlen is lenne az adóhatóságok számára.

A Bizottság meglátása szerint a közlekedési eszközök fedélzetén történő, az EU területén megvalósuló fogyasztáshoz kapcsolódó termékértékesítések adóztatásának megváltoztatása nem oldható meg csak a fedélzetén történő termékértékesítésre korlátozva. Ezeket a kérdéseket a személyszállítási tevékenység egészére értelmezett egyszerűbb és semlegesebb héakeret kidolgozásának tágabb perspektívájába kell helyezni.

Az ilyen jellegű egységesség biztosítása érdekében jogalkotási javaslatot kell elfogadni e területre vonatkozóan, amelyet – egy átfogó hatásvizsgálatot követően – további javaslatok kísérenének a személyszállítási tevékenység terén.

E javaslatok biztosítanak azt, hogy a közlekedési eszközök fedélzetén történő termék- és szolgáltatásértékesítés tényleges adóztatása egyszerű és semleges.

Másrésről a szabályokat a jelenlegihez képest sürgősen egyszerűsíteni kell, a gazdasági szereplőkre háruló kötelezettségeknek pedig szintén a lehető legkisebb terhet kell jelenteniük. Ugyanakkor minden az adóztatási rendszerre vonatkozó választáson múlik.

Amennyiben az elfogadásra kerülő szabályok alapján a gazdasági szereplőknek adófizetési kötelezettségük keletkezik majd olyan tagállamban, amelyben nincsenek letelepedve, nyilvánvaló, hogy meg kell majd vizsgálni valamifajta egyablakos ügyintézés megteremtésének lehetőségét a szabályoknak való megfelelés egyszerűsítése érdekében.

Miként arra a héa jövőjéről szóló közlemény rámutatott: az egyablakos ügyintézés megteremtésére irányuló intézkedés csak 2015 után jöhet szóba, és annak alapját azok a tapasztalatok adhatják, amelyek a távközlési, műsorszórási és elektronikus szolgáltatások piacán a nem letelepedett szolgáltatók által nem adóalanyok (végső fogyasztók) részére nyújtott szolgáltatásokkal összefüggésben megvalósított szűkített egyablakos ügyintézésből származnak.

A Bizottság véleménye szerint a közlekedési eszközök fedélzetén történő termék- és szolgáltatásértékesítéssel összefüggő kérdésekkel a személyszállítási tevékenységhez kapcsolódóan kell foglalkozni, amely területre vonatkozóan – a héa jövőjéről szóló közleménnyel összhangban – a Bizottság semlegesebb és egyszerűbb szabályozási keretre irányuló javaslatot fog előterjeszteni¹⁷. Egyfelől e kérdések mindegyike szorosan összefügg, másrészt hasonlóak a felmerülő kihívások és nehézségek.

A Bizottság ezért úgy véli, hogy e jelentéshez nem célszerű külön jogalkotási javaslatokat csatolni.

A Bizottság felkéri a Tanácsot, hogy fejtse ki álláspontját a jelentés tartalmával kapcsolatban, és különösen a téma továbbvitelére vonatkozóan a Bizottság által javasolt megközelítésről.

Amennyiben véleményt kívánnak alkotni róla, a Bizottság szívesen veszi a többi intézmény véleményét is e jelentésről, illetve az előrelépésnek a Bizottság által javasolt újáról.

¹⁷ Lásd: COM(2011) 851 9. intézkedés