

Bruksela, 4 grudnia 2017 r.
(OR. en)

14331/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0324 (NLE)

UD 272

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	4 grudnia 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2017) 731 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA RADY w sprawie tymczasowego zawieszenia autonomicznych ceł Wspólnej Taryfy Celnej na niektóre towary przeznaczone do zamontowania lub wykorzystania w statkach powietrznych oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1147/2002

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2017) 731 final.

Załącznik: COM(2017) 731 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 4.12.2017 r.
COM(2017) 731 final

2017/0324 (NLE)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE RADY

**w sprawie tymczasowego zawieszenia autonomicznych cel Wspólnej Taryfy Celnej na
niektóre towary przeznaczone do zamontowania lub wykorzystania w statkach
powietrznych oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1147/2002**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1147/2002 przewiduje tymczasowe zawieszenie autonomicznych ceł wspólnej taryfy celnej na niektóre przywożone towary posiadające świadectwa zdatności do lotu. Świadectwa zdatności do lotu (obecnie „autoryzowane poświadczenia produkcji/obsługi”) były wydawane przez krajowe władze lotnictwa w państwie, w którym statek powietrzny został zarejestrowany i poświadczały, że elementy zamontowane w statku powietrznym zostały wyprodukowane zgodnie z zatwierdzonym projektem zgodnie z obowiązującymi w danym momencie przepisami w dziedzinie lotnictwa. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1147/2002 uprościło procedury celne w bezcłowym przywozie części, komponentów i innych produktów wykorzystywanych do konstruowania, naprawy, konserwacji, przebudowy, modyfikacji lub przekształcenia statków powietrznych i zostały wcześniej przywiezione w ramach innych zawieszających procedur celnych (np. „uszlachetnianie czynne”, „końcowe przeznaczenie” i „składowanie celne”).

Niektóre przepisy tego rozporządzenia wymagają uaktualnienia w celu uwzględnienia zmian prawnych i technologicznych. W szczególności, w celu zapewnienia zgodności ze zmianami, jakie zaszły w sektorze lotnictwa, przepisy powinny odnosić się do „autoryzowanych poświadczeń produkcji/obsługi” (tj. do formularza nr 1 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)), a nie do „świadectw zdatności do lotu”. Należy również zauważyć, że termin „pierwotne świadectwa” jest już przestarzały, ponieważ świadectwa są obecnie wydawane w formie elektronicznej.

Organy krajowe przyjęły różne podejścia co do tego, czy towary przywożone wraz ze „świadectwem zdatności do lotu” i korzystające z zawieszenia ceł przewidzianego w rozporządzeniu (WE) nr 1147/2002 mogą być wykorzystywane wyłącznie w cywilnych statkach powietrznych, czy też zarówno w cywilnych jak i w wojskowych statkach powietrznych. W celu zapewnienia jednolitej interpretacji i jednolitego wdrażania konieczne jest doprecyzowanie tych przepisów. W związku z tym planuje się, aby elementy przeznaczone do samolotów wojskowych również mogły korzystać z zawieszenia cła, pod warunkiem że towarzyszy im autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi lub jego odpowiednik. Niniejszy wniosek jest zgodny z przepisami prawa celnego rozszerzającymi zastosowanie uproszczonego zakończenia procedury uszlachetniania czynnego na wojskowe statki powietrzne, gdyż w art. 324 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 nie ma rozróżnienia na cywilne i pozacywilne statki powietrzne w odniesieniu do zastosowania uproszczonego zakończenia procedury uszlachetniania czynnego.

W trosce o pewność prawa i zapewnienie jednolitego stosowania rozporządzenia wniosek upoważni Komisję do sporządzenia wykazu kodów Nomenklatury scalonej określonych w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2658/87, zgodnie z którym rozpatrywane towary można sklasyfikować, a także wykazu świadectw uznanych za równoważne ze świadectwami na formularzu nr 1 EASA. Pozwoli to również na szybkie podjęcie działań w przypadku konieczności zmiany tych wykazów kodów lub świadectw.

Dla zagwarantowania pewności prawa i jasności obecne rozporządzenie powinno zostać uchylone, a nie zmienione. Nowe rozporządzenie, którego dotyczy wniosek, wyjaśnia, upraszcza, zmniejsza obciążenia administracyjne podmiotów gospodarczych i administracji celnych, a także wspiera konkurencyjność unijnego przemysłu aeronautycznego.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Środek zmniejsza obciążenia administracyjne dla organów celnych państw członkowskich i dla podmiotów gospodarczych działających w sektorze statków powietrznych, ponieważ ogranicza konieczność stosowania zawieszających procedur celnych, takich jak uprzywilejowane traktowanie taryfowe towarów ze względu na procedurę końcowego przeznaczenia, uszlachetniania czynnego lub składowania celnego.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek jest zgodny z unijną polityką w dziedzinie lotnictwa i opiera się na procesie wzajemnego uznawania autoryzowanych poświadczeń produkcji/obsługi między państwami UE i państwami spoza UE. W szczególności, niniejszy wniosek jest zgodny z unijną polityką w dziedzinie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (rozporządzenie (WE) nr 216/2008). Ponadto wniosek jest zgodny z polityką unijną w dziedzinie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia (rozporządzenie (WE) nr 1321/2014) oraz w dziedzinie przepisów wykonawczych dotyczących certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczących certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (rozporządzenie (WE) nr 748/2012).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 31 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Przedmiot wniosku wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji UE. Zasada pomocniczości nie ma zatem zastosowania.

- **Proporcjonalność**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów, zgodnie z art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE).

- **Wybór instrumentu**

Zgodnie z art. 31 TFUE „Rada określa cła wspólnej taryfy celnej, stanowiąc na wniosek Komisji”. Rozporządzenie Rady jest zatem jedynym właściwym instrumentem.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny ex post/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Równolegle z niniejszym wnioskiem oraz zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1147/2002 Komisja przedkłada Radzie sprawozdanie na temat stosowania tego rozporządzenia. W sprawozdaniu tym, które jest oparte na danych przekazanych przez państwa członkowskie za lata 2014–2016, stwierdzono, że podstawowe uzasadnienie uproszczenia i zawieszenie pozostaje nadal aktualne. Obciążenie administracyjne podmiotów gospodarczych i administracji celnych jest znacznie ograniczone.

Zgodnie z wynikami sprawozdania obecne rozporządzenie jest nadal odpowiednie i skuteczne, gdyż przyczynia się on do zmniejszenia obciążenia administracyjnego urzędników celnych poprzez dopuszczenie alternatywnej procedury w stosunku do specjalnych procedur celnych, takiej jak pozwolenie na stosowanie procedury końcowego przeznaczenia wraz z dozorem celnym. Niemniej jednak niektóre przepisy obecnego rozporządzenia wymagają dalszego doprecyzowania w kwestii autoryzowanych poświadczeń i procedur dotyczących naprawionych towarów. Jeżeli chodzi o wydajność, sprawozdanie wyraźnie wykazało, że skutki stosowania obecnego rozporządzenia są znaczące zarówno dla podmiotów gospodarczych, jak i administracji celnej. W szczególności porównując wykorzystanie świadectwa zdatności do lotu z wyznaczonym terminem dla procedury końcowego przeznaczenia, widać wyraźnie, że zaoszczędzony czas jest równoważny czasowi niezbędnemu do przyznania procedury końcowego przeznaczenia.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Komisja zorganizowała szereg konsultacji informujących środowiska biznesu na temat planowanych działań. W szczególności Komisja zorganizowała kilka spotkań z udziałem Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych i Europejskiego Stowarzyszenia Przemysłu Lotniczego, Astronautyki i Przemysłu Obronnego. Podmioty gospodarcze wyraziły ogólną aprobatę dla wniosku. Ponadto Komisja skonsultowała się z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Państwa członkowskie zostały poinformowane za pośrednictwem grupy ekspertów Grupy ds. Aspektów Ekonomicznych Taryf Celnych (ETQG) oraz Sekcji Nomenklatury Taryfowej i Statystycznej Komitetu Kodeksu Celnego (Sektor CN). Państwa członkowskie wyraziły poparcie dla wniosku Komisji.

- **Ocena skutków**

Nie przeprowadzono oceny skutków dla niniejszego wniosku, ponieważ nie występują nowe znaczące skutki gospodarcze, środowiskowe lub społeczne i nie ma konieczności podjęcia jakichkolwiek decyzji politycznych.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Obecne rozporządzenie okazało się bardzo korzystne dla unijnego przemysłu aeronautycznego (bezcłowe traktowanie towarów po przedstawieniu świadectwa) i administracji państw członkowskich (przyjmowanie konkretnego rodzaju świadectwa, co jest mniej uciążliwe niż stosowane wcześniej zawieszające procedury celne). Pozytywny wpływ na przemysł znajduje odzwierciedlenie w stopniowym wzroście w latach 2014–2016 wartości przywozu na podstawie świadectwa zdatności do lotu (11,3 mld EUR w 2014 r., 14,9 mld EUR w 2015 r. i 18,5 mld EUR w 2016 r.). Komisja przedstawia Radzie sprawozdanie na temat stosowania rozporządzenia (zob. powyżej).

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma wpływu na prawa podstawowe.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego. Podmioty prowadzące działalność gospodarczą w odpowiednim sektorze mogły korzystać z zawieszających procedur celnych jeszcze zanim rozporządzenie Rady (WE) nr 1147/2002 weszło w życie, a wniosek nie wprowadza istotnych zmian.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Proponowane środki mają być zarządzane w ramach zintegrowanej taryfy Unii Europejskiej (TARIC) i stosowane przez administracje celne państw członkowskich.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE RADY

w sprawie tymczasowego zawieszenia autonomicznych cel Wspólnej Taryfy Celnej na niektóre towary przeznaczone do zamontowania lub wykorzystania w statkach powietrznych oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1147/2002

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 31,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1147/2002¹ cła autonomiczne wspólnej taryfy celnej zostały czasowo zawieszone w odniesieniu do niektórych części, komponentów i innych towarów przeznaczonych do zamontowania lub wykorzystania w cywilnych statkach powietrznych, jeżeli przy przywozie posiadają one świadectwa zdatności do lotu. Rozporządzenie to uprościło procedury celne w bezcłowym przywozie części, komponentów i innych produktów wykorzystywanych do konstruowania, naprawy, konserwacji, przebudowy, modyfikacji lub przekształcenia statków powietrznych. Jednakże ze względu na szeroko zakrojone zmiany techniczne i prawne, które miały miejsce od 2002 r., należy dostosować i dla zapewnienia jasności zastąpić rozporządzenie (WE) nr 1147/2002.
- (2) Według informacji otrzymanych od państw członkowskich tymczasowe zawieszenie wprowadzone rozporządzeniem (WE) nr 1147/2002 jest nadal konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest ograniczenie obciążenia administracyjnego zarówno dla podmiotów gospodarczych działających w sektorze statków powietrznych, jak i organów celnych państw członkowskich, gdyż przywóz na podstawie procedur specjalnych z dozorem celnym, takich jak końcowe przeznaczenie, uszlachetnianie czynne lub składowanie celne, byłby uciążliwy. Tymczasowe zawieszenie powinno być zatem kontynuowane.
- (3) W świetle faktu, że ceny na części i komponenty wykorzystywane w sektorze statków powietrznych są zazwyczaj znacznie wyższe niż ceny na podobne towary używane do innych celów, ryzyko, że towary przywożone bez cła mogłyby być używane w innych gałęziach przemysłu, a zatem ryzyko nadużycia tymczasowego zawieszenia, jest niewielkie.
- (4) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012² stanowi, że aby część mogła kwalifikować się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ, musi jej

¹ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1147/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie tymczasowego zawieszenia autonomicznych cel Wspólnej Taryfy Celnej na niektóre przywożone towary posiadające świadectwo zdatności do lotu (Dz.U. L 170 z 29.6.2002, s. 8).

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części

towarzyszyć autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi (formularz nr 1 EASA), wystawione przez instytucję upoważnioną przez organy lotnictwa cywilnego w Unii. W związku z tym zawieszenie cel powinno być uzależnione od przedłożenia autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi.

- (5) Ponadto równoważne świadectwa wydawane przez państwa trzecie i świadectwa wydane w ramach dwustronnych umów w sprawie bezpieczeństwa lotniczego z Unią przed ustanowieniem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) również powinny być akceptowane jako alternatywa dla autoryzowanych poświadczeń produkcji/obsługi (formularz nr 1 EASA).
- (6) Z uwagi na to, że niektóre certyfikaty są wydawane jedynie w formie elektronicznej, do celów korzystania z zawieszenia powinna istnieć możliwość przedstawiania świadectw przy użyciu technik elektronicznego przetwarzania danych lub w inny sposób.
- (7) W przypadku gdy świadectwo nie może zostać przedłożone w momencie zgłoszenia towaru do procedury dopuszczenia do obrotu, sprzedawca towarów powinien złożyć oświadczenie zawierające numer referencyjny świadectwa, tak aby organy celne państw członkowskich miały możliwość sprawdzenia produktów, które są dopuszczane do obrotu.
- (8) Organy celne powinny mieć możliwość odwołania się, na koszt przywożącego, do specjalistycznej oceny dokonanej przez przedstawiciela krajowych władz lotnictwa, w przypadku gdy mają one uzasadnione podstawy przypuszczać, że świadectwa zostały sfalszowane. Jednakże aby uniknąć tworzenia zbędnego obciążenia dla podmiotów gospodarczych, przed podjęciem takiego działania organy celne powinny uwzględnić ilość przywożonych towarów, kwotę należności celnych, która byłaby należna w przypadku braku zastosowania zawieszenia określonego w niniejszym rozporządzeniu, oraz ryzyko, że koszty ekspertyzy przewyższyłyby korzyści dla importera z zawieszenia cła, w przypadku gdyby według ekspertyzy nie zostały naruszone zasady wystawiania takich świadectw.
- (9) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia wykazu pozycji, podpozycji i kodów Nomenklatury scalonej określonych w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2658/87³, zgodnie z którym klasyfikuje się towary kwalifikujące się do zawieszenia na podstawie niniejszego rozporządzenia, do ustanowienia wykazu świadectw równoważnych autoryzowanemu poświadczeniu produkcji/obsługi na formularzu nr 1 EASA, a także do sporządzenia wzoru oświadczeń, które mogą być składane organom celnym w przypadku, gdy świadectwo nie może zostać złożone w momencie zgłoszenia towarów do procedury dopuszczenia do obrotu. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁴.

i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

³ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz.U. L 256 z 7.9.1987, s. 1).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (10) Z uwagi na znaczne zmiany wprowadzone niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do towarów kwalifikujących się do zawieszenia ceł autonomicznych, dopuszczonych autoryzowanych poświadczeń produkcji/obsługi oraz procedur, a także dla zapewnienia jasności, rozporządzenie (WE) nr 1147/2002 powinno zostać uchylone.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zawiesza się cła autonomiczne wspólnej taryfy celnej określone w rozporządzeniu (EWG) nr 2658/87 w odniesieniu do części, komponentów i innych towarów przeznaczonych do zamontowania lub wykorzystania w statkach powietrznych i ich częściach w trakcie ich konstruowania, naprawy, konserwacji, przebudowy, modyfikacji lub przekształcenia.

Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia wykaz pozycji, podpozycji i kodów Nomenklatury scalonej określonych w rozporządzeniu (EWG) nr 2658/87, na podstawie którego klasyfikuje się towary kwalifikujące się do zawieszenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 4.

Artykuł 2

1. Aby towary mogły skorzystać z zawieszenia, o którym mowa w art. 1, zgłaszający w momencie składania zgłoszenia celnego dotyczącego dopuszczenia do obrotu przedkłada organom celnym autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi na formularzu nr 1 EASA, określone w dodatku I do załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, lub równoważne świadectwo. Zgłoszenie celne dotyczące dopuszczenia do obrotu zawiera odniesienie do numeru referencyjnego poświadczenia lub świadectwa.

Poświadczenie lub świadectwo przedkłada się przy użyciu technik elektronicznego przetwarzania danych lub w inny sposób.

Komisja, w drodze aktów wykonawczych, ustanawia wykaz świadectw, które uznaje się za równoważne z autoryzowanym poświadczeniem produkcji/obsługi na formularzu nr 1 EASA. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 4.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, w przypadkach gdy poświadczenie lub świadectwo nie może zostać przedłożone w momencie zgłoszenia towarów do dopuszczenia do obrotu, zgłaszający może zamiast tego przedłożyć oświadczenie na fakturze handlowej lub w formie załączonego do niej dokumentu. Oświadczenie zawiera numer referencyjny poświadczenia lub świadectwa. W przypadku towarów przywiezionych w celu naprawy lub konserwacji, które utraciły stan zdatności do lotu, oświadczenie zawiera odniesienie do numeru pierwotnego świadectwa.

Oświadczenie jest podpisane przez sprzedawcę towarów.

Oświadczenie sporządza się zgodnie ze wzorem określonym przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 4.

Artykuł 3

W przypadku gdy organy celne mają uzasadnione powody, by podejrzewać, że poświadczenie lub świadectwo przedłożone zgodnie z art. 2 ust. 1 zostało sfałszowane, mogą zażądać

ekspertyzy od przedstawiciela krajowych władz lotnictwa. Koszty ekspertyzy ponosi importer.

Przy podejmowaniu decyzji, czy zwrócić się o ekspertyzę, organy celne uwzględniają ilość przywożonych towarów, kwotę należności celnych, która byłaby należna w przypadku braku zastosowania zawieszenia określonego w niniejszym rozporządzeniu, oraz ryzyko, że koszty ekspertyzy przewyższyłyby korzyści dla importera z zawieszenia cła, w przypadku gdyby według ekspertyzy nie zostały naruszone zasady wystawiania takich świadectw.

Artykuł 4

Komisję wspomaga Komitet Kodeksu Celnego utworzony na mocy art. 285 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013⁵. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 5

Rozporządzenie (WE) nr 1147/2002 traci moc. Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [1 marca 2018] r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

Rozporządzenie Rady w sprawie tymczasowego zawieszenia autonomicznych cel Wspólnej Taryfy Celnej na niektóre towary przeznaczone do zamontowania lub wykorzystania w statkach powietrznych oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1147/2002

2. LINIE BUDŻETOWE

X Wniosek nie ma wpływu finansowego

☐ Wniosek nie ma wpływu finansowego na wydatki, lecz ma następujący wpływ finansowy na dochody:

(w mln EUR do jednego miejsca po przecinku)

Linia budżetowa	Dochody	Okres 12 miesięcy, od dnia dd/mm/rrrr	[Rok: 2017]

Sytuacja po rozpoczęciu działania	
Linia budżetowa	

Wniosek nie ma wpływu finansowego. Podmioty gospodarcze w tym sektorze nadal były w stanie korzystać z zawieszających procedur celnych (np. z procedur „uszlachetniania czynnego”, „końcowego przeznaczenie”, „składowania celnego”) nawet jeszcze przed wejściem w życie rozporządzenia Rady (WE) nr 1147/2002 a niniejszy wniosek nie pociąga za sobą istotnych zmian w istniejących przepisach.

Dla informacji – szacowane należności celne, które odpowiadają wielkości przywozu do UE objętego „świadectwami zdatności do lotu” za 2016 r. wyniosą 560 mln EUR.

3. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Art. 3 rozporządzenia stanowi, że organy celne mogą zwrócić się o ekspertyzę do przedstawiciela krajowych władz lotnictwa, na koszt importera, gdy mają powody, by sądzić, że poświadczenia lub świadectwa zostały podrobione.