



Brussel, 4.11.2013
COM(2013) 718 final

2013/0341 (NLE)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN DE RAAD

**tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 met betrekking tot de
tarief- en statistieknomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief**

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Het doel van het onderhavige voorstel voor een verordening is de schorsing van de autonome rechten van het gemeenschappelijk douanetarief voor reactiemotorbrandstof, die thans is ingedeeld onder GN-code 2710 19 21.

Op dit moment bevatten bilaterale luchtvaartovereenkomsten met derde landen doorgaans bepalingen over de vrijstelling van rechten op reactiemotorbrandstof. Het is echter zaak om in dit verband op Europees niveau helderheid en eenduidigheid te garanderen, en zodoende rechtszekerheid te bieden voor marktdeelnemers en elke concurrentievervalsing als gevolg van een verschillende aanpak of regelgeving te voorkomen.

Verreweg het grootste deel van de reactiemotorbrandstof die in de Europese Unie (EU) wordt ingevoerd, komt uit landen die in aanmerking komen voor het schema van algemene tariefpreferenties (SAP) en deze invoer is dus vrij van rechten. Dit is van groot belang voor de luchtvaartindustrie in de EU.

Als gevolg van de herziening van het SAP met betrekking tot de preferenties die vanaf 1 januari 2014 van toepassing worden, zullen bepaalde grote exporterende producenten van reactiemotorbrandstof zoals de landen van de Raad voor samenwerking van de Golfstaten, niet meer in aanmerking komen voor preferentiële toegang tot de EU, terwijl in andere landen (zoals bijv. India) bepaalde categorieën producten, inclusief brandstof, ten minste voor de periode van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2016, niet meer in aanmerking zullen komen voor het SAP.

De heffing van douanerechten op reactiemotorbrandstof van deze leveranciers zou waarschijnlijk plotselinge gevolgen hebben voor de prijs van reactiemotorbrandstof op de EU-markt als er geen diversificatie van de bevoorrading van reactiemotorbrandstof op de EU-markt zou zijn. Bovendien zouden raffinaderijen in de EU de productie van vliegtuigbrandstof niet op korte termijn tot een niveau van betekenis kunnen verhogen omdat dit de productie van andere afgeleide producten, zoals benzine, zou vereisen, waarvoor nieuwe exportmogelijkheden zouden moeten worden onderzocht. Daarom hebben zowel de olie- als de luchtvaartindustrie in de EU tijd nodig om zich aan te passen aan de gevolgen van de graduatie van de SAP-status van deze leverende landen.

Rekening houdend met mogelijke toekomstige veranderingen in de marktsituatie, dient deze schorsing binnen vijf jaar op basis van een nadere beoordeling opnieuw te worden bekeken.

Gelet op het bovenstaande wordt voorgesteld Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad dienovereenkomstig te wijzigen.

Het voorstel om de status quo te verlengen is in overeenstemming met het beleid van de Unie.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

De Groep economische tariefvraagstukken, waarin de bevoegde autoriteiten van alle lidstaten vertegenwoordigd zijn, werd geraadpleegd.

Er zijn geen mogelijk ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen gemeld.

Over dit voorstel zal tussen de verschillende diensten overleg plaatsvinden en het zal na goedkeuring door de Raad worden gepubliceerd.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

De rechtsgrondslag van dit voorstel voor een verordening is artikel 31 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

Krachtens artikel 31 van het VWEU wordt het autonome douanerecht vastgesteld door de Raad met een gekwalificeerde meerderheid van stemmen op basis van een voorstel van de Commissie.

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, omdat het, zoals bepaald in het Verdrag, het handelsverkeer tussen de lidstaten en derde landen bevordert en evenwicht houdt tussen de handelsbelangen van marktdeelnemers (dienstverleners in de Unie, gebruikers en consumenten) zonder de WTO-lijst van de EU te wijzigen.

Het subsidiariteitsbeginsel is niet van toepassing, omdat het voorstel onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie valt.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Er is geen sprake van een derving aan inkomsten voor de traditionele eigen middelen ten opzichte van de huidige situatie. De mogelijkheid bestaat dat er geen extra inkomsten worden gerealiseerd in het licht van de gewijzigde SAP-status van bepaalde derde landen met ingang van 1 januari 2014. Gezien de thans geldende bilaterale luchtvaartovereenkomsten die voorzien in vrijstelling van rechten op vliegtuigbrandstof, wordt het eventuele verlies aan extra inkomsten voor de traditionele eigen middelen per 1 januari 2014 echter als te verwaarlozen beschouwd.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN DE RAAD

tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 31,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De markt in de Europese Unie (EU) voor reactiemotorbrandstof is sterk afhankelijk van de invoer van reactiemotorbrandstof uit derde landen.
- (2) Hoewel bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen lidstaten en derde landen doorgaans bepalingen over de vrijstelling van rechten op reactiemotorbrandstof bevatten, moeten gemeenschappelijke regels voor de vrijstelling van rechten op reactiemotorbrandstof worden vastgesteld om in dit verband helderheid en eenduidigheid te garanderen, rechtszekerheid te bieden voor marktdeelnemers en elke concurrentievervalsing als gevolg van een verschillende aanpak of regelgeving te voorkomen.
- (3) Momenteel komt een aanzienlijk deel van de reactiemotorbrandstof die in de Unie wordt ingevoerd, uit landen die voor het schema van algemene tariefpreferenties (SAP) in aanmerking komen of die preferentiële toegang tot de markt van de Unie hebben, en de invoer is daarmee vrij van rechten.
- (4) Met de toepassing van tariefpreferenties in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 978/2012¹ met ingang van 1 januari 2014 zullen diverse landen, die belangrijke exporteurs van reactiemotorbrandstof zijn, niet langer in aanmerking komen voor deze preferentiële toegang tot de markt van de Unie, en zullen sommige andere exporterende landen niet langer in aanmerking komen voor deze preferentiële toegang voor bepaalde productcategorieën, inclusief brandstof².

¹ Verordening (EU) nr. 978/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 houdende toepassing van een schema van algemene tariefpreferenties en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 732/2008 van de Raad (PB L 303 van 31.10.2012, blz. 1).

² Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1213/2012 van de Commissie van 17 december 2012 tot schorsing van de tariefpreferenties voor bepaalde SAP-begunstigde landen ten aanzien van bepaalde SAP-afdelingen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 978/2012 van het Europees Parlement en de Raad houdende toepassing van een schema van algemene tariefpreferenties (PB L 348 van 18.12.2012, blz. 11).

- (5) De heffing van douanerechten op de reactiemotorbrandstof van die leveranciers zal waarschijnlijk leiden tot een hogere prijs van reactiemotorbrandstof op de Uniemarkt omdat het voor raffinaderijen in de Unie economisch niet haalbaar is hun productie van vliegtuigbrandstof te verhogen tot een niveau van betekenis.
- (6) Rekening houdend met mogelijke toekomstige veranderingen in de marktsituatie van reactiemotorbrandstof, dient deze maatregel binnen vijf jaar op basis van een nadere beoordeling opnieuw te worden bekeken.
- (7) Het verdient daarom aanbeveling het autonome douanerecht voor reactiemotorbrandstof te schorsen. De schorsing dient betrekking te hebben op alle producten die zijn ingedeeld onder GN-code 2710 19 21.
- (8) Bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad³ moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

In bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 wordt de tekst voor GN-code 2710 19 21 in het tweede deel, afdeling V, hoofdstuk 27, kolom 3, vervangen door:

"4,7 (*)

(*) Autonoom douanerecht: vrij."

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 2014.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*

³ Verordening (EEG) nr. 2658/87 van de Raad van 23 juli 1987 met betrekking tot de tarief- en statistiekomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief (PB L 256 van 7.9.1987, blz. 1).

FINANCIËEL MEMORANDUM

BENAMING VAN HET VOORSTEL

Voorstel voor een verordening van de Raad tot wijziging van bijlage I bij Verordening (EEG) nr. 2658/87 met betrekking tot de tarief- en statistiek nomenclatuur en het gemeenschappelijk douanetarief.

BEGROTINGSONDERDELEN

Hoofdstuk en artikel: hoofdstuk 12, artikel 120.

Begroot bedrag voor 2014: 18 086 400 000 EUR (OB 2014)

FINANCIËLE GEVOLGEN

Het voorstel heeft geen financiële gevolgen

X Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de uitgaven maar het kan mogelijke, zij het te verwaarlozen, financiële gevolgen hebben om de volgende redenen:

In 2012 bedroeg de totale waarde van de invoer van GN-code 2710 19 21 12,2 miljard EUR⁴. Het conventionele douanerecht voor deze GN-code is 4,7 %.

De overgrote meerderheid van deze invoer (meer dan 97 %) was vrij van rechten als gevolg van de tenuitvoerlegging van vrijhandelsovereenkomsten en het SAP.

Met ingang van 1.1.2014 zal een aantal belangrijke exporterende landen (goed voor 82 % van de invoer) niet langer in aanmerking komen voor het SAP. Dit zou uiteindelijk een mogelijke bron van inkomsten van ongeveer 470 miljoen EUR kunnen vertegenwoordigen voor de traditionele eigen middelen.

Er bestaan op dit moment echter meer dan 1 500 luchtvervoersovereenkomsten tussen de EU of de lidstaten en derde landen, en lidstaten hebben nationale bepalingen voor de bevoorrading van vliegtuigen uitgevaardigd.

In het licht van deze maatregelen van de lidstaten, die in de vrijstelling van rechten op vliegtuigbrandstof voorzien, wordt het eventuele verlies aan extra inkomsten voor de traditionele middelen met ingang van 1.1.2014 als verwaarloosbaar beschouwd.

⁴ Bron: Eurostat — Statistische procedure: normaal.