



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.11.2013
COM(2013) 718 final

2013/0341 (NLE)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES RATES

**zur Änderung von Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 über die zolltarifliche
und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif**

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Zweck des beiliegenden Vorschlags für eine Verordnung ist die Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für Flugturbinenkraftstoff, der derzeit in den KN-Code 2710 19 21 eingereiht ist.

Die bilateralen Luftverkehrsabkommen mit Drittländern enthalten in der Regel Bestimmungen über Zollbefreiungen für Flugturbinenkraftstoff. In dieser Hinsicht muss jedoch auf europäischer Ebene Klarheit und Einheitlichkeit hergestellt werden, damit Rechtssicherheit für die Wirtschaftsbeteiligten besteht und Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Vorgehensweisen und Regelungen vermieden werden.

Die große Mehrheit der Einfuhren von Flugturbinenkraftstoff in die Europäische Union (EU) hat ihren Ursprung in Ländern, die das Allgemeine Präferenzsystem (APS) in Anspruch nehmen und ist daher zollfrei. Dies ist für die Luftverkehrsbranche der EU von erheblicher Bedeutung.

Nach der Überarbeitung des APS in Bezug auf die Präferenzen, die ab dem 1. Januar 2014 gelten werden, wird für einige große ausführende Hersteller von Flugturbinenkraftstoff wie die Staaten des Golf-Kooperationsrates (GCC) kein präferenzierter Zugang zum EU-Markt mehr bestehen, während andere Staaten (z. B. Indien) das APS zumindest für den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2016 nur für einige Erzeugniskategorien, einschließlich Kraftstoff, nicht in Anspruch nehmen können.

Die Einführung von Zöllen auf Flugturbinenkraftstoff dieser Lieferanten würde sich höchstwahrscheinlich abrupt auf den Preis von Flugturbinenkraftstoff auf dem EU-Markt auswirken, wenn Flugturbinenkraftstoff nicht auch aus anderen Quellen beschafft wird. Darüber hinaus könnten die EU-Raffinerien ihre Produktion von Flugkraftstoff kurzfristig nicht in nennenswertem Umfang steigern, da dafür die Produktion anderer Derivate, wie Benzin, erforderlich wäre, für das neue Ausfuhrmöglichkeiten sondiert werden müssten. Daher benötigen sowohl die Luftverkehrsbranche als auch die Erdölindustrie in der EU mehr Zeit, um sich auf die Folgen der schrittweisen Abschaffung des APS-Status dieser Lieferländer einzustellen.

Unter Berücksichtigung möglicher künftiger Änderungen der Marktlage sollte die Aussetzung innerhalb von fünf Jahren auf der Grundlage einer angemessenen Bewertung überprüft werden.

Im Lichte dieser Ausführungen wird vorgeschlagen, die Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates entsprechend zu ändern.

Der Vorschlag zur Verlängerung des Status quo entspricht der Politik der EU.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Die Gruppe „Wirtschaftliche Tariff Fragen“, in der die zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten vertreten sind, wurde konsultiert.

Es gab keine Hinweise auf gravierende Risiken mit irreversiblen Folgen.

Dieser Vorschlag wird nach einem dienststellenübergreifenden Konsultationsverfahren vorgelegt und nach seiner Annahme durch den Rat veröffentlicht.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

Rechtsgrundlage dieses Verordnungsvorschlags ist Artikel 31 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

Nach Artikel 31 AEUV legt der Rat die autonomen Zollsätze mit qualifizierter Mehrheit auf Vorschlag der Kommission fest.

Wie im Vertrag vorgesehen, wird mit dem Vorschlag der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt, weil damit der Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern gefördert wird und die kommerziellen Interessen der Wirtschaftsbeteiligten (Dienstleister in der EU, Verwender und Verbraucher) ohne Änderung der EU-WTO-Liste gleichermaßen berücksichtigt werden.

Da der Vorschlag in die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union fällt, findet das Subsidiaritätsprinzip keine Anwendung.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Gegenüber der derzeitigen Situation gibt es keine Verluste bei den Einnahmen aus den traditionellen Eigenmitteln. Es besteht die Möglichkeit, dass keine zusätzlichen Einnahmen mit Blick auf die Änderungen des APS-Status bestimmter Drittländer ab dem 1. Januar 2014 getätigt werden. Angesichts der derzeit geltenden bilateralen Luftverkehrsabkommen, die eine Zollbefreiung für Flugkraftstoff vorsehen, ist der mögliche Verlust von zusätzlichen Einnahmen bei den traditionellen Eigenmitteln ab dem 1. Januar 2014 jedoch als unerheblich anzusehen.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES RATES

zur Änderung von Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 31,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Markt der Europäischen Union für Flugturbinenkraftstoff hängt in hohem Maße von Einfuhren von Flugturbinenkraftstoff aus Drittländern ab.
- (2) Obwohl bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern in der Regel Bestimmungen über Zollbefreiungen für Flugturbinenkraftstoff enthalten, müssen gemeinsame Bestimmungen über Zollbefreiungen für Flugturbinenkraftstoff festgelegt werden, um diesbezüglich Klarheit und Einheitlichkeit zu gewährleisten, Rechtssicherheit für die Wirtschaftsbeteiligten zu schaffen und Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Vorgehensweisen und Regelungen zu vermeiden.
- (3) Derzeit hat ein wesentlicher Teil der Einfuhren von Flugturbinenkraftstoff in die Union seinen Ursprung in Ländern, die das Allgemeine Präferenzsystem (APS) in Anspruch nehmen oder über einen bevorzugten Zugang zum EU-Markt verfügen, so dass diese Einfuhren zollfrei sind.
- (4) Mit der Anwendung von Zollpräferenzen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 978/2012¹ ab dem 1. Januar 2014 wird für eine Reihe von Ländern, die wichtige Ausführende von Flugturbinenkraftstoff sind, kein präferenzzieller Zugang zum EU-Markt mehr bestehen, während bestimmte andere Ausfuhrländer nur für bestimmte Erzeugniskategorien, einschließlich Kraftstoff, keinen präferenzziellen Zugang in Anspruch nehmen können².

¹ Verordnung (EU) Nr. 978/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über ein Schema allgemeiner Zollpräferenzen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 732/2008 des Rates (ABl. L 303 vom 31.10.2012, S. 1).

² Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1213/2012 der Kommission vom 17. Dezember 2012 zur Aussetzung der Zollpräferenzen bestimmter APS-Abschnitte für bestimmte APS-begünstigte Länder

- (5) Die Erhebung von Zöllen auf Flugturbinenkraftstoff dieser Lieferanten würde höchstwahrscheinlich zu einem Anstieg des Preises für Flugturbinenkraftstoff auf dem EU-Markt führen, da es für die Raffinerien in der Union wirtschaftlich nicht sinnvoll ist, ihre Produktion von Flugkraftstoff in bedeutendem Umfang zu erhöhen.
- (6) Unter Berücksichtigung möglicher künftiger Änderungen der Marktlage sollte diese Maßnahme innerhalb von fünf Jahren auf der Grundlage einer angemessenen Bewertung überprüft werden.
- (7) Es ist daher angezeigt, den autonomen Zollsatz für Flugturbinenkraftstoff auszusetzen. Die Aussetzung sollte alle Erzeugnisse betreffen, die in den KN-Code 2710 19 21 eingereiht werden.
- (8) Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates³ ist daher entsprechend zu ändern —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

In Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 erhält der Wortlaut für den KN-Code 2710 19 21 in Teil II Abschnitt V Kapitel 27 in Spalte 3 der Tabelle folgende Fassung:

„4,7 (*)“

(*) Autonomer Zollsatz: frei.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2014 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

gemäß der Verordnung (EU) Nr. 978/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Schema allgemeiner Zollpräferenzen (ABl. L 348 vom 18.12.2012, S. 11).

³ Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1).

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung von Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif.

HAUSHALTSLINIEN:

Kapitel und Artikel: Kapitel 12 Artikel 120

Für das Haushaltsjahr 2014 veranschlagter Betrag:
18 086 400 000 EUR (Haushaltsplanentwurf 2014)

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN:

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen.

X Der Vorschlag wirkt sich nicht auf die Ausgaben aus, könnte jedoch aus den folgenden Gründen potenzielle finanzielle Auswirkungen, wenngleich unbedeutender Art, haben:

Im Jahr 2012 belief sich der Gesamtwert der Einfuhren von Waren des KN-Codes 2710 19 21 auf 12,2 Mrd. EUR⁴. Der vertragsmäßige Zollsatz für diesen KN-Code beträgt 4,7 %.

Die große Mehrheit dieser Einfuhren (über 97 %) waren infolge der Umsetzung von Freihandelsabkommen und des APS zollfrei.

Ab 1. Januar 2014 wird eine Reihe wichtiger Ausfuhrländer (auf die 82 % der Einfuhren entfallen) das APS nicht mehr in Anspruch nehmen können. Dies könnte schließlich zu zusätzlichen Einnahmen in Höhe von etwa 470 Mio. EUR bei den traditionellen Eigenmitteln führen.

Gegenwärtig gibt es jedoch mehr als 1500 Luftverkehrsabkommen zwischen der EU oder den Mitgliedstaaten und Drittländern; zudem haben die Mitgliedstaaten nationale Vorschriften für die Versorgung von Luftfahrzeugen erlassen.

Angesichts dieser Vielzahl der von den Mitgliedstaaten getroffenen Maßnahmen, die eine Zollbefreiung für Flugkraftstoff vorsehen, ist der mögliche Verlust der zusätzlichen Einnahmen bei den traditionellen Eigenmitteln ab dem 1. Januar 2014 als unerheblich anzusehen.

⁴ Quelle Eurostat – Statistisches Verfahren: normal.