



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.12.2017
COM(2017) 731 final

2017/0324 (NLE)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES RATES

zur zeitweiligen Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Waren, die in Luftfahrzeuge eingebaut oder hierfür verwendet werden können, und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 des Rates sieht die zeitweilige Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Waren, die mit Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen eingeführt werden, vor. Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen (heute „Freigabebescheinigungen“) wurden von der nationalen Luftfahrtbehörde in dem Staat ausgestellt, in dem das Luftfahrzeug registriert war, und bescheinigten, dass die in dem Luftfahrzeug verbauten Teile in Übereinstimmung mit einem genehmigten Design gemäß dem zum betreffenden Zeitpunkt geltenden Luftfahrtrecht hergestellt wurden. Mit der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 des Rates wurden die Zollverfahren für zollfreie Einfuhren von Teilen, Baugruppen und anderen Waren, die zum Bau, zur Instandsetzung oder Instandhaltung, zum Umbau, zur Änderung oder zur Umrüstung von Luftfahrzeugen verwendet werden und zuvor im Rahmen unterschiedlicher zollrechtlicher Nichterhebungsverfahren eingeführt wurden (z. B. „aktive Veredelung“, „Endverwendung“ und „Zollagerverfahren“), vereinfacht.

Um den rechtlichen und technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, müssen mehrere Vorschriften der Verordnung aktualisiert werden. Zur Berücksichtigung der rechtlichen Entwicklungen im Luftfahrtsektor sollte in den Bestimmungen statt Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen insbesondere die Bezeichnung „Freigabebescheinigung“ (d. h. Formblatt 1 der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) oder eine gleichwertige Bescheinigung) verwendet werden. Auch der Begriff „Originalbescheinigung“ ist hinfällig, da Bescheinigungen nunmehr in elektronischer Form ausgestellt werden.

Die nationalen Behörden vertreten unterschiedliche Auffassungen in der Frage, ob Waren, die mit einer „Luftfahrttauglichkeitsbescheinigung“ und unter Zollausssetzung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 eingeführt wurden, ausschließlich in zivilen Luftfahrzeugen oder auch in militärischen Luftfahrzeugen verwendet werden können. Um eine kohärente Auslegung und einheitliche Umsetzung sicherzustellen, müssen diese Vorschriften präzisiert werden. Daher soll erlaubt werden, dass die Zollausssetzung auch für solche Teile in Anspruch genommen werden kann, die für militärische Luftfahrzeuge bestimmt sind, sofern ihnen die Freigabebescheinigung oder eine gleichwertige Bescheinigung beigelegt ist. Dieser Vorschlag steht im Einklang mit den Zollvorschriften, mit denen die vereinfachte Erledigung der aktiven Veredelung auf militärische Luftfahrzeuge ausgeweitet wird, da Artikel 324 Absatz 1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission in Bezug auf die vereinfachte Erledigung der aktiven Veredelung nicht zwischen zivilen und militärischen Luftfahrzeugen unterscheidet.

Im Interesse der Rechtssicherheit und um die einheitliche Anwendung dieser Verordnung sicherzustellen, wird der Kommission mit dieser als Vorschlag vorliegenden Verordnung die Befugnis übertragen, eine Liste derjenigen Codes der Kombinierten Nomenklatur gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87, in die die betreffenden Waren eingereiht sein können, und eine Liste der Bescheinigungen, die als den Bescheinigungen nach EASA-Formblatt 1 gleichwertig gelten, aufzustellen. Die Verordnung ermöglicht auch rasches Handeln, wenn diese Listen der Codes oder Bescheinigungen geändert werden müssen.

Im Interesse der Rechtssicherheit und der Klarheit sollte die geltende Verordnung nicht geändert, sondern aufgehoben werden. Die vorgeschlagene neue Verordnung klärt, vereinfacht und verringert den Verwaltungsaufwand für Wirtschaftsbeteiligte und Zollverwaltungen und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtindustrie in der EU.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die Maßnahme verringert den Verwaltungsaufwand für die Zollbehörden der Mitgliedstaaten und für die Wirtschaftsbeteiligten im Luftfahrtsektor, da sie den Bedarf vermindert, wirtschaftliche Zollverfahren mit zollbefreiender Wirkung, wie die Zollbefreiung von Waren aufgrund ihrer Endverwendung, aktive Veredelungsverkehre oder Zolllagerverfahren, anzuwenden.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag steht im Einklang mit der Politik der Union auf dem Gebiet der Luftfahrt und stützt sich auf das Verfahren der gegenseitigen Anerkennung von Freigabebescheinigungen zwischen EU-Mitgliedstaaten und Drittländern. Der Vorschlag steht insbesondere im Einklang mit der Unionspolitik zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (Verordnung (EG) Nr. 216/2008). Darüber hinaus steht er im Einklang mit der Unionspolitik über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen (Verordnung (EG) Nr. 1321/2014) und mit den Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (Verordnung (EG) Nr. 748/2012).

2. **RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT**

- **Rechtsgrundlage**

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

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Der Vorschlag fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der EU. Daher findet das Subsidiaritätsprinzip keine Anwendung.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Die Verordnung geht entsprechend Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) nicht über das zur Erreichung der verfolgten Ziele erforderliche Maß hinaus.

- **Wahl des Instruments**

Nach Artikel 31 AEUV „legt [der Rat] die Sätze des Gemeinsamen Zolltarifs auf Vorschlag der Kommission fest“. Daher ist eine Verordnung das geeignete Rechtsinstrument.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertungen/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Kommission legt dem Rat parallel zu dem Vorschlag und gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 des Rates einen Bericht über die Durchführung der Verordnung vor. Die Schlussfolgerung des Berichts, der auf den von den Mitgliedstaaten eingegangenen Informationen für den Zeitraum 2014-2016 basiert, lautet, dass die wichtigsten Gründe für die Vereinfachung und die Aussetzung nach wie vor bestehen. Der Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsbeteiligten und die Zollverwaltungen wird beträchtlich verringert.

Der Schlussfolgerung des Berichts zufolge ist die geltende Verordnung nach wie vor relevant und wirksam, da sie den Verwaltungsaufwand für die Zollbediensteten verringert, indem sie eine Alternative zu den besonderen Zollverfahren wie Bewilligung für die Endverwendung mit entsprechender zollamtlicher Überwachung bietet. Bestimmte Vorschriften der derzeitigen Verordnung in Bezug auf die Freigabebescheinigungen und Verfahren für reparierte Waren müssen jedoch präzisiert werden. Aus dem Bericht geht eindeutig hervor, dass die Anwendung der geltenden Verordnung sowohl für die Wirtschaftsbeteiligten als auch für die Zollverwaltungen zu mehr Effizienz führt. Ein Vergleich der Verwendung der Luftfahrtauglichkeitsbescheinigung mit der vorgeschriebenen Frist für das Endverwendungsverfahren zeigt, dass die eingesparte Zeit dem Zeitraum entspricht, der für die Gewährung des Endverwendungsverfahrens erforderlich ist.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission hat mehrere Konsultationen abgehalten, mit denen die Wirtschaft über die geplante Vorgehensweise unterrichtet wurde. Sie veranstaltete insbesondere mehrere Sitzungen mit der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften und dem Verband der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie. Die Wirtschaftsbeteiligten erklärten sich mit dem Vorschlag einverstanden. Die Kommission hat auch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) konsultiert. Die Mitgliedstaaten wurden über die Sachverständigengruppe der Gruppe „Wirtschaftliche Tariffragen“ (ETQG) und den Fachbereich zolltarifliche und statistische Nomenklatur des Ausschusses für den Zollkodex (Kombinierte Nomenklatur) unterrichtet. Die Mitgliedstaaten befürworteten den Vorschlag der Kommission.

- **Folgenabschätzung**

Zu diesem Vorschlag wurde keine Folgenabschätzung durchgeführt, da er keine signifikanten neuen wirtschaftlichen, ökologischen oder sozialen Auswirkungen hat und keine politischen Entscheidungen zu treffen sind.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Die derzeitige Verordnung hat sich als äußerst nützlich für die Luftfahrtindustrie in der EU (Zollfreiheit der Waren gegen Vorlage einer Bescheinigung) und für die Verwaltungen der Mitgliedstaaten (Annahme einer besonderen Art von Bescheinigung, die weniger aufwendig ist als die zuvor angewandten Nichterhebungsverfahren) erwiesen. Die positiven Folgen für die Industrie zeigen sich im allmählichen Anstieg des Werts der Einfuhren mit Luftfahrtauglichkeitsbescheinigungen im Zeitraum 2014 bis 2016 (etwa 11,3 Mrd. 2014, 14,9 Mrd. 2015 und 18,5 Mrd. 2016). Die Kommission legt dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vor (siehe oben).

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf die Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen. Die Wirtschaftsbeteiligten konnten bereits vor Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 Nichterhebungsverfahren in Anspruch nehmen, und durch den Vorschlag werden keine größeren Veränderungen eingeführt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen des integrierten Zolltarifs der Europäischen Union (TARIC) zu verwalten und von den Zollverwaltungen der Mitgliedstaaten anzuwenden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES RATES

zur zeitweiligen Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Waren, die in Luftfahrzeuge eingebaut oder hierfür verwendet werden können, und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002

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) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 des Rates¹ wurden die autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Teile, Baugruppen und andere Waren, die in zivile Luftfahrzeuge eingebaut oder hierfür verwendet werden können, zeitweilig ausgesetzt, wenn sie mit Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen eingeführt wurden. Mit der Verordnung wurden Zollverfahren zur zollfreien Einfuhr von Teilen, Baugruppen und anderen Waren, die zum Bau, zur Instandsetzung oder Instandhaltung, zum Umbau, zur Änderung oder zur Umrüstung von Luftfahrzeugen verwendet werden, vereinfacht. Aufgrund der weitreichenden technischen und rechtlichen Entwicklungen seit 2002 muss die Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 angepasst werden und sollte im Interesse der Klarheit ersetzt werden.
- (2) Nach den Informationen der Mitgliedstaaten ist die mit der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 eingeführte zeitweilige Aussetzung nach wie vor notwendig, um das Ziel der Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Wirtschaftsbeteiligten des Luftfahrtsektors und für die Zollbehörden der Mitgliedstaaten zu erreichen, da Einfuhren im Rahmen von besonderen Verfahren mit zollamtlicher Überwachung wie Endverwendung, aktive Veredelung oder Zolllagerverfahren aufwendig wären. Die zeitweilige Aussetzung sollte daher fortgesetzt werden.
- (3) Angesichts der Tatsache, dass Teile und Baugruppen, die im Luftfahrtsektor verwendet werden, normalerweise viel teurer sind als ähnliche Waren, die für andere Zwecke verwendet werden, sind das Risiko, dass die zollfrei eingeführten Waren in anderen Bereichen der Industrie verwendet werden, und somit auch das Risiko eines Missbrauchs der zeitweiligen Aussetzung sehr gering.
- (4) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission² darf ein Bauteil nur dann in als Muster zugelassenen Produkten installiert werden, wenn es Gegenstand einer Freigabebescheinigung (EASA-Formblatt 1) ist, die von einer von Luftfahrtbehörden

¹ Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 des Rates vom 25. Juni 2002 zur zeitweiligen Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Waren, die mit Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen eingeführt werden (ABl. L 170 vom 29.6.2002, S. 8).

² Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 224, 21.8.2012, S. 1).

in der Union ermächtigt Partei ausgestellt wurde. Daher sollte die Aussetzung der Zölle an die Vorlage einer Freigabebescheinigung geknüpft werden.

- (5) Darüber hinaus sollten als Alternative zu Freigabebescheinigungen (EASA-Formblatt 1) auch gleichwertige Bescheinigungen, die von Drittländern ausgestellt wurden, und Bescheinigungen, die vor Errichtung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) im Rahmen bilateraler Flugsicherheitsabkommen mit der Union ausgestellt wurden, akzeptiert werden.
- (6) Da bestimmte Bescheinigungen nur in elektronischer Form ausgestellt werden, sollte es für die Inanspruchnahme der Aussetzung möglich sein, Bescheinigungen entweder mit Mitteln der elektronischen Datenverarbeitung oder auf andere Weise zu übermitteln.
- (7) Kann eine Bescheinigung nicht zum Zeitpunkt der Anmeldung der Waren zur Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr übermittelt werden, so sollte der Verkäufer der Waren eine Erklärung mit der Bezugsnummer der Bescheinigung abgeben, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die zum zollrechtlichen freien Verkehr überlassenen Waren kontrollieren können.
- (8) Haben die Zollbehörden den begründeten Verdacht, dass Bescheinigungen gefälscht wurden, sollten sie die Möglichkeit haben, auf Kosten des Einführers das Fachwissen eines Vertreters der nationalen Luftfahrtbehörden zurate zu ziehen. Um unnötige Belastungen für die Wirtschaftsbeteiligten zu vermeiden, sollten die Zollbehörden jedoch, bevor sie diese Maßnahmen treffen, das Volumen der einzuführenden Waren, die Höhe der Zölle, die zu entrichten wären, wenn die mit dieser Verordnung festgelegte Aussetzung nicht gelten würde, und das Risiko, dass die Kosten des Sachverständigengutachtens den Nutzen der Zollausssetzung für den Einführer übersteigen würden, wenn dem Sachverständigengutachten zufolge kein Verstoß gegen die Vorschriften über die Ausstellung dieser Bescheinigungen vorliegt, berücksichtigen.
- (9) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sicherzustellen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden zur Aufstellung einer Liste der Positionen, Unterpositionen und Codes der Kombinierten Nomenklatur gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates³, in welche die für die Aussetzung gemäß dieser Verordnung in Betracht kommenden Waren eingereiht sind, zur Aufstellung einer Liste der Bescheinigungen, die der Freigabebescheinigung EASA-Formblatt 1 gleichwertig sind, und zur Erstellung eines Musters für die Erklärungen, die den Zollbehörden vorgelegt werden können, wenn zum Zeitpunkt der Anmeldung der Waren zur Überlassung zum zollrechtlichen freien Verkehr keine Bescheinigung vorgelegt werden kann. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ ausgeübt werden.
- (10) Angesichts der umfangreichen Änderungen, die mit der vorliegenden Verordnung in Bezug auf die für die Aussetzung der autonomen Zollsätze in Betracht kommenden Waren, auf die Freigabebescheinigungen und die Verfahren vorgenommen werden,

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).

4

Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

sowie im Interesse der Klarheit sollte die Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 aufgehoben werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 für Teile, Baugruppen und andere Waren, die in Luftfahrzeuge oder Teile von Luftfahrzeugen bei deren Herstellung, Instandsetzung, Instandhaltung, Umbau, Änderung oder Umrüstung eingebaut oder hierfür verwendet werden können, werden ausgesetzt.

Die Kommission stellt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Liste der Positionen, Unterpositionen und Codes der Kombinierten Nomenklatur gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 auf, in welche die für die Aussetzung in Betracht kommenden Waren eingereiht sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 4 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 2

1. Damit die Aussetzung gemäß Artikel 1 für Waren in Anspruch genommen werden kann, legt der Anmelder den Zollbehörden bei der Abgabe der Zollanmeldung zur Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr eine Freigabebescheinigung, EASA-Formblatt 1, gemäß Anlage I zu Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 oder eine gleichwertige Bescheinigung vor. Die Zollanmeldung zur Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr enthält einen Verweis auf die Bezugsnummer der Bescheinigung.

Die Bescheinigung wird mit Mitteln der elektronischen Datenverarbeitung oder auf andere Weise übermittelt.

Die Kommission stellt im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Liste der Bescheinigungen auf, die als der Freigabebescheinigung (EASA-Formblatt 1) gleichwertig gelten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 4 genannten Prüfverfahren erlassen.

2. Kann eine Bescheinigung nicht zum Zeitpunkt der Anmeldung der Überlassung der Waren zum zollrechtlich freien Verkehr vorgelegt werden, so kann der Anmelder abweichend von Absatz 1 stattdessen eine Erklärung auf der Rechnung oder einem ihr beigefügten Dokument vorlegen. Die Erklärung enthält die Bezugsnummer der Bescheinigung. Werden Waren, die ihren Lufttüchtigkeitsstatus verloren haben, zur Reparatur oder Instandhaltung eingeführt, so ist in der Erklärung die Nummer der ursprünglichen Bescheinigung anzugeben

Die Erklärung ist vom Verkäufer der Waren zu unterzeichnen.

Die Erklärung wird nach einem Muster verfasst, das die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festlegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 4 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 3

Haben die Zollbehörden den begründeten Verdacht, dass eine gemäß Artikel 2 Absatz 1 vorgelegte Bescheinigung gefälscht wurde, so können sie ein Sachverständigengutachten von

einem Vertreter der nationalen Luftfahrtbehörden anfordern. Der Einführer trägt die Kosten des Sachverständigengutachtens.

Bei der Entscheidung, ob sie ein Sachverständigengutachten anfordern, berücksichtigen die Zollbehörden das Volumen der einzuführenden Waren, die Höhe der Zölle, die zu entrichten wären, wenn die mit dieser Verordnung festgelegte Aussetzung nicht gelten würde, und das Risiko, dass die Kosten des Sachverständigengutachtens den Nutzen der Zollaussetzung für den Einführer übersteigen würden, wenn dem Sachverständigengutachten zufolge kein Verstoß gegen die Vorschriften über die Ausstellung dieser Bescheinigungen vorliegt.

Artikel 4

Die Kommission wird vom Ausschuss für den **Zollkodex**, der mit Artikel 285 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 5

Die Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 wird aufgehoben. Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 6

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem [1. März 2018].

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

⁵ Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des **Zollkodex** der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

Verordnung des Rates zur zeitweiligen Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Waren, die in Luftfahrzeuge eingebaut oder hierfür verwendet werden können, und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002

2. HAUSHALTSLINIEN

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen.

Der Vorschlag wirkt sich nicht auf die Ausgaben, sondern ausschließlich auf die Einnahmen aus, und zwar folgendermaßen:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushalts- linie	Einnahmen	Zwölfmonats- zeitraum, gerechnet ab dem TT.MM.JJJJ	[Jahr: 2017]

Stand nach der Maßnahme	
Haushalts- linie	

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen. Die Wirtschaftsbeteiligten dieses Sektors konnten bereits vor dem Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 Nichterhebungsverfahren (wie „aktive Veredelung“, „Endverwendung“ und „Zollagerverfahren“) in Anspruch nehmen, und mit dem vorliegenden Vorschlag werden die geltenden Rechtsvorschriften nicht grundlegend geändert.

Informationshalber wird mitgeteilt, dass sich die Zölle, die dem Volumen der Einfuhren in die EU mit Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen für das Jahr 2016 auf schätzungsweise 560 Mio. EUR belaufen würden.

3. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Gemäß Artikel 3 der Verordnung können die Zollbehörden auf Kosten des Einführers ein Sachverständigengutachten von einem Vertreter der nationalen Luftfahrtbehörden anfordern, wenn sie den begründeten Verdacht haben, dass Bescheinigungen gefälscht wurden.