



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 4.12.2017
COM(2017) 731 final

2017/0324 (NLE)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με την προσωρινή αναστολή των αυτόνομων δασμών του κοινού δασμολογίου
για ορισμένα αγαθά που μπορούν να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε
αεροσκάφη και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1147/2002**

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 του Συμβουλίου προβλέπει την προσωρινή αναστολή των αυτόνομων δασμών του κοινού δασμολογίου για ορισμένα αγαθά που εισάγονται με «πιστοποιητικό καταλληλότητας πτήσεων». Τα πιστοποιητικά καταλληλότητας πτήσεων (ονομαζόμενα πλέον «πιστοποιητικά εγκεκριμένης διάθεσης») εκδίδονται από τις εθνικές αεροπορικές αρχές στο κράτος όπου ήταν νηολογημένο το αεροσκάφος και πιστοποιούσαν ότι τα είδη που ήταν ενσωματωμένα στο αεροσκάφος είχαν κατασκευαστεί σύμφωνα με εγκεκριμένο σχεδιασμό κατά την ισχύουσα αεροπορική νομοθεσία εκείνης της χρονικής περιόδου. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 του Συμβουλίου απλούστευσε τις τελωνειακές διαδικασίες για την άνευ δασμών εισαγωγή εξαρτημάτων, συστατικών μερών και άλλων αγαθών που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή, επισκευή, συντήρηση, επανακατασκευή, τροποποίηση ή μετατροπή αεροσκαφών και τα οποία προηγούμενα εισάγονταν με διαφορετικά τελωνειακά καθεστώτα αναστολής (π.χ. καθεστώτα «τελειοποίησης προς επανεξαγωγή», «ειδικού προορισμού» και «τελωνειακής αποταμίευσης»).

Απαιτείται επικαιροποίηση ορισμένων διατάξεων του κανονισμού, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι νομικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις νομικές εξελίξεις στον τομέα της αεροπορίας, οι διατάξεις θα πρέπει να αναφέρονται σε «πιστοποιητικά εγκεκριμένης διάθεσης» (δηλ. το Έντυπο 1 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) ή ισοδύναμό του) αντί για «πιστοποιητικά καταλληλότητας πτήσεων». Επίσης, ο όρος «πρωτότυπα πιστοποιητικά» είναι παρωχημένος, δεδομένου ότι πλέον τα πιστοποιητικά εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή.

Οι εθνικές αρχές έχουν υιοθετήσει διαφορετικές απόψεις ως προς το κατά πόσο τα αγαθά που εισάγονται με «πιστοποιητικό καταλληλότητας πτήσεων» και επωφελούνται από την αναστολή των τελωνειακών δασμών, όπως αυτή προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1147/2002, μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά στα πολιτικά αεροσκάφη, ή κατά πόσο μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο σε πολιτικά όσο και σε στρατιωτικά αεροσκάφη. Για να εξασφαλιστεί η συνέπεια στην ερμηνεία και η ομοιόμορφη εφαρμογή, είναι απαραίτητο να διασαφηνιστούν αυτές οι διατάξεις. Συνεπώς, προβλέπεται να επιτραπεί τα εξαρτήματα που προορίζονται για στρατιωτικά αεροσκάφη να επωφελούνται, εξίσου, από την αναστολή δασμών, εφόσον συνοδεύονται από το πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης ή ισοδύναμό του. Αυτή η πρόταση συνάδει με την τελωνειακή νομοθεσία που επεκτείνει την απλουστευμένη εκκαθάριση του καθεστώτος τελειοποίησης προς επανεξαγωγή σε στρατιωτικά αεροσκάφη, καθώς στο άρθρο 324 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/2447 της Επιτροπής δεν γίνεται διάκριση ανάμεσα σε πολιτικά και μη-πολιτικά αεροσκάφη όσον αφορά την απλουστευμένη εκκαθάριση του καθεστώτος τελειοποίησης προς επανεξαγωγή.

Για λόγους ασφάλειας δικαίου και διασφάλισης ομοιόμορφης εφαρμογής του κανονισμού, με την πρόταση θα εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να καταρτίσει κατάλογο κωδικών της Συνδυασμένης Ονοματολογίας, η οποία ορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου, στους οποίους να μπορούν να καταταχθούν τα εν λόγω αγαθά, καθώς και κατάλογο πιστοποιητικών που θεωρούνται ισοδύναμα με τα πιστοποιητικά του Εντύπου 1 του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας. Θα επιτρέπεται, επίσης, η ανάληψη ταχείας δράσης όταν πρέπει να τροποποιηθούν αυτοί οι κωδικοί ή οι κατάλογοι πιστοποιητικών.

Για λόγους ασφάλειας δικαίου και σαφήνειας, ο ισχύων κανονισμός θα πρέπει να καταργηθεί αντί να τροποποιηθεί. Ο προτεινόμενος νέος κανονισμός διασαφηνίζει, απλουστεύει, μειώνει τον διοικητικό φόρτο για τους οικονομικούς φορείς και τις τελωνειακές διοικήσεις και υποστηρίζει την ανταγωνιστικότητα της αεροναυπηγικής βιομηχανίας της ΕΕ.

- **Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Το μέτρο μειώνει τον διοικητικό φόρτο για τις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών και τους οικονομικούς φορείς στον τομέα των αεροσκαφών, δεδομένου ότι μειώνει την ανάγκη χρήσης τελωνειακών καθεστώτων αναστολής, όπως η ευνοϊκή δασμολογική μεταχείριση ορισμένων αγαθών λόγω του ειδικού προορισμού τους, το καθεστώς τελειοποίησης προς επανεξαγωγή ή το καθεστώς τελωνειακής αποταμίευσης.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την πολιτική της Ένωσης στον τομέα της αεροπορίας και στηρίζεται στη διαδικασία αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών εγκεκριμένης διάθεσης ανάμεσα στις χώρες της ΕΕ και στις χώρες εκτός ΕΕ. Συγκεκριμένα, η πρόταση είναι συνεπής με την πολιτική της Ένωσης για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008). Επίσης, η πρόταση συνάδει με την πολιτική της Ένωσης για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1321/2014) και για τους εκτελεστικούς κανόνες για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 748/2012).

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Τη νομική βάση της παρούσας πρότασης αποτελεί το άρθρο 31 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Το αντικείμενο της πρότασης εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ. Ως εκ τούτου, δεν εφαρμόζεται η αρχή της επικουρικότητας.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας. Ο κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ).

- **Επιλογή του νομικού μέσου**

Δυνάμει του άρθρου 31 ΣΛΕΕ, «οι δασμοί του κοινού δασμολογίου καθορίζονται από το Συμβούλιο μετά από πρόταση της Επιτροπής». Κατά συνέπεια, ο κανονισμός του Συμβουλίου αποτελεί το κατάλληλο μέσο.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας**

Παράλληλα με την πρόταση και σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 του Συμβουλίου, η Επιτροπή υποβάλει στο Συμβούλιο έκθεση για την εφαρμογή του κανονισμού. Η έκθεση, που βασίζεται στις πληροφορίες που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη για τη χρονική περίοδο 2014-2016, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η βασική λογική για απλούστευση και αναστολή παραμένει βάσιμη. Ο διοικητικός φόρτος για τους οικονομικούς φορείς και τις τελωνειακές διοικήσεις μειώνεται σημαντικά.

Σύμφωνα με το πόρισμα της έκθεσης, ο ισχύων κανονισμός διατηρεί τη σημασία και την αποτελεσματικότητά του, καθώς μειώνει τον διοικητικό φόρτο για τους τελωνειακούς υπαλλήλους επιτρέποντας μια εναλλακτική διαδικασία ως προς τα ειδικά τελωνειακά καθεστώτα, όπως η άδεια ειδικού προορισμού και η τελωνειακή της επιτήρηση. Ωστόσο, ορισμένες διατάξεις του ισχύοντος κανονισμού χρειάζονται περαιτέρω διευκρινίσεις όσον αφορά τα πιστοποιητικά εγκεκριμένης διάθεσης και τις διαδικασίες για τα επισκευασμένα αγαθά. Όσον αφορά την αποτελεσματικότητα, από την έκθεση έχει καταδειχθεί σαφώς ότι ο αντίκτυπος της χρήσης του ισχύοντος κανονισμού είναι σημαντικός τόσο για τους οικονομικούς φορείς όσο και για τις τελωνειακές διοικήσεις. Ειδικότερα, από τη σύγκριση της χρήσης του πιστοποιητικού καταλληλότητας πτήσεων με την προβλεπόμενη προθεσμία για το καθεστώς ειδικού προορισμού, προκύπτει ότι ο χρόνος που εξοικονομείται είναι ισοδύναμος με τον χρόνο που είναι αναγκαίος για τη χορήγηση του καθεστώτος ειδικού προορισμού.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η Επιτροπή οργάνωσε διάφορες διαβουλεύσεις για να ενημερώσει την επιχειρηματική κοινότητα σχετικά με τη σχεδιαζόμενη πορεία δράσης. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή οργάνωσε ορισμένες συναντήσεις με την Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών και τον Σύνδεσμο Αεροδιαστημικής και Αμυντικής Βιομηχανίας. Οι οικονομικοί φορείς εξέφρασαν τη συνολική συμφωνία τους με την πρόταση. Επιπλέον, η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA). Τα κράτη μέλη ενημερώθηκαν μέσω της ομάδας εμπειρογνομόνων της ομάδας «Δασμολογική Οικονομία» και του τμήματος δασμολογικής και στατιστικής ονοματολογίας της επιτροπής τελωνειακού κώδικα (τομέας ΣΟ). Τα κράτη μέλη εξέφρασαν τη στήριξή τους στην πρόταση της Επιτροπής.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Δεν διενεργήθηκε εκτίμηση επιπτώσεων για την παρούσα πρόταση, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν σημαντικές νέες οικονομικές, περιβαλλοντικές ή κοινωνικές επιπτώσεις και δεν απαιτούνται επιλογές πολιτικής.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Ο ισχύων κανονισμός αποδείχτηκε ιδιαίτερος επωφελής για την αεροναυπηγική βιομηχανία της ΕΕ (χορήγηση δασμολογικής απαλλαγής των αγαθών με την προσκόμιση πιστοποιητικού) και τις διοικήσεις των κρατών μελών (αποδοχή συγκεκριμένου τύπου πιστοποιητικού, που είναι λιγότερο επαχθής από τα τελωνειακά καθεστώτα αναστολής που χρησιμοποιούνταν προηγουμένως). Οι θετικές επιπτώσεις στη βιομηχανία αντανakλώνται στη σταδιακή αύξηση, κατά την περίοδο 2014-2016, στην αξία των εισαγωγών με

πιστοποιητικά καταλληλότητας πτήσεων (περίπου 11,3 δισ. EUR το 2014, 14,9 δισ. EUR το 2015 και 18,5 δισ. EUR το 2016). Η Επιτροπή υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο για την εφαρμογή του κανονισμού (βλ. παραπάνω).

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση δεν έχει αντίκτυπο στα θεμελιώδη δικαιώματα.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η παρούσα πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις. Οι οικονομικοί φορείς στον εν λόγω τομέα ήταν σε θέση να χρησιμοποιούν τα τελωνειακά καθεστώτα αναστολής ακόμη και προτού τεθεί σε ισχύ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 του Συμβουλίου και η πρόταση δεν επιφέρει σημαντικές αλλαγές.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Τα προτεινόμενα μέτρα πρόκειται να αποτελέσουν αντικείμενο διαχείρισης στο πλαίσιο του ενοποιημένου δασμολογίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (TARIC) και να εφαρμοστούν από τις τελωνειακές διοικήσεις των κρατών μελών.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την προσωρινή αναστολή των αυτόνομων δασμών του κοινού δασμολογίου για ορισμένα αγαθά που μπορούν να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε αεροσκάφη και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1147/2002

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 31,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 του Συμβουλίου¹, οι αυτόνομοι δασμοί του κοινού δασμολογίου ανεστάλησαν προσωρινά για ορισμένα εξαρτήματα, συστατικά μέρη και άλλα αγαθά που μπορούν να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε πολιτικά αεροσκάφη, όταν εισάγονται με πιστοποιητικά καταλληλότητας πτήσεων. Με τον εν λόγω κανονισμό απλουστεύτηκαν οι τελωνειακές διαδικασίες για την άνευ δασμών εισαγωγή εξαρτημάτων, συστατικών μερών και άλλων αγαθών που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή, επισκευή, συντήρηση, επανακατασκευή, τροποποίηση ή μετατροπή αεροσκαφών. Ωστόσο, λόγω των εκτεταμένων τεχνικών και νομοθετικών εξελίξεων που έχουν λάβει χώρα από το 2002, είναι απαραίτητο να προσαρμοστεί ο κανονισμός (ΕΚ) 1147/2002 και, για λόγους σαφήνειας, θα πρέπει να αντικατασταθεί.
- (2) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που λήφθηκαν από τα κράτη μέλη, η προσωρινή αναστολή που θεσπίζεται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 παραμένει απαραίτητη προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης του διοικητικού φόρτου τόσο για τους οικονομικούς φορείς στον τομέα των αεροσκαφών όσο και για τις τελωνειακές αρχές στα κράτη μέλη, καθώς οι εισαγωγές στο πλαίσιο ειδικών καθεστώτων με τελωνειακή επιτήρηση, όπως ο ειδικός προορισμός, το καθεστώς τελειοποίησης προς επανεξαγωγή ή το καθεστώς τελωνειακής αποταμίευσης, θα ήταν επαχθείς. Η προσωρινή αναστολή θα πρέπει, συνεπώς, να συνεχιστεί.
- (3) Επειδή οι τιμές των εξαρτημάτων και συστατικών μερών που χρησιμοποιούνται στον τομέα των αεροσκαφών είναι συνήθως πολύ υψηλότερες από τις αντίστοιχες τιμές παρόμοιων αγαθών που χρησιμοποιούνται για άλλους σκοπούς, ο κίνδυνος ότι τα συγκεκριμένα αγαθά, εισαγόμενα άνευ δασμών, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε άλλους βιομηχανικούς κλάδους και, ως εκ τούτου, ο κίνδυνος κατάχρησης της προσωρινής αναστολής, είναι πολύ μικρός.

¹

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την προσωρινή αναστολή των αυτόνομων δασμών του κοινού δασμολογίου για ορισμένα αγαθά που εισάγονται με πιστοποιητικό καταλληλότητας πτήσεων (ΕΕ L 170 της 29.6.2002, σ. 8).

- (4) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012² της Επιτροπής προβλέπει ότι προκειμένου ένα εξάρτημα να είναι επιλέξιμο να εγκατασταθεί σε προϊόν το οποίο διαθέτει πιστοποιητικό τύπου, πρέπει να συνοδεύεται από πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης (έντυπο 1 του EASA) το οποίο εκδίδεται από φορέα εξουσιοδοτημένο από αεροπορικές αρχές εντός της Ένωσης. Κατά συνέπεια, η αναστολή δασμών θα πρέπει να εξαρτάται από την υποβολή πιστοποιητικού εγκεκριμένης διάθεσης.
- (5) Επιπλέον, ισοδύναμα πιστοποιητικά που εκδίδονται από τρίτες χώρες και πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο διμερών συμφωνιών αεροπορικής ασφάλειας με την Ένωση πριν από την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) θα πρέπει, επίσης, να γίνονται αποδεκτά ως εναλλακτικά πιστοποιητικά προς τα πιστοποιητικά εγκεκριμένης διάθεσης (έντυπο 1 του EASA).
- (6) Δεδομένου ότι ορισμένα πιστοποιητικά εκδίδονται μόνον σε ηλεκτρονική μορφή, θα πρέπει να είναι δυνατή η υποβολή των πιστοποιητικών είτε μέσω της χρήσης τεχνικών επεξεργασίας δεδομένων ή μέσω άλλων τρόπων για τους σκοπούς αξιοποίησης της αναστολής.
- (7) Όταν ένα πιστοποιητικό δεν είναι δυνατόν να υποβληθεί κατά τον χρόνο υποβολής διασάφησης για θέση αγαθού σε ελεύθερη κυκλοφορία, η διασάφηση θα πρέπει να υποβάλλεται από τον πωλητή των αγαθών με συμπερίληψη του αριθμού αναφοράς του πιστοποιητικού προκειμένου να επιτρέπεται στις τελωνειακές αρχές των κρατών μελών να ελέγχουν τα προϊόντα που τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία.
- (8) Οι τελωνειακές αρχές θα πρέπει να μπορούν να προσφεύγουν, με δαπάνες του εισαγωγέα, στην εμπειρογνωμοσύνη εκπροσώπου των εθνικών αεροπορικών αρχών, όταν έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι τα πιστοποιητικά έχουν παραποιηθεί. Ωστόσο, προτού προβούν σε τέτοια ενέργεια, οι τελωνειακές αρχές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον όγκο των αγαθών που πρόκειται να εισαχθούν, το ποσό των δασμών που θα πληρωνόταν αν δεν εφαρμοζόταν η αναστολή που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, και τον κίνδυνο το κόστος της εμπειρογνωμοσύνης να υπερβεί το όφελος του εισαγωγέα από την αναστολή των δασμών, σε περίπτωση που σύμφωνα με την εμπειρογνωμοσύνη δεν έχουν παραβιαστεί οι κανόνες για την έκδοση των εν λόγω πιστοποιητικών, προκειμένου να αποφεύγεται η δημιουργία περιττών φόρτων για τους οικονομικούς φορείς.
- (9) Για να διασφαλιστούν ομοιόμορφοι όροι για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για να καταρτίσει κατάλογο των κλάσεων, διακρίσεων και κωδικών της συνδυασμένης ονοματολογίας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου³, στους οποίους κατατάσσονται τα αγαθά που είναι επιλέξιμα για αναστολή βάσει του παρόντος κανονισμού, να καταρτίσει κατάλογο πιστοποιητικών που είναι ισοδύναμα με το πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης Έντυπο 1 του EASA και να καταρτίσει υπόδειγμα για τις δηλώσεις οι οποίες είναι δυνατό να υποβάλλονται στις τελωνειακές αρχές, όταν δεν μπορεί να υποβληθεί πιστοποιητικό κατά τον χρόνο υποβολής

² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 748/2012 της Επιτροπής, της 3ης Αυγούστου 2012, σχετικά με τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής (ΕΕ L 224 της 21.8.2012, σ. 1).

³ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο (ΕΕ L 256 της 7.9.1987, σ. 1).

διασάφησης για τη θέση των αγαθών σε ελεύθερη κυκλοφορία. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴.

- (10) Λόγω των εκτεταμένων αλλαγών που επιφέρει ο παρών κανονισμός όσον αφορά τα αγαθά που είναι επιλέξιμα για αναστολή αυτόνομων δασμών, τα αποδεκτά πιστοποιητικά εγκεκριμένης διάθεσης και τις διαδικασίες, καθώς και για λόγους σαφήνειας, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αναστέλλονται οι αυτόνομοι δασμοί του κοινού δασμολογίου, οι οποίοι αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87, για τα εξαρτήματα, συστατικά μέρη και άλλα αγαθά που μπορούν να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε αεροσκάφη και σε εξαρτήματά τους κατά τη διάρκεια της κατασκευής, επισκευής, συντήρησης, επανακατασκευής, τροποποίησης ή μετατροπής τους.

Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, καταρτίζει κατάλογο των κλάσεων, διακρίσεων και κωδικών της συνδυασμένης ονοματολογίας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου, στους οποίους κατατάσσονται τα αγαθά που είναι επιλέξιμα για αναστολή. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 4.

Άρθρο 2

1. Προκειμένου να επωφεληθούν τα αγαθά από την αναστολή που αναφέρεται στο άρθρο 1, ο διασαφιστής υποβάλει στις τελωνειακές αρχές πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης Έντυπο 1 του EASA, όπως ορίζεται στο Παράρτημα I Προσάρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 748/2012, ή ισοδύναμο πιστοποιητικό, κατά την υποβολή της τελωνειακής διασάφησης για θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία. Η τελωνειακή διασάφηση για θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία περιλαμβάνει αναφορά στον αριθμό αναφοράς του πιστοποιητικού.

Το πιστοποιητικό υποβάλλεται με τη χρήση τεχνικών ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων ή με άλλους τρόπους.

Η Επιτροπή καταρτίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, κατάλογο πιστοποιητικών που θεωρούνται ισοδύναμα με το πιστοποιητικό εγκεκριμένης διάθεσης Έντυπο 1 του EASA. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 4.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, όταν δεν μπορεί να υποβληθεί πιστοποιητικό κατά τον χρόνο υποβολής διασάφησης για τη θέση των αγαθών σε ελεύθερη κυκλοφορία, ο διασαφιστής μπορεί αντ' αυτού να προσκομίσει δήλωση επί του εμπορικού τιμολογίου ή εγγράφου που προσαρτάται σε αυτό. Η δήλωση περιλαμβάνει αριθμό αναφοράς του πιστοποιητικού. Σε περίπτωση αγαθών εισαγόμενων για επισκευή ή συντήρηση τα οποία έχουν απολέσει το καθεστώς

⁴

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

καταλληλότητας πτήσεων, η δήλωση παραπέμπει στον αριθμό του αρχικού πιστοποιητικού.

Η δήλωση υπογράφεται από τον πωλητή των αγαθών.

Η δήλωση καταρτίζεται σύμφωνα με υπόδειγμα που καταρτίζεται από την Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 4.

Άρθρο 3

Αν οι τελωνειακές αρχές έχουν βάσιμους λόγους να υποψιάζονται ότι παραποιήθηκε πιστοποιητικό που υποβλήθηκε δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 1, μπορούν να ζητήσουν εμπειρογνωμοσύνη από εκπρόσωπο των εθνικών αεροπορικών αρχών. Ο εισαγωγέας βαρύνεται με τις δαπάνες της εμπειρογνωμοσύνης.

Όταν αποφασίζουν κατά πόσο θα αιτηθούν εμπειρογνωμοσύνη, οι τελωνειακές αρχές λαμβάνουν υπόψη τον όγκο των αγαθών που πρόκειται να εισαχθούν, το ποσό των δασμών που θα πληρωνόταν, αν δεν εφαρμοζόταν η αναστολή που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, και τον κίνδυνο το κόστος της εμπειρογνωμοσύνης να υπερβεί το όφελος του εισαγωγέα από την αναστολή των δασμών, σε περίπτωση που σύμφωνα με την εμπειρογνωμοσύνη δεν έχουν παραβιαστεί οι κανόνες για την έκδοση των εν λόγω πιστοποιητικών.

Άρθρο 4

Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή τελωνειακού κώδικα που προβλέπεται στο άρθρο 285 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵. Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Όποτε γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 5

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 καταργείται. Οι παραπομπές στον καταργούμενο κανονισμό θεωρούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 6

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εφαρμόζεται από την [1η Μαρτίου 2018].

⁵

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ/ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

Κανονισμός του Συμβουλίου σχετικά με την προσωρινή αναστολή των αυτόνομων δασμών του κοινού δασμολογίου για ορισμένα αγαθά που μπορούν να ενσωματωθούν ή να χρησιμοποιηθούν σε αεροσκάφη και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1147/2002

2. ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

X Πρόταση χωρίς δημοσιονομική επίπτωση

☐ Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στις δαπάνες, αλλά έχει τις ακόλουθες δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα:

(εκατ. EUR με ένα δεκαδικό ψηφίο)

Γραμμή προϋπολογισμού	Έσοδα	Περίοδος 12 μηνών που αρχίζει στις ηη/μμ/εεεε	[Έτος: 2017]

Κατάσταση μετά τη δράση	
Γραμμή προϋπολογισμού	

Η παρούσα πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις. Οι οικονομικοί φορείς στον τομέα αυτό εξακολουθούσαν να μπορούν να χρησιμοποιούν τα τελωνειακά καθεστώτα αναστολής, (όπως τα καθεστώτα «τελειοποίησης προς επανεξαγωγή», «ειδικού προορισμού», «τελωνειακής αποταμίευσης») προτού ακόμη τεθεί σε ισχύ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1147/2002 του Συμβουλίου και η παρούσα πρόταση δεν επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην υφιστάμενη νομοθεσία.

Για λόγους ενημέρωσης, οι εκτιμώμενοι δασμοί οι οποίοι αντιστοιχούν στον όγκο των εισαγωγών στην ΕΕ με «πιστοποιητικά καταλληλότητας πτήσεων» για το έτος 2016 ανέρχονται σε 560 εκατ. EUR.

3. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Το άρθρο 3 του κανονισμού προβλέπει ότι οι τελωνειακές αρχές μπορούν να ζητούν, με δαπάνες του εισαγωγέα, την εμπειρογνωμοσύνη από εκπρόσωπο των εθνικών αεροπορικών αρχών, όταν έχουν βάσιμους λόγους να πιστεύουν ότι έχουν παραποιηθεί πιστοποιητικά.