

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE RADY (UE) 2018/581

z dnia 16 kwietnia 2018 r.

w sprawie tymczasowego zawieszenia autonomicznych ceł 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 1147/2002 ⁽¹⁾ cła autonomiczne wspólnej taryfy celnej zostały czasowo zawieszono 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 towarów wykorzystywanych do konstruowania, naprawy, obsługi technicznej, przebudowy, modyfikacji lub przekształcenia statków powietrznych. Jednakże ze względu na znaczne zmiany techniczne i prawne, które miały miejsce od 2002 r., i dla zapewnienia jasności należy zastąpić rozporządzenie (WE) nr 1147/2002.
- (2) Według informacji otrzymanych od państw członkowskich tymczasowe zawieszenie wprowadzone rozporządzeniem (WE) nr 1147/2002 jest nadal konieczne w celu zmniejszenia 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) Z uwagi na fakt, że ceny części i komponentów wykorzystywanych w sektorze statków powietrznych są zazwyczaj znacznie wyższe niż ceny podobnych towarów używanych do innych celów, ryzyko, że towary wolne od cła mogłyby być używane w innych gałęziach przemysłu, a zatem ryzyko nadużycia tymczasowego zawieszenia, jest bardzo małe.
- (4) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽²⁾ stanowi, że aby część mogła kwalifikować się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ, musi jej towarzyszyć autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi (formularz nr 1 EASA), wydane przez instytucję upoważnioną przez władze lotnicze w Unii. W związku z tym zawieszenie ceł powinno być uzależnione od tego, czy dostępne jest autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi, lub – w razie naprawy lub obsługi technicznej towarów, które utraciły stan zdatności do lotu – od tego, czy dostępne jest uprzednie autoryzowane poświadczenie 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).

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1147/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie tymczasowego zawieszenia autonomicznych ceł 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 i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

- (6) Z uwagi na to, że świadectwa są wydawane w formie elektronicznej, do celów korzystania z zawieszenia powinna istnieć możliwość udostępniania świadectw przy użyciu technik elektronicznego przetwarzania danych lub w inny sposób.
- (7) Aby ułatwić przeprowadzenie kontroli celnych, zgłoszenie celne dotyczące dopuszczenia do obrotu powinno zawierać odniesienie do numeru identyfikacyjnego autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi lub – w razie naprawy lub obsługi technicznej towarów, które utraciły stan zdatności do lotu – odniesienie do numeru identyfikacyjnego poprzedniego autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi.
- (8) Organy celne państw członkowskich powinny mieć możliwość zażądać wydania, na koszt importera, specjalistycznej oceny dokonanej przez przedstawiciela krajowych władz lotniczych, w przypadku gdy organy te przypuszczają, że świadectwo lub poświadczenie zostało sfałszowane. Jednakże przed podjęciem takiego działania organy celne powinny uwzględnić ryzyko, że koszty wydania specjalistycznej opinii przewyższyłyby korzyści dla importera wynikające z zawieszenia cła, w przypadku gdyby według specjalistycznej opinii nie zostały naruszone zasady wydawania takich świadectw lub poświadczeń.
- (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 2658/87 ⁽¹⁾, zgodnie z którym klasyfikuje się towary kwalifikujące się do zawieszenia na podstawie niniejszego rozporządzenia, oraz do ustanowienia wykazu świadectw, które uznane są za równoważne autoryzowanemu poświadczeniu produkcji/obsługi na formularzu nr 1 EASA. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽²⁾.
- (10) Z uwagi na znaczne zmiany wprowadzone niniejszym rozporządzeniem w odniesieniu do towarów kwalifikujących się do zawieszenia ceł autonomicznych, w odniesieniu do dopuszczonych autoryzowanych poświadczeń produkcji/obsługi oraz w odniesieniu do procedur, a także dla zapewnienia jasności, rozporządzenie (WE) nr 1147/2002 powinno zostać uchylone,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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, obsługi technicznej, przebudowy, modyfikacji lub przekształcenia.

Te cła autonomiczne wspólnej taryfy celnej zawiesza się także w odniesieniu do towarów, które utraciły stan zdatności do lotu w przypadku ich przywozu do celów naprawy lub obsługi technicznej.

2. 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 ust. 2.

Artykuł 2

1. Aby towary mogły skorzystać z zawieszenia określonego w art. 1, zgłaszający w momencie składania zgłoszenia celnego dotyczącego dopuszczenia do obrotu udostępnia 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. Poświadczenie lub świadectwo udostępnia się przy użyciu technik elektronicznego przetwarzania danych lub w inny sposób.

Zgłoszenie celne dotyczące dopuszczenia do obrotu zawiera odniesienie do numeru identyfikacyjnego autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi lub – w razie naprawy lub obsługi technicznej towarów, które utraciły stan zdatności do lotu – odniesienie do numeru identyfikacyjnego poprzedniego autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

2. 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 ust. 2.

Artykuł 3

W przypadku gdy organy celne mają uzasadnione powody, by podejrzewać, że świadectwo lub poświadczenie im udostępnione zgodnie z art. 2 ust. 1 zostały sfalszowane, mogą zażądać od przedstawiciela krajowych władz lotniczych wydania specjalistycznej opinii. Koszty wydania specjalistycznej opinii ponosi importer.

Przy podejmowaniu decyzji, czy zwrócić się o specjalistyczną opinię, organy celne uwzględniają ryzyko, że koszty specjalistycznej opinii przewyższyłyby korzyści dla importera wynikające z zawieszenia cła, w przypadku gdyby według specjalistycznej opinii nie zostały naruszone zasady wystawiania takich świadectw lub poświadczeń.

Artykuł 4

1. Komisję wspomaga Komitet Kodeksu Celnego utworzony na mocy art. 285 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ⁽¹⁾. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. 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 następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie od dnia 19 kwietnia 2018 r. Jednakże art. 1 ust. 1, art. 2 ust. 1 oraz art. 3 i 5 mają zastosowanie od daty wejścia w życie danego aktu wykonawczego, o którym mowa w art. 1 ust. 2 i art. 2 ust. 2, a najpóźniej od dnia 31 grudnia 2018 r.

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

Sporządzono w Luksemburgu dnia 16 kwietnia 2018 r.

W imieniu Rady
R. PORODZANOV
Przewodniczący

⁽¹⁾ 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).