

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE RADY (UE) NR 1325/2013

z dnia 9 grudnia 2013 r.

zmieniające załącznik I do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87 w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej

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) Unijny rynek paliwa do silników odrzutowych jest w znacznym stopniu uzależniony od przywozu paliwa do silników odrzutowych z państw trzecich.
- (2) Choć dwustronne umowy o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi a państwami trzecimi zawierają zwykle postanowienia dotyczące zwolnień celnych w odniesieniu do paliwa do silników odrzutowych, w celu zapewnienia jasności i jednolitości w tym względzie należy określić wspólne przepisy dotyczące zwolnienia celnego dla paliwa do silników odrzutowych, w celu zapewnienia podmiotom gospodarczym pewności prawa i unikania wszelkich zakłóceń konkurencji wynikających z różnych praktyk i przepisów.
- (3) Znaczna część przywozu paliwa do silników odrzutowych do Unii pochodzi z krajów, które korzystają z ogólnego systemu preferencji taryfowych lub z preferencyjnego dostępu do rynku unijnego, a zatem przywóz ten jest zwolniony z cła.
- (4) Wraz z rozpoczęciem stosowania preferencji taryfowych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 978/2012⁽¹⁾ począwszy od dnia 1 stycznia 2014 r. wiele krajów, które są ważnymi eksporterami paliwa do silników odrzutowych, przestanie być beneficjentami tego preferencyjnego dostępu do

rynku Unii, a niektóre inne kraje eksportujące nie skorzystają z tego preferencyjnego dostępu w odniesieniu do niektórych kategorii produktów, w tym paliwa, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1213/2012⁽²⁾.

- (5) Nałożenie cła na paliwo do silników odrzutowych do tych dostawców prawdopodobnie spowodowałoby wzrost ceny paliwa lotniczego na rynku unijnym, gdyż rafineriom w Unii nie opłacałoby się zwiększać w znacznym stopniu produkcji paliwa lotniczego.
- (6) Właściwe jest zatem zawieszenie autonomicznej stawki celnej na paliwo do silników odrzutowych. Zawieszenie ma dotyczyć wszystkich wyrobów objętych kodem CN 2710 19 21. Uwzględniając możliwe przyszłe zmiany sytuacji na rynku paliwa lotniczego, w terminie pięciu lat należy przeprowadzić przegląd tego zawieszenia na podstawie oceny.
- (7) Należy zatem wprowadzić odpowiednie zmiany w załączniku I do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87⁽³⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku I do rozporządzenia (EWG) nr 2658/87 tekst dla kodu CN 2710 19 21 w kolumnie 3 tabeli w części drugiej, sekcja V, dział 27, otrzymuje brzmienie:

„4,7 (*)

(*) Autonomiczna stawka celna: bez cła”.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 978/2012 z dnia 25 października 2012 r. wprowadzające ogólny system preferencji taryfowych i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 732/2008 (Dz.U. L 303 z 31.10.2012, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1213/2012 z dnia 17 grudnia 2012 r. zawieszające preferencje taryfowe dla niektórych krajów korzystających z systemu GSP w odniesieniu do określonych sekcji systemu GSP zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 978/2012 wprowadzającym ogólny system preferencji taryfowych (Dz.U. L 348 z 18.12.2012, s. 11).

⁽³⁾ 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).

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 9 grudnia 2013 r.

W imieniu Rady
A. PABEDINSKIENĚ
Przewodniczący
