



Bruxelles, 4.11.2013  
COM(2013) 718 final

2013/0341 (NLE)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO**

**recante modifica dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 relativo alla  
nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune**

## **RELAZIONE**

### **1. CONTESTO DELLA PROPOSTA**

La presente proposta di regolamento intende sospendere i dazi autonomi della tariffa doganale comune sui carboturbi, attualmente classificati al codice NC 2710 19 21.

Attualmente gli accordi bilaterali con paesi terzi nel settore dei trasporti aerei generalmente comprendono disposizioni relative all'esenzione dai dazi per i carboturbi. Tuttavia, è necessario garantire chiarezza e uniformità al riguardo a livello europeo, assicurando così agli operatori la certezza giuridica ed evitando al contempo distorsioni della concorrenza dovute ad approcci e norme divergenti.

La grande maggioranza dei carboturbi importati nell'Unione europea (UE) proviene da paesi che beneficiano del sistema di preferenze generalizzate (SPG) ed è quindi esente da dazi. Ciò ha una considerevole importanza per il settore aereo dell'UE.

A seguito della revisione del sistema SPG, per quanto riguarda le preferenze applicabili dal 1° gennaio 2014, una serie di grandi produttori esportatori di carboturbi, come i paesi membri del Consiglio di cooperazione del Golfo (GCC), cesserà di beneficiare di questo accesso preferenziale al mercato UE, mentre altri paesi (India), almeno per il periodo compreso tra il 1° gennaio 2014 e il 31 dicembre 2016, non beneficeranno del sistema SPG per talune categorie di prodotti, compresi i carburanti.

L'imposizione di dazi doganali ai carboturbi di questi fornitori potrebbe avere un brusco impatto sul prezzo dei carboturbi sul mercato UE in assenza di una diversificazione dell'approvvigionamento in questo mercato. Inoltre, le raffinerie dell'UE a breve scadenza non sarebbero in grado di aumentare in modo significativo la produzione di carburante per aeromobili, dato che ciò comporterebbe la generazione di altri prodotti derivati, come la benzina, per i quali dovrebbero essere esplorate nuove opportunità di esportazione. Sia il settore del trasporto aereo sia quello dell'industria petrolifera dell'UE, pertanto, hanno bisogno di tempo per adattarsi alle conseguenze della perdita dello status SPG da parte di questi paesi fornitori.

Tenuto conto delle possibili variazioni future della situazione del mercato, è opportuno riesaminare la sospensione sulla base di una valutazione ponderata entro cinque anni.

Alla luce di quanto precede, si propone di modificare di conseguenza il regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio.

La proposta di prorogare lo status quo è in linea con le politiche dell'Unione.

### **2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO**

È stato consultato il gruppo "Economia tariffaria", che rappresenta le autorità competenti di tutti gli Stati membri.

Non è stata evocata l'esistenza di gravi rischi potenziali dalle conseguenze irreversibili.

La proposta sarà oggetto di una consultazione interservizi e sarà pubblicata dopo l'adozione da parte del Consiglio.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

La base giuridica della presente proposta di regolamento è l'articolo 31 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

A norma dell'articolo 31 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, le aliquote della tariffa autonoma sono stabilite dal Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione.

La proposta è conforme al principio di proporzionalità in quanto, in linea con quanto previsto dal trattato, favorisce gli scambi tra Stati membri e paesi terzi e tiene conto dei rispettivi interessi commerciali degli operatori economici (fornitori di servizi all'interno dell'Unione, utilizzatori e consumatori), senza modificare l'elenco OMC dell'UE.

La proposta è di competenza esclusiva dell'Unione europea. Pertanto il principio di sussidiarietà non si applica.

### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Non vi è alcuna perdita di entrate nelle risorse proprie tradizionali rispetto alla situazione attuale. Esiste un rischio di mancata realizzazione di entrate supplementari a causa delle modifiche dello status SPG di alcuni paesi terzi dal 1° gennaio 2014. Tuttavia, in considerazione degli attuali accordi bilaterali nel settore dei trasporti aerei, che prevedono l'esenzione dai dazi per il carburante per aeromobili, la possibile perdita di entrate supplementari nelle risorse proprie tradizionali dall'1.1.2014 è considerata trascurabile.

Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO**

### **recante modifica dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 31,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Il mercato dei carboturbi dell'UE dipende in misura considerevole dalle importazioni da paesi terzi.
- (2) Sebbene gli accordi bilaterali tra Stati membri e paesi terzi nel settore dei trasporti aerei generalmente comprendano disposizioni relative all'esenzione dai dazi per i carboturbi, è necessario stabilire norme comuni in questo ambito al fine di garantire chiarezza e uniformità, assicurare agli operatori la certezza giuridica ed evitare distorsioni della concorrenza dovute a pratiche e norme divergenti.
- (3) Attualmente, una parte significativa dei carboturbi importati nell'Unione proviene da paesi che beneficiano del sistema di preferenze generalizzate o di un accesso preferenziale al mercato dell'Unione ed è quindi esente da dazi.
- (4) Con l'applicazione di preferenze tariffarie conformemente al regolamento (UE) n. 978/2012<sup>1</sup>, a partire dal 1° gennaio 2014 alcuni paesi che sono importanti esportatori di carboturbi cesseranno di beneficiare di un accesso preferenziale al mercato dell'Unione, mentre altri paesi esportatori non beneficeranno di tale accesso preferenziale per talune categorie di prodotti, compresi i carburanti<sup>2</sup>.
- (5) L'imposizione di dazi doganali ai carboturbi di tali fornitori potrebbe causare un aumento dei prezzi dei carboturbi sul mercato dell'Unione, dato che non è economicamente redditizio per le raffinerie dell'Unione aumentare in modo significativo la produzione di carburante per aeromobili.
- (6) Tenuto conto delle possibili variazioni future della situazione del mercato dei carboturbi, è opportuno riesaminare questa misura sulla base di una valutazione ponderata entro cinque anni.

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) n. 978/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, relativo all'applicazione di un sistema di preferenze tariffarie generalizzate e che abroga il regolamento (CE) n. 732/2008 (GU L 303 del 31.10.2012, pag. 1).

<sup>2</sup> Regolamento di esecuzione (UE) del 17 dicembre 2012 che sospende le preferenze tariffarie per alcuni paesi beneficiari dell'SPG per quanto concerne talune sezioni SPG, conformemente al regolamento (UE) n. 978/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'applicazione di un sistema di preferenze tariffarie generalizzate (GU L 348 del 18.12.2012, pag. 11).

- (7) È pertanto opportuno sospendere l'aliquota autonoma dei dazi doganali per i carboturbi. La sospensione deve riguardare tutti i prodotti di cui al codice NC 2710 19 21.
- (8) Occorre pertanto modificare di conseguenza l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87<sup>3</sup> del Consiglio,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Nell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87, il testo del codice NC 2710 19 21 alla colonna 3 della tabella di cui alla parte seconda, sezione V, capitolo 27, è sostituito dal testo seguente:

"4,7 (\*)

---

(\*) Aliquota del dazio autonomo: esenzione."

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 2014.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*

---

<sup>3</sup> Regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).

## **SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA**

### DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Proposta di regolamento del Consiglio recante modifica dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune.

### LINEE DI BILANCIO

Capitolo e articolo: capitolo 12, articolo 120

Importo iscritto in bilancio per l'esercizio 2014: 18 086 400 000 EUR (PB 2014)

### INCIDENZA FINANZIARIA

La proposta non ha alcuna incidenza finanziaria

La proposta non ha alcuna incidenza finanziaria sulle spese ma potrebbe avere una potenziale incidenza finanziaria, sebbene trascurabile, per i seguenti motivi:

Nel 2012, il valore complessivo delle importazioni dei prodotti di cui al codice NC 2710 19 21 è stato pari a 12,2 miliardi di EUR<sup>4</sup>. L'aliquota del dazio convenzionale per questo codice NC è del 4,7%.

La grande maggioranza di queste importazioni (oltre il 97%) era esente da dazi a seguito dell'attuazione degli accordi di libero scambio e dell'SPG.

Dal 1° gennaio 2014 una serie di importanti paesi esportatori (da cui l'UE dipende per l'82% delle importazioni) non beneficerà più dell'SPG. Ciò potrebbe comportare un aumento delle entrate potenziali pari a circa 470 milioni di EUR per le risorse proprie tradizionali.

Tuttavia, esistono attualmente oltre 1 500 accordi sul trasporto aereo tra l'UE o gli Stati membri e paesi terzi e gli Stati membri hanno emesso disposizioni nazionali per i magazzini di aeromobili.

In considerazione dell'elenco di misure degli Stati membri che prevedono l'esenzione dai dazi per il carburante per aeromobili, la possibile perdita di entrate supplementari nelle risorse proprie tradizionali dall'1.1.2014 è considerata trascurabile.

---

<sup>4</sup> Fonte: Eurostat – Procedura statistica: standard