



Bruxelles, le 4.11.2013
COM(2013) 718 final

2013/0341 (NLE)

Proposition de

RÈGLEMENT DU CONSEIL

**modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 relatif à la nomenclature tarifaire
et statistique et au tarif douanier commun**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La proposition de règlement ci-jointe vise à suspendre les droits autonomes du tarif douanier commun sur les carburéacteurs, qui sont actuellement classés sous le code NC 2710 19 21.

Aujourd'hui, les accords bilatéraux dans le domaine de l'aviation conclus avec des pays tiers contiennent généralement des dispositions concernant la franchise de droits applicable aux carburéacteurs. Toutefois, il est nécessaire de garantir, au niveau européen, la clarté et l'uniformité à cet égard, afin d'apporter une certaine sécurité juridique aux opérateurs et à éviter toute distorsion de concurrence découlant d'approches et de règles divergentes.

La grande majorité des importations de carburéacteurs dans l'Union européenne (UE) provient de pays bénéficiant du système de préférences généralisées (SPG) et s'effectue donc en franchise de droits, ce qui revêt une importance considérable pour le secteur des transports aériens dans l'Union.

Conformément à la révision du SPG, en ce qui concerne les préférences qui s'appliqueront à partir du 1^{er} janvier 2014, les grands producteurs-exportateurs de carburéacteurs tels que les pays du Conseil de coopération du Golfe (CCG) ne bénéficieront plus de cet accès préférentiel à l'Union, tandis que d'autres pays (Inde) ne bénéficieront pas du SPG pour certaines catégories de produits, y compris les carburants, au moins pendant la période comprise entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2016.

L'imposition de droits de douane sur les carburéacteurs provenant de ces fournisseurs risquerait d'avoir une incidence soudaine sur le prix des carburéacteurs sur le marché de l'Union en l'absence d'une diversification de l'approvisionnement en carburéacteurs sur le marché de l'Union. De plus, les raffineries de l'Union ne seraient pas en mesure d'augmenter de manière significative la production de carburant d'aviation à court terme, étant donné que cela supposerait de produire d'autres produits dérivés, tels que l'essence, pour lesquelles de nouvelles possibilités d'exportation devraient être explorées. Le secteur des transports aériens et de l'industrie du pétrole ont donc tous deux besoin de temps pour s'adapter aux conséquences de la perte du statut SPG de ces pays fournisseurs.

Compte tenu des évolutions possibles de la situation du marché, il convient de revoir la suspension sur la base d'une évaluation proportionnée dans un délai de cinq ans.

À la lumière de ce qui précède, il est proposé de modifier le règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil en conséquence.

La proposition visant à prolonger le status quo est conforme aux politiques de l'Union.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Le groupe «Économie tarifaire», au sein duquel les autorités compétentes de tous les États membres sont représentées, a été consulté.

Il n'a pas été mentionné de risques potentiellement graves ayant des conséquences irréversibles.

La proposition sera soumise à une consultation interservices et sera publiée après son adoption par le Conseil.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La base juridique du présent règlement est l'article 31 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

En vertu de l'article 31 du TFUE, le contingent tarifaire autonome est fixé par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

La proposition est conforme au principe de proportionnalité, étant donné que, comme le prévoit le traité, elle favorise les échanges entre les États membres et les pays tiers et prend en compte les intérêts commerciaux des opérateurs concernés (prestataires de services établis dans l'Union, utilisateurs et consommateurs) sans modifier la liste des concessions tarifaires OMC de l'Union.

Le principe de subsidiarité ne s'applique pas car la proposition relève de la compétence exclusive de l'Union.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Aucune perte de recettes pour les ressources propres traditionnelles n'est observée par rapport la situation actuelle. Il existe un risque de non-perception de recettes supplémentaires compte tenu des modifications du statut SPG de certains pays tiers à compter du 1^{er} janvier 2014. Toutefois, eu égard aux accords bilatéraux dans le domaine de l'aviation appliqués actuellement qui prévoient une franchise de droits pour le carburant d'aviation, le risque de perte de recettes supplémentaires pour les ressources propres traditionnelles à compter du 1^{er} janvier 2014 est considéré comme négligeable.

Proposition de

RÈGLEMENT DU CONSEIL

modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 31,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le marché des carburéacteurs de l'Union européenne (UE) dépend dans une large mesure des importations de carburéacteurs en provenance de pays tiers.
- (2) Même si les accords bilatéraux dans le domaine de l'aviation conclus avec des pays tiers contiennent généralement des dispositions concernant la franchise de droits applicable aux carburéacteurs, il est nécessaire d'établir des règles communes en matière de franchise de droits applicables aux carburéacteurs afin de garantir la clarté et l'uniformité à cet égard, d'apporter une certaine sécurité juridique aux opérateurs et d'éviter toute distorsion de concurrence découlant d'approches et de règles divergentes.
- (3) Aujourd'hui, une part considérable des importations de carburéacteurs dans l'Union provient de pays qui bénéficient du régime des préférences tarifaires généralisées ou d'un accès préférentiel au marché de l'Union et ces importations s'effectuent donc en franchise de droits.
- (4) À compter du 1^{er} janvier 2014, les préférences tarifaires s'appliqueront conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 978/2012¹ et un certain nombre de pays qui sont d'importants exportateurs de carburéacteurs ne bénéficieront plus de cet accès préférentiel au marché de l'Union; d'autres pays exportateurs ne bénéficieront pas de cet accès préférentiel pour certaines catégories de produits, y compris les carburants².

¹ Règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 appliquant un schéma de préférences tarifaires généralisées et abrogeant le règlement (CE) n° 732/2008 du Conseil (JO L 303 du 31.10.2012, p. 1).

² Règlement d'exécution (UE) n° 1213/2012 de la Commission du 17 décembre 2012 portant suspension des préférences tarifaires pour certains pays bénéficiaires du SPG en ce qui concerne certaines sections du SPG, conformément au règlement (UE) n° 978/2012 du Parlement européen et du Conseil appliquant un schéma de préférences tarifaires généralisées (JO L 348 du 18.12.2012, p. 11).

- (5) L'imposition de droits de douane sur les carburéacteurs provenant de ces fournisseurs entraînerait probablement une hausse du prix des carburéacteurs sur le marché de l'Union étant donné qu'il n'est pas économiquement viable pour les raffineries de l'Union d'augmenter de manière significative leur production de carburant d'aviation.
- (6) Compte tenu des évolutions possibles de la situation du marché des carburéacteurs, il convient de revoir la suspension sur la base d'une évaluation proportionnée dans un délai de cinq ans.
- (7) Il convient dès lors de suspendre le droit de douane autonome pour les carburéacteurs. Il est opportun que la suspension couvre tous les produits relevant du code NC 2710 19 21.
- (8) Il y a lieu de modifier l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil³ en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87, le libellé du code NC 2710 19 21, figurant dans la colonne 3 du tableau contenu dans la deuxième partie, section V, chapitre 27, est remplacé par le texte suivant:

«4,7 (*)»

(*) Droit de douane autonome: nul».

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président

³ Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 256 du 7.9.1987, p. 1).

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION

Proposition de règlement du Conseil modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun

LIGNES BUDGÉTAIRES

Chapitre et article: chapitre 12, article 120

Montant inscrit au budget pour l'exercice 2014: 18 086 400 000 EUR (PB 2014)

INCIDENCE FINANCIÈRE:

Proposition sans incidence financière.

X Proposition sans incidence financière sur les dépenses mais pouvant avoir une éventuelle incidence financière, bien que négligeable, pour les raisons ci-après.

En 2012, la valeur totale des importations de produits relevant du code NC 2710 19 21 s'élevait à 12,2 milliards d'EUR⁴. Le taux de droit conventionnel pour ce code est de 4,7 %.

La grande majorité de ces importations (plus de 97 %) a été effectuée en franchise de droits à la suite de la mise en œuvre des accords de libre-échange et du SPG.

À partir du 1^{er} janvier 2014, un certain nombre de grands pays exportateurs (représentant 82 % des importations) ne bénéficieront plus du SPG. Ce changement pourrait en définitive constituer un apport potentiel de recettes d'environ 470 millions d'EUR pour les ressources propres traditionnelles.

Toutefois, il existe actuellement plus de 1 500 accords dans le domaine du transport aérien entre l'Union ou les États membres et des pays tiers; les États membres ont également élaboré des dispositions nationales pour les charges emportées par avion.

Compte tenu de cette série de mesures prises par les États membres qui prévoient une franchise de droits pour le carburant d'aviation, le risque de perte de recettes supplémentaires pour les ressources propres traditionnelles à compter du 1^{er} janvier 2014 est considéré comme négligeable.

⁴ Source Eurostat - procédure statistique: normale