



Bruxelles, le 4.12.2017
COM(2017) 731 final

2017/0324 (NLE)

Proposition de

RÈGLEMENT DU CONSEIL

portant suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur certaines marchandises destinées à être incorporées ou utilisées dans les aéronefs et abrogeant le règlement (CE) n° 1147/2002

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le règlement (CE) n° 1147/2002 du Conseil prévoit la suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur certaines marchandises importées sous le couvert de «certificats d'aptitude au vol». Délivrés par les autorités aéronautiques nationales de l'État dans lequel l'aéronef était immatriculé, les certificats d'aptitude au vol (qui sont aujourd'hui appelés «certificats d'autorisation de mise en service») certifiaient que les éléments incorporés dans l'aéronef avaient été fabriqués suivant une conception approuvée conformément à la législation dans le domaine de l'aviation en vigueur à l'époque. Le règlement (CE) n° 1147/2002 du Conseil a simplifié les procédures douanières applicables aux importations en franchise de droits des pièces, composants et autres marchandises qui sont utilisés au cours de la construction, la réparation, l'entretien, la réfection, la modification ou la transformation d'aéronefs et qui étaient auparavant importés au titre de différents régimes douaniers suspensifs (tels que le régime du perfectionnement actif, le régime de la destination particulière ou le régime de l'entrepôt sous douane).

Certaines dispositions du règlement doivent être actualisées afin de tenir compte des évolutions juridiques et technologiques. Afin de garantir la conformité aux évolutions technologiques survenues dans le secteur aéronautique, il convient, en particulier, que les dispositions fassent référence aux «certificats d'autorisation de mise en service» [c'est-à-dire le formulaire 1 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ou un certificat équivalent], plutôt qu'aux «certificats d'aptitude au vol». Par ailleurs, l'expression «certificats originaux» est obsolète, puisque les certificats sont désormais délivrés sous forme électronique.

Les autorités nationales ont adopté des points de vue différents sur la question de savoir si les marchandises importées sous le couvert de «certificats d'aptitude au vol» et bénéficiant de la suspension des droits de douane conformément au règlement (CE) n° 1147/2002 peuvent être utilisées exclusivement dans des aéronefs civils, ou si elles peuvent être utilisées aussi bien dans des aéronefs civils que dans des aéronefs militaires. Ces dispositions doivent être clarifiées afin de garantir une interprétation cohérente et une mise en œuvre uniforme. Il est par conséquent envisagé de faire en sorte que les pièces destinées aux aéronefs militaires puissent bénéficier également de la suspension de droits pour autant qu'elles soient accompagnées du certificat d'autorisation de mise en service ou d'un certificat équivalent. Cette proposition est conforme à la législation douanière étendant l'apurement simplifié du régime du perfectionnement actif aux aéronefs militaires, dans la mesure où l'article 324, paragraphe 1, point c), du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission n'opère aucune distinction entre les aéronefs civils et les aéronefs non civils pour ce qui est de l'apurement simplifié du régime du perfectionnement actif.

Par souci de sécurité juridique et afin de garantir l'application uniforme du règlement, la proposition habilitera la Commission à dresser la liste des codes de la nomenclature combinée figurant au règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil sous lesquels les marchandises en question peuvent être classées et la liste des certificats considérés comme équivalents aux certificats de type formulaire 1 de l'EASA. Elle permettra également d'agir rapidement lorsque ces listes de codes ou de certificats doivent être modifiées.

Par souci de sécurité et de clarté juridiques, il est préférable d'abroger le règlement en vigueur actuellement plutôt que de le modifier. Le nouveau règlement proposé clarifie, simplifie et allège les formalités administratives à accomplir par les opérateurs économiques et les administrations douanières et soutient la compétitivité du secteur aéronautique de l'UE.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La mesure concernée réduit les formalités administratives à accomplir par les autorités douanières des États membres et les opérateurs économiques du secteur aéronautique, étant donné qu'elle réduit la nécessité de recourir à des régimes douaniers suspensifs tels que le traitement tarifaire favorable accordé aux marchandises en raison de leur destination finale, l'exonération au titre du perfectionnement actif ou le régime de l'entrepôt sous douane.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La proposition est conforme à la politique de l'Union dans le domaine aéronautique et renforce le processus de reconnaissance mutuelle des certificats d'autorisation de mise en service entre les pays membres de l'UE et les pays tiers. Elle est notamment cohérente avec la politique de l'Union concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et l'établissement d'une agence européenne de la sécurité aérienne [règlement (CE) n° 216/2008]. En outre, la proposition est conforme à la politique de l'Union relative au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques [règlement (CE) n° 1321/2014] et aux règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production [règlement (CE) n° 748/2012].

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

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

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Le domaine concerné par la proposition relève de la compétence exclusive de l'UE. Le principe de subsidiarité ne s'applique donc pas.

- **Proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité. Le règlement ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis, conformément à l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne (TUE).

- **Choix de l'instrument**

En vertu de l'article 31 du TFUE, «les droits du tarif douanier commun sont fixés par le Conseil, sur proposition de la Commission». Un règlement du Conseil est donc l'instrument approprié.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Parallèlement à la proposition et conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 1147/2002 du Conseil, la Commission soumet en ce moment au Conseil un rapport concernant l'application du règlement. Ce rapport, qui repose sur les informations reçues par les États membres pour la période 2014-2016, conclut que la principale justification de la simplification et de la suspension demeure valable. Les formalités administratives à accomplir par les opérateurs économiques et les administrations douanières se trouvent réduites considérablement.

Les résultats du rapport indiquent que le règlement en vigueur demeure pertinent et efficace étant donné qu'il allège les formalités administratives à accomplir par les agents des douanes en autorisant le recours à une procédure autre que les régimes douaniers spéciaux tels que l'autorisation de destination particulière et sa surveillance douanière. Toutefois, certaines dispositions du règlement actuel doivent être explicitées en ce qui concerne les certificats autorisés et les procédures applicables aux marchandises réparées. S'agissant de l'efficacité, le rapport a clairement montré que le recours au règlement actuel exerçait une incidence significative tant pour les opérateurs économiques que pour les administrations douanières. En particulier, si l'on compare le recours au certificat d'aptitude au vol avec le délai prescrit pour le régime de la destination particulière, il apparaît clairement que le gain de temps correspond au temps nécessaire pour l'octroi du régime de la destination particulière.

- **Consultation des parties intéressées**

La Commission a organisé plusieurs consultations afin d'informer les milieux d'affaires de la ligne de conduite envisagée. Elle a notamment organisé plusieurs réunions avec l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne et l'association des industries aérospatiales et de la défense. Les opérateurs économiques se sont déclarés globalement en accord avec la proposition. En outre, la Commission a consulté l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Les États membres ont été informés par le groupe d'experts Économie tarifaire et le Comité du Code des Douanes, Section de la Nomenclature tarifaire et statistique (secteur NC). Les États membres ont exprimé leur soutien à l'égard de la proposition de la Commission

- **Analyse d'impact**

La présente proposition n'a pas fait l'objet d'une analyse d'impact étant donné qu'elle n'aura aucune nouvelle incidence économique, environnementale ou sociale significative et ne nécessitera aucun choix de politique.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Le règlement actuel s'est révélé très bénéfique pour le secteur aéronautique de l'UE (octroi du régime de franchise douanière sur présentation d'un certificat) et les administrations des États membres (acceptation d'un type spécifique de certificat, ce qui est moins contraignant que les régimes douaniers suspensifs utilisés auparavant). Cet effet positif sur le secteur aéronautique s'est traduit par une augmentation progressive, sur la période 2014-2016, de la valeur des importations sous couvert de certificats d'aptitude au vol (environ 11,3 milliards d'EUR en 2014, 14,9 milliards d'EUR en 2015 et 18,5 milliards d'EUR en 2016). La Commission soumet en ce moment au Conseil un rapport concernant l'application du règlement (voir ci-dessus).

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a pas d'incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La présente proposition n'a pas d'incidence budgétaire. Les opérateurs économiques du secteur concerné avaient déjà la possibilité de recourir à des régimes douaniers suspensifs avant même l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1147/2002 du Conseil et la proposition n'introduit pas de changement majeur.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Les mesures proposées seront gérées dans le cadre du TARIC (tarif intégré de l'Union européenne) et appliquées par les administrations douanières des États membres.

Proposition de

RÈGLEMENT DU CONSEIL

portant suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur certaines marchandises destinées à être incorporées ou utilisées dans les aéronefs et abrogeant le règlement (CE) n° 1147/2002

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 règlement (CE) n° 1147/2002 du Conseil¹ a suspendu temporairement les droits autonomes du tarif douanier commun sur certaines pièces et sur certains composants et autres marchandises destinés à être incorporés ou utilisés dans les aéronefs civils, en cas d'importation sous le couvert de certificats d'aptitude au vol. Ce règlement a simplifié les procédures douanières applicables aux importations en franchise de droits des pièces, composants et autres marchandises utilisés au cours de la construction, la réparation, l'entretien, la réfection, la modification ou la transformation d'aéronefs. Toutefois, en raison des évolutions techniques et législatives importantes survenues depuis 2002, il convient d'adapter le règlement (CE) n° 1147/2002 et, par souci de clarté, de le remplacer.
- (2) Selon les informations transmises par les États membres, la suspension temporaire introduite par le règlement (CE) n° 1147/2002 demeure nécessaire pour atteindre l'objectif consistant à alléger les formalités administratives à accomplir tant par les opérateurs économiques du secteur aéronautique que par les autorités douanières des États membres, étant donné que les importations sous un régime particulier avec surveillance douanière, tel que le régime de la destination particulière, du perfectionnement actif ou de l'entrepôt sous douane, seraient trop contraignantes. Il convient dès lors de maintenir la suspension temporaire.
- (3) Compte tenu du fait que les prix des pièces et composants utilisés dans le secteur aéronautique sont généralement beaucoup plus élevés que ceux pratiqués pour des marchandises similaires utilisées à d'autres fins, le risque que les marchandises importées en franchise de droits soient utilisées dans d'autres secteurs industriels et, partant, le risque que la suspension temporaire soit détournée, est très faible.
- (4) En vertu du règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission², pour qu'une pièce soit admissible en vue de son installation dans un produit certifié de type, elle doit être accompagnée d'un certificat d'autorisation de mise en service (formulaire 1 de l'AESA)

¹ Règlement (CE) n° 1147/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur certaines marchandises importées sous le couvert de certificats d'aptitude au vol (JO L 170 du 29.6.2002, p. 8).

² Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

délivré par une partie habilitée par les autorités aéronautiques de l'Union. Il convient dès lors que la suspension des droits de douane soit subordonnée à la présentation d'un certificat d'autorisation de mise en service.

- (5) En outre, il convient que les certificats équivalents délivrés par les pays tiers et les certificats qui ont été établis dans le cadre d'accords bilatéraux en matière de sécurité aérienne conclus avec l'Union avant la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) soient également acceptés en remplacement des certificats d'autorisation de mise en service (formulaire 1 de l'EASA).
- (6) Étant donné que certains certificats sont uniquement délivrés sous forme électronique, il devrait être possible, pour bénéficier de la suspension, de présenter les certificats en utilisant soit un procédé informatique de traitement des données, soit un autre moyen.
- (7) Lorsqu'un certificat ne peut pas être présenté au moment de la déclaration des marchandises en vue de leur mise en libre pratique, il convient que le vendeur des marchandises fournisse une déclaration où figure le numéro de référence du certificat afin de permettre aux autorités douanières des États membres de contrôler les produits mis en libre pratique.
- (8) Il convient que les autorités douanières puissent recourir au savoir-faire d'un représentant des autorités aéronautiques nationales, aux frais de l'importateur, lorsqu'elles ont de bonnes raisons de croire que les certificats ont été falsifiés. Cependant, afin d'éviter de créer des contraintes inutiles pour les opérateurs économiques, les autorités douanières devraient au préalable tenir compte du volume des marchandises à importer, du montant des droits à verser si la suspension prévue dans le présent règlement n'était pas applicable et du risque que le coût de l'expertise dépasse l'avantage que représente la suspension des droits pour l'importateur, dans le cas où, selon l'expertise, les règles de délivrance de ces certificats n'ont pas été violées.
- (9) Afin de garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne l'établissement de la liste des positions, sous-positions et codes de la nomenclature combinée figurant dans le règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil³ dans lesquels les marchandises susceptibles de bénéficier d'une suspension de droits en vertu du présent règlement sont classées, l'établissement de la liste des certificats équivalents au certificat d'autorisation de mise en service (formulaire 1 de l'EASA), ainsi que l'élaboration d'un modèle pour les déclarations pouvant être présentées aux autorités douanières lorsqu'un certificat ne peut pas être présenté au moment de la déclaration des marchandises en vue de leur mise en libre pratique. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁴.
- (10) Compte tenu de l'ampleur des modifications apportées par le présent règlement en ce qui concerne les marchandises pouvant être admises à bénéficier de la suspension des droits de douane autonomes, les certificats d'autorisation de mise en service

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).

⁴ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

acceptables et les procédures, ainsi que par souci de clarté, il convient d'abroger le règlement (CE) n° 1147/2002,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les droits autonomes du tarif douanier commun définis dans le règlement (CEE) n° 2658/87 applicables aux pièces, composants et autres marchandises destinés à être incorporés ou utilisés dans des aéronefs et leurs composants au cours de leur construction, leur réparation, leur entretien, leur réfection, leur modification ou leur transformation sont suspendus.

La Commission, au moyen d'actes d'exécution, dresse la liste des positions, sous-positions et codes de la nomenclature combinée figurant dans le règlement (CEE) n° 2658/87 dans lesquels les marchandises pouvant être admises à bénéficier de la suspension sont classées. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 4.

Article 2

1. Pour que des marchandises bénéficient de la suspension prévue à l'article 1^{er}, le déclarant, lorsqu'il soumet la déclaration en douane pour mise en libre pratique, présente aux autorités douanières un certificat d'autorisation de mise en service (formulaire 1 de l'EASA), tel qu'il figure à l'annexe I, appendice I, du règlement (UE) n° 748/2012, ou un certificat équivalent. La déclaration en douane pour mise en libre pratique contient une référence au numéro de référence du certificat.

Le certificat est présenté en utilisant soit un procédé informatique de traitement des données, soit un autre moyen.

La Commission dresse, par voie d'actes d'exécution, la liste des certificats considérés comme équivalents au certificat d'autorisation de mise en service (formulaire 1 de l'EASA). Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 4.

2. Par dérogation au paragraphe 1, lorsqu'un certificat ne peut pas être présenté au moment de la déclaration des marchandises en vue de leur mise en libre pratique, le déclarant peut fournir une déclaration sur la facture commerciale ou un document annexé à cette facture. Cette déclaration contient un numéro de référence de certificat. Dans le cas de marchandises ayant perdu leur état de navigabilité et importées en vue de leur réparation ou de leur entretien, la déclaration renvoie au numéro du certificat original.

La déclaration est signée par le vendeur des marchandises.

La déclaration est établie conformément à un modèle élaboré par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 4.

Article 3

Lorsqu'elles ont de bonnes raisons de croire qu'un certificat présenté conformément à l'article 2, paragraphe 1, a été falsifié, les autorités douanières peuvent, aux frais de l'importateur, solliciter l'expertise d'un représentant des autorités aéronautiques nationales. Les coûts de l'expertise sont supportés par l'importateur.

Pour décider de demander ou non une expertise, les autorités douanières tiennent compte du volume des marchandises à importer, du montant des droits à verser si la suspension prévue dans le présent règlement n'était pas applicable et du risque que le coût de l'expertise dépasse l'avantage que représente la suspension des droits pour l'importateur, dans le cas où, selon l'expertise, les règles de délivrance de ces certificats n'ont pas été violées.

Article 4

La Commission est assistée par le comité du code des douanes institué en vertu de l'article 285 du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil⁵. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 5

Le règlement (CE) n° 1147/2002 est abrogé. Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 6

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du [1^{er} mars 2018].

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

⁵ Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

Règlement du Conseil portant suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur certaines marchandises destinées à être incorporées ou utilisées dans les aéronefs et abrogeant le règlement (CE) n° 1147/2002

2. LIGNES BUDGÉTAIRES

La proposition est sans incidence financière.

La proposition est sans incidence financière sur les dépenses, mais a une incidence financière sur les recettes, l'effet étant le suivant:

(en Mio EUR à la première décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Période de 12 mois à partir de jj/mm/aaaa	[Année 2017]

Situation après l'action	
Ligne budgétaire	

La présente proposition est sans incidence financière. Les opérateurs économiques de ce secteur étaient déjà en mesure de recourir aux régimes douaniers suspensifs (tels que le régime du perfectionnement actif, le régime de la destination particulière ou le régime de l'entrepôt sous douane) avant même l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1147/2002, et la présente proposition n'apporte pas de changement majeur à la législation existante.

Pour information, le montant des droits de douane correspondant au volume des importations dans l'UE sous couvert de «certificats d'aptitude au vol» pour l'année 2016 est estimé à 560 millions d'EUR.

3. MESURES ANTIFRAUDE

L'article 3 du règlement prévoit que lorsqu'elles ont de bonnes raisons de croire que les certificats ont été falsifiés, les autorités douanières peuvent solliciter l'expertise d'un représentant des autorités aéronautiques nationales, aux frais de l'importateur.