



Bruxelles, le 26.1.2018
COM(2018) 45 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL
sur l'application du règlement relatif à l'aptitude au vol
(période 2014-2016)

TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction	2
1.1	<u>Généralités</u>	2
1.2	<u>Questionnaire</u>	2
2	Rapport sur les constatations.....	3
2.1	<u>Pertinence du règlement</u>	3
2.2	<u>Efficacité</u>	4
2.3	<u>Efficiency</u>	5
2.3.1	Valeur des importations.....	5
2.3.2	Gains découlant de la réduction de la charge administrative	9
2.4	<u>Cohérence</u>	10
2.5	<u>Activités de contrôle</u>	11
3	Conclusions	13

1 Introduction

1.1 Généralités

Le règlement (CE) n° 1147/2002 du Conseil (ci-après le «règlement relatif à l'aptitude au vol») prévoit la suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur certaines marchandises importées sous le couvert de certificats d'aptitude au vol¹. Il permet d'appliquer des procédures douanières simplifiées aux importations en franchise de droits des pièces, composants et autres marchandises provenant de pays tiers, qui sont utilisés pour la construction, la réparation, l'entretien, la réfection, la modification ou la transformation d'aéronefs. Dans le passé, ces marchandises étaient importées sous des régimes douaniers particuliers tels que la destination particulière, le perfectionnement actif ou l'entrepôt douanier. L'importation dans le cadre des régimes douaniers particuliers nécessitait une autorisation délivrée a priori et/ou a posteriori par les autorités douanières ou impliquait une surveillance douanière alors que, selon le règlement relatif à l'aptitude au vol, une autorisation peut être accordée sur présentation d'un «certificat d'aptitude au vol» spécifique. Cette procédure est moins lourde que les régimes suspensifs applicables précédemment.

En vertu de l'article 4 du règlement relatif à l'aptitude au vol, un rapport concernant l'application du règlement, basé sur les informations transmises par les États membres, doit être présenté au Conseil. Le but du présent rapport est d'exposer des constatations et des conclusions concernant la mise en œuvre du règlement relatif à l'aptitude au vol, qui sont fondées sur les informations reçues des États membres pour la période de trois ans allant de 2014 à 2016 (ci-après la «période considérée»).

1.2 Questionnaire

Afin de collecter les informations nécessaires, le 29 juin 2017, la Commission a adressé un questionnaire à tous les États membres. Le questionnaire contenait 11 questions réparties en quatre catégories:

1. l'efficacité;
2. l'efficience;
3. la cohérence; et
4. les activités de contrôle.

Les données versées par les États membres dans la base de données Surveillance ont également été utilisées lors de l'évaluation de l'«efficacité» dans le cadre du présent rapport.

Des réponses au questionnaire ont été reçues de 21 États membres, représentant 93,1 % des importations effectuées au titre du règlement relatif à l'aptitude au vol durant la période considérée. Certains États membres ont fourni des réponses et des données chiffrées pour toutes les questions posées, alors que d'autres n'ont pas toujours été en

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).

mesure de répondre, en particulier lorsque des informations quantifiables étaient demandées.

Un cinquième domaine, la «pertinence» du règlement relatif à l'aptitude au vol, a été évalué à l'aide d'informations fournies par les États membres en réponse à une enquête, réalisée en juin 2014, concernant d'éventuelles améliorations dudit règlement.

2 Rapport sur les constatations

La présente section du rapport expose les constatations ayant trait à la pertinence, à l'efficacité, à l'efficience, à la cohérence et aux activités de contrôle du règlement relatif à l'aptitude au vol. Elles ont été tirées des informations reçues des États membres.

2.1 Pertinence du règlement

Comme indiqué au point 1.3, en 2014, une enquête a été réalisée auprès des États membres afin de recenser les améliorations pouvant être apportées au règlement relatif à l'aptitude au vol. Leurs contributions ont fourni un éclairage important sur la mise en œuvre du règlement et des orientations utiles pour certains domaines qu'il fallait parfaire afin de tenir compte des évolutions juridiques ou technologiques.

Dans leurs réponses à l'enquête, les États membres ont souligné l'intérêt du règlement, car il réduit la charge administrative incombant aux agents des douanes en leur permettant de recourir à des procédures douanières autres que l'octroi d'autorisations de destination particulière et que le suivi et la surveillance d'autres régimes douaniers particuliers (par exemple, le perfectionnement actif, l'entreposage).

Toutefois, un certain nombre d'États membres ont indiqué que des clarifications complémentaires du règlement relatif à l'aptitude au vol étaient nécessaires en ce qui concerne les certificats admissibles, permettant de bénéficier de l'octroi d'une suspension des droits autonomes du tarif douanier commun. De leur point de vue, plus de clarté dans ce domaine permettrait d'éliminer les incertitudes en ce qui concerne les certificats qui sont exigés et encouragerait les exploitants d'aéronefs à tirer parti des possibilités prévues par le règlement relatif à l'aptitude au vol. Ils ont également demandé d'autres améliorations dans les procédures applicables aux marchandises destinées à la réparation.

Les États membres se sont par ailleurs déclarés ouverts à la possibilité de nouvelles simplifications en faveur des exploitants d'aéronefs, pour permettre les importations en franchise de droits sur la base de certificats couvrant les aéronefs militaires également. En effet, très fréquemment, des pièces peuvent être utilisées à la fois pour les aéronefs civils et non civils et, lors de l'importation, la destination particulière n'est pas toujours connue. Cette amélioration serait également cohérente avec l'article 324, paragraphe 1, point c), du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission, qui n'établit pas de distinction entre les deux types d'aéronefs aux fins de l'apurement simplifié du régime du perfectionnement actif. En outre, elle irait aussi dans le sens du règlement (CE) n° 150/2003 portant suspension des droits de douane sur certains armements et équipements militaires, qu'elle compléterait.

Des réponses mitigées ont été recueillies en ce qui concerne l'établissement d'une liste des marchandises admissibles à une suspension en vertu du règlement relatif à l'aptitude au vol. Certains États membres ont donné la préférence au statu quo, alors que d'autres se sont exprimés en faveur d'une liste détaillée au niveau des positions et des sous-positions de la nomenclature combinée (NC), à condition qu'elle puisse être modifiée rapidement. À cet égard, il faut également rappeler que l'intégration du règlement relatif à l'aptitude au vol dans le TARIC n'a pas été effectuée pour tous les codes des chapitres 25 à 97 de la nomenclature combinée, la liste des codes ayant été limitée dans le cadre des discussions menées au sein du groupe d'experts douaniers pour les questions se rapportant au TARIC.

En réponse à ces préoccupations, la Commission est en train de préparer une proposition qu'elle soumettra au Conseil en vue de remplacer le règlement relatif à l'aptitude au vol et visant à actualiser, à rationaliser et à simplifier davantage les procédures applicables aux importations en franchise de droits de certaines marchandises susceptibles d'être incorporées ou utilisées dans les aéronefs. Ce processus devrait être finalisé d'ici à la fin de 2017.

2.2 Efficacité

Pour l'évaluation de l'efficacité du règlement relatif à l'aptitude au vol, trois questions ont été adressées aux États membres afin de déterminer dans quelle mesure la simplification des procédures douanières pour les opérateurs économiques et pour les autorités douanières a contribué à réaliser l'objectif du règlement. Les réponses sont présentées dans les graphiques suivants:

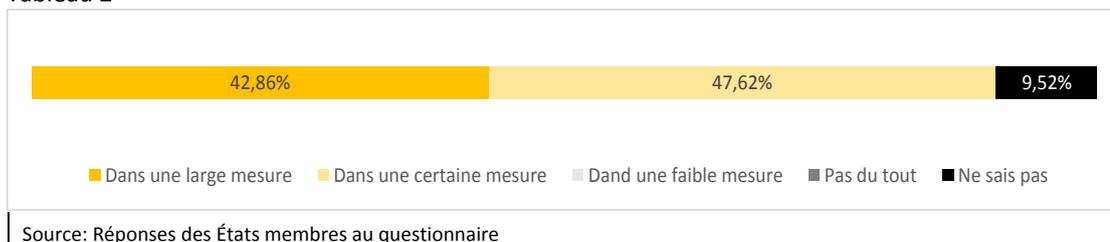
Question n° 1: Le règlement relatif à l'aptitude au vol a-t-il atteint son objectif en simplifiant les procédures douanières applicables aux importations en franchise de droits des pièces, composants et autres marchandises utilisés au cours de la construction, la réparation, l'entretien, la réfection, la modification ou la transformation d'aéronefs?

Tableau 1



Question n° 2: Dans quelle mesure estimez-vous que le règlement relatif à l'aptitude au vol a allégé la charge administrative pesant sur les opérateurs économiques du secteur aéronautique en réduisant la nécessité, qui leur était faite, de recourir aux régimes douaniers suspensifs (par exemple, la destination particulière, le perfectionnement actif, l'entrepôt douanier)?

Tableau 2



Question n° 3: Dans quelle mesure le règlement relatif à l'aptitude au vol a-t-il allégé la charge administrative pesant sur les autorités douanières en réduisant la nécessité, faite aux opérateurs économiques, de recourir aux régimes douaniers suspensifs (par exemple, la destination particulière, le perfectionnement actif, l'entrepôt douanier)?

Tableau 3



Les réponses des États membres montrent que la plupart des administrations (plus de 85 % des répondants) estiment que le règlement relatif à l'aptitude au vol a atteint son objectif de réduction de la charge administrative pesant sur les opérateurs économiques du secteur aéronautique. La grande majorité estime, par ailleurs, que le règlement a contribué à diminuer la charge administrative pesant sur les autorités douanières nationales.

Les économies de coûts pour les entreprises de l'Union qui importent des pièces, des composants et d'autres marchandises sous le régime suspensif peuvent procurer des avantages plus larges, comme augmenter la compétitivité de l'industrie aéronautique de l'Union, améliorer l'efficacité des méthodes de production et créer ou maintenir des emplois dans l'Union.

Toutefois, deux États membres ont indiqué qu'il existe encore des cas où les opérateurs économiques restent attachés au régime du perfectionnement actif et n'utilisent pas les procédures simplifiées offertes par le règlement relatif à l'aptitude au vol.

2.3 Efficiencie

Les données provenant de la base de données Surveillance ont été exploitées pour quantifier la valeur des importations opérées au titre du règlement au cours de la période considérée. Ces informations, ventilées par origine des importations, par État membre importateur et par sous-position NC, sont présentées à la section 2.3.1.

2.3.1 Valeur des importations

Tableau 4: Valeur des importations en EUR pour la période 2014-2016, par pays d'origine

Valeurs des importations par pays d'origine	2014	2015	2016	Total général pour la période 2014-2016
États-Unis d'Amérique	8 658 536 103	11 112 281 769	14 010 541 826	33 781 359 698
Canada	630 774 271	822 536 320	960 885 100	2 414 195 690
Singapour	253 882 594	252 674 439	255 790 579	762 347 612
Japon	184 631 396	242 008 025	278 012 288	704 651 709
Turquie	85 705 800	173 137 100	233 401 407	492 244 307
Chine	111 280 770	172 631 537	168 208 313	452 120 619
Mexique	72 617 669	155 400 109	205 357 625	433 375 404
Suisse	135 621 526	97 256 260	103 608 054	336 485 840
Philippines	47 909 481	63 139 468	164 470 527	275 519 476
Taiwan	50 860 474	76 550 593	66 832 444	194 243 511
Total général des 10 principaux pays	10 231 820 084	13 167 615 619	16 447 108 162	39 846 543 865
Total général de tous les pays	11 289 774 034	14 906 427 347	18 522 590 954	44 718 792 334

Source: Base de données Surveillance

Pour la période considérée, la valeur totale de toutes les importations opérées dans l'Union s'est élevée à 44 718 792 334 EUR. Pour le volume des importations, les 10 principaux pays d'origine représentent 39 846 543 865 EUR, soit 89,1 % du total général. Le tableau ci-dessus montre une augmentation constante de la valeur des importations au cours de la période considérée.

Le tableau montre clairement qu'en valeur commerciale en EUR, les États-Unis d'Amérique étaient de loin le premier pays d'origine sur l'ensemble de la période considérée. Le Canada a enregistré la deuxième valeur commerciale la plus élevée, présentant une tendance à la hausse durant la période considérée. Singapour affichait la troisième valeur commerciale la plus élevée, avec une valeur de marchandises exportées restant assez stable au cours de la période considérée. La valeur des importations a augmenté de manière significative pour le Japon (+ 51 %), la Turquie (+ 172 %), le Mexique (+ 182 %) et les Philippines (+ 243 %).

Tableau 5: Première et dernière colonnes du tableau 4, représentées sous forme de graphique indiquant le pourcentage de la valeur des importations (10 principaux pays d'origine et total général de tous les pays d'origine pour la période 2014-2016).

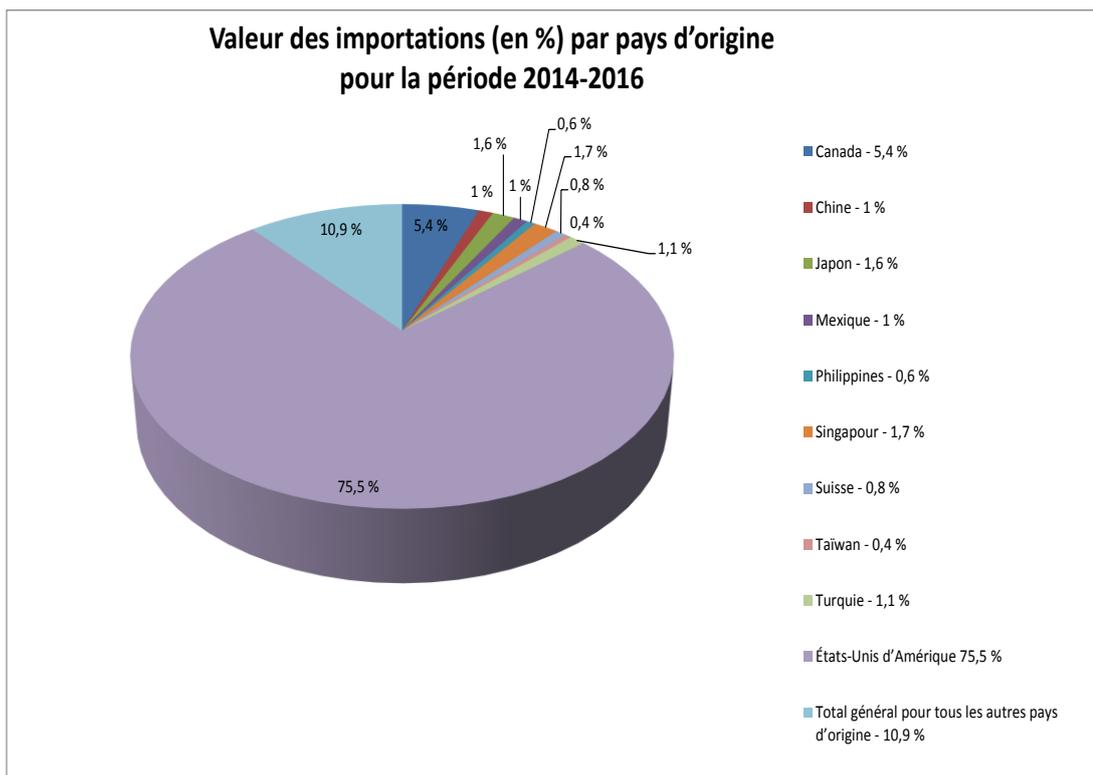


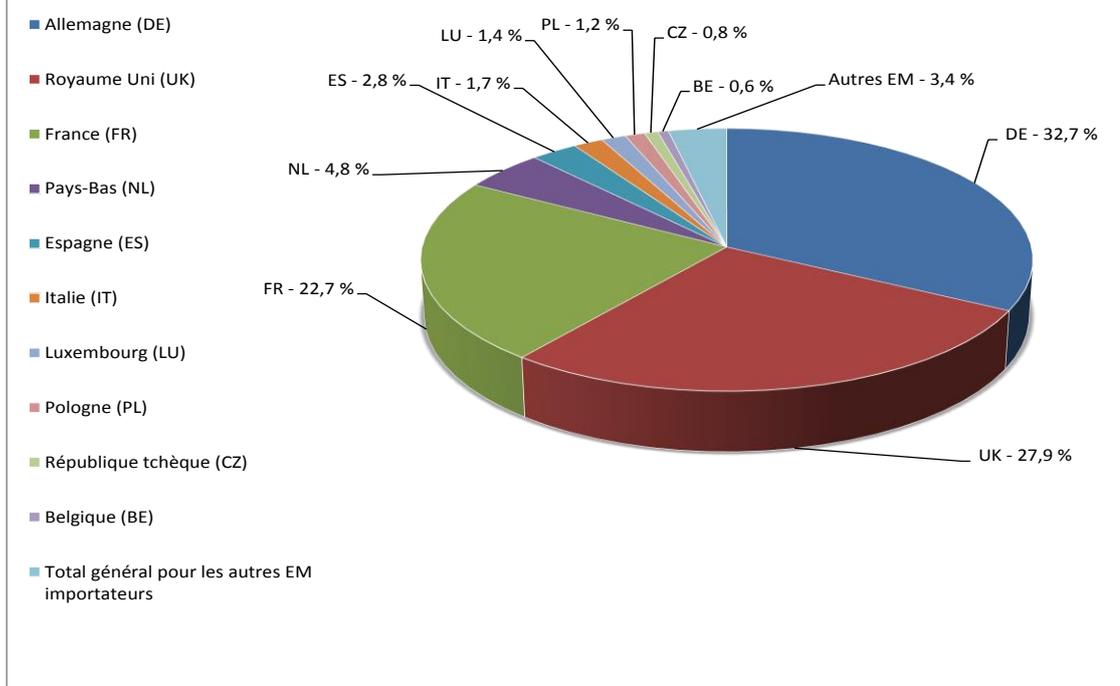
Tableau 6: Valeur des importations en EUR par État membre pour la période 2014-2016

Valeurs des importations par État membre	2014	2015	2016	Total général
Allemagne	3 953 545 804	4 888 963 973	5 801 425 448	14 643 935 225
Royaume-Uni	3 067 202 607	4 112 329 609	5 302 307 837	12 481 840 053
France	2 283 119 979	3 402 016 736	4 453 822 183	10 138 958 898
Pays-Bas	577 602 997	717 607 299	865 998 485	2 161 208 781
Espagne	406 207 547	391 394 246	432 677 834	1 230 279 626
Italie	142 749 661	269 796 330	361 276 115	773 822 106
Luxembourg	204 498 753	210 331 595	225 266 316	640 096 664
Pologne	131 030 197	168 749 737	214 885 793	514 665 727
République tchèque	81 283 683	153 500 591	114 602 786	349 387 060
Belgique	76 789 159	80 363 341	120 178 533	277 331 033
Total général des 10 principaux États membres importateurs	10 924 030 386	14 395 053 456	17 892 441 331	43 211 525 173
Total général de tous les États membres	11 289 774 034	14 906 427 347	18 522 590 954	44 718 792 334

Source: Base de données Surveillance

Tableau 7: Première et dernière colonnes du tableau 6, représentées sous forme de graphique indiquant le pourcentage de la valeur des importations par État membre pour la période 2014-2016.

Valeurs des importations (en %) par État membre pour la période 2014-2016



Trois États membres (DE, UK et FR) affichent les plus fortes valeurs des importations opérées au cours de la période considérée, ce qui peut s'expliquer par le fait que le plus grand constructeur aéronautique de l'Union possède des sites de production dans ces pays. Leurs importations représentent 37 264 734 176 EUR (83,3 %) de la valeur totale de 44 718 792 334 EUR pour cette période. Toutefois, les valeurs à l'importation pour les autres États membres (notamment NL, IT et PL) ont également augmenté au cours de la période considérée.

Tableau 8: Les 15 sous-positions NC les plus utilisées pour la période 2014-2016 en EUR

15 sous-positions NC les plus utilisées	Désignation	Total général pour la période 2014-2016 en EUR
8411 91	Parties de turboréacteurs ou de turbopropulseurs	19 384 532 811
8803 30	Autres parties d'avions ou d'hélicoptères	3 383 005 487
8411 12	Turboréacteurs d'une poussée excédant 25 kN	3 329 771 994
9014 20	Instruments et appareils pour la navigation aérienne ou spatiale (autres que les boussoles)	1 200 399 757
8803 20	Trains d'atterrissage et leurs parties	840 848 278
8537 10	Tableaux, panneaux, consoles, pupitres, armoires et autres supports comportant plusieurs appareils des n° 8535 ou 8536, pour la commande ou la distribution électrique, y compris ceux incorporant des instruments ou appareils du chapitre 90 ainsi que les appareils de commande numérique, autres que les appareils de commutation du n° 8517 —	734 716 410

	pour une tension n'excédant pas 1 000 V	
8411 22	Turbopropulseurs d'une puissance excédant 1 100 kW	673 655 101
8481 80	Articles de robinetterie et organes similaires pour tuyauteries, chaudières, réservoirs, cuves ou contenants similaires, y compris les détendeurs et les vannes thermostatiques	516 308 529
8411 99	Parties d'autres turbines à gaz	508 717 133
8411 21	Turbopropulseurs d'une puissance n'excédant pas 1 100 kW	472 935 098
9032 89	Instruments et appareils pour la régulation ou le contrôle automatiques: [autres que manostats (pressostats) et thermostats]	448 780 830
8544 30	Jeux de fils pour bougies d'allumage et autres jeux de fils des types utilisés dans les moyens de transport	354 191 153
8411 11	Turboréacteurs d'une poussée n'excédant pas 25 kN	350 993 592
8526 91	Appareils de radionavigation	334 871 961
9031 80	Instruments, appareils et machines de mesure ou de contrôle, non dénommés ni compris ailleurs	324 608 356
Source: Base de données Surveillance		

Les marchandises dont le volume des échanges est le plus élevé pour la période considérée relèvent des sous-positions **8411 91** — parties de turboréacteurs et de turbopropulseurs (droit au taux de 2,7 %), et **8803 30** — parties d'avions ou d'hélicoptères (droit au taux de 2,7 %). La sous-position 8411 91 représente 43,3 % de la valeur totale des importations.

2.3.2 Gains découlant de la réduction de la charge administrative

Les informations permettant de quantifier les gains découlant de toute réduction signalée de la charge administrative pesant sur les autorités douanières sont très utiles pour évaluer l'efficacité.

Afin d'approfondir l'évaluation de l'efficacité, les États membres ont été invités à répondre à la question suivante:

Question n° 4: Quels gains, estimés en équivalents temps plein, liés à la réduction de la charge administrative, ont été réalisés du fait du règlement, dans le cas de votre administration?

Les États membres ont précisé que l'incidence résultant de l'utilisation de la procédure douanière simplifiée au titre du règlement est considérable tant pour les administrations douanières que pour les opérateurs économiques. Toutefois, ils ne peuvent pas quantifier les gains générés par la réduction de la charge administrative sous la forme d'une

estimation en équivalents temps plein, soit parce qu'ils ne les ont pas analysés statistiquement, soit parce qu'il est impossible de les déterminer.

Les États membres considèrent que l'utilisation des certificats d'aptitude au vol — pour lesquels aucune autorisation ou surveillance douanière n'est requise — avait réduit de manière significative la charge administrative du fait du gain lié au temps qui aurait, sinon, été consacré à l'octroi de l'autorisation de destination particulière ou au suivi des régimes du perfectionnement actif ou de l'entreposage.

La valeur importante des marchandises importées au titre du règlement relatif à l'aptitude au vol montre l'ampleur des gains d'efficacité que ce règlement a générés pour les opérateurs.

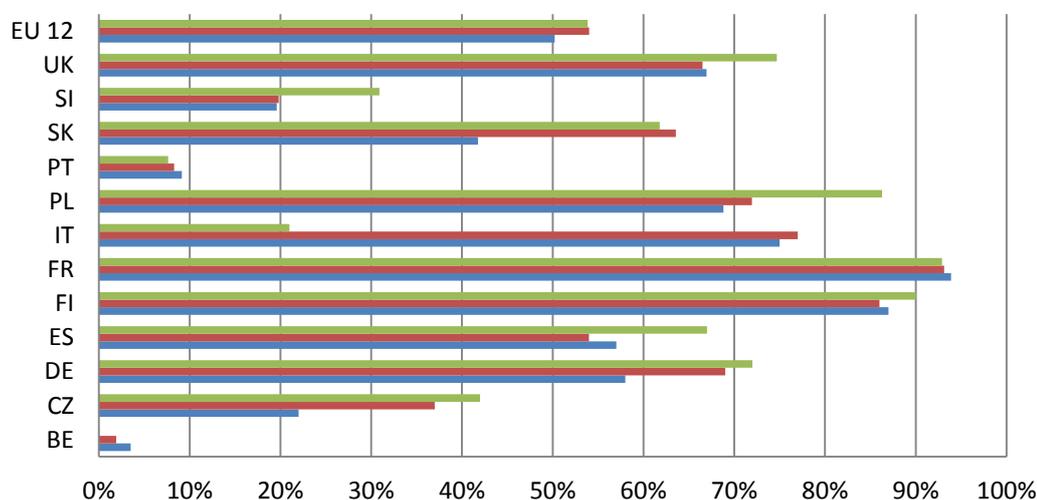
2.4 Cohérence

Aux termes de l'article 2, paragraphe 3, du règlement relatif à l'aptitude au vol, des procédures simplifiées peuvent être appliquées lorsque des marchandises sont mises en libre pratique. À cet égard, le questionnaire comportait deux questions, dans le but d'évaluer la complémentarité et la cohérence du règlement avec d'autres domaines de la législation douanière:

Question n° 5 et question n° 6: Combien de cas où les marchandises en régime suspensif ont été mises en libre pratique dans le cadre de procédures simplifiées (champ 44 rempli dans le document administratif unique) ont-ils été recensés au cours de la période considérée et quel est le pourcentage de procédures simplifiées par rapport au nombre total des cas d'octroi de la suspension?

Tableau 9: Pourcentage de procédures simplifiées par rapport au nombre total de cas dans lesquels la suspension a été octroyée.

Pourcentage de cas relevant de procédures simplifiées présentés la période comprise entre 2014 et 2016



	BE	CZ	DE	ES	FI	FR	IT	PL	PT	SK	SI	UK	EU 12
■ 2016	0%	42%	72%	67%	90%	93%	21%	86%	8%	62%	31%	75%	54%
■ 2015	2%	37%	69%	54%	86%	93%	77%	72%	8%	64%	20%	67%	54%
■ 2014	4%	22%	58%	57%	87%	94%	75%	69%	9%	42%	20%	67%	50%

Source: Réponses des États membres au questionnaire

Le graphique montre que le nombre de cas présentés dans le cadre de procédures simplifiées est resté stable par rapport au nombre total de cas dans lesquels la suspension a été octroyée. Les chiffres relatifs à la valeur des importations pour la période 2014-2016 montrent que les cas ayant fait l'objet de procédures simplifiées représentent un peu plus de 50 % du nombre total de cas dans lesquels la suspension a été accordée.

Les informations ci-dessus communiquées par les États membres montrent qu'en ce qui concerne les procédures simplifiées d'importation le règlement relatif à l'aptitude au vol est complémentaire de la législation douanière.

2.5 Activités de contrôle

Outre les contrôles douaniers normaux, fondés sur l'analyse de risque, le règlement relatif à l'aptitude au vol reconnaît le risque de falsification de certificats d'aptitude au vol et prévoit le recours à des expertises menées par des représentants des autorités aéronautiques nationales.

Par conséquent, le questionnaire comportait des questions ayant trait aux contrôles exercés par les administrations douanières aux fins de la mise en œuvre du règlement.

Question n° 7: Au cours de la période considérée, combien de contrôles douaniers ont été effectués par votre administration sur des marchandises importées au titre de ce règlement?

Certains États membres ont signalé que les opérateurs économiques sont tenus de fournir aux autorités douanières toutes les informations pertinentes nécessaires au contrôle douanier. S'ils souhaitent recourir aux procédures douanières simplifiées au titre du règlement, les opérateurs économiques sont tenus de présenter un certificat d'aptitude au vol. Il s'agit d'une condition préalable à l'octroi d'un traitement tarifaire favorable pour la mise en libre pratique. Les autorités douanières doivent par conséquent procéder aux vérifications requises et contrôler que le certificat d'aptitude au vol correspond au modèle de certificat.

Les États membres ont fourni des réponses différentes en ce qui concerne le nombre des contrôles effectués. Outre le nombre total de contrôles douaniers, certains États membres ont fourni des chiffres relatifs aux activités de contrôle, telles que les contrôles documentaires, les contrôles physiques et les contrôles a posteriori.

Tableau 10: Contrôles douaniers effectués sur les marchandises importées au titre du règlement relatif à l'aptitude au vol au cours de la période 2014-2016

Question n° 7:	Nombre de contrôles effectués
Contrôles physiques	97
Contrôles documentaires	13 981
Contrôle des certificats	142
Contrôles a posteriori	7
Contrôles douaniers (non spécifiés)	6 705
Total	20 932
Source: Réponses des États membres au questionnaire	

Question n° 8: Au cours de la période considérée, quel est le montant total des droits de douane perçus en raison d'un comportement irrégulier des opérateurs?

La plupart des États membres ne disposaient pas de statistiques à ce sujet, pas plus qu'ils n'ont décelé de graves irrégularités concernant l'utilisation du règlement relatif à l'aptitude au vol. La majorité des États membres ont signalé qu'ils effectuent des contrôles a posteriori afin de vérifier la validité de la procédure. Le montant le plus élevé des droits perçus par un État membre après la détection d'irrégularités s'élève à 21 681 EUR. Il convient de noter l'existence de cas où des déclarations avec le code de préférence 119 ont été refusées par les autorités douanières des États membres parce que les certificats d'aptitude au vol étaient en fait des certificats de conformité, qui, à l'évidence, ne sont pas couverts par le règlement relatif à l'aptitude au vol. Par ailleurs, certains États membres ont répondu que leurs autorités douanières demandent toujours une certification des lots en plus des contrôles douaniers (documentaires ou physiques). Celle-ci a pour but de garantir que les composants accompagnés d'un certificat d'aptitude au vol ont effectivement été

incorporés ou utilisés dans l'aéronef. Si aucun certificat n'est fourni, les États membres ont indiqué qu'ils entament alors la procédure de recouvrement des droits dus.

Question n° 9: Au cours de la période considérée, combien de fois votre administration a-t-elle sollicité l'avis d'un expert de vos autorités aéronautiques nationales (article 3)?

Les réponses des États membres ont révélé que, s'ils ont de bonnes raisons de soupçonner que les certificats d'aptitude au vol ont été falsifiés, ils demandent l'avis d'un expert des autorités aéronautiques nationales. En outre, dans plusieurs cas, des États membres ont procédé à des consultations informelles auprès des autorités nationales de l'aviation civile afin de valider l'authenticité et l'exactitude des certificats en cause.

Question n° 10: Quel est le nombre total de certificats falsifiés détectés en application de l'article 3 au cours de la période considérée?

Aucun des États membres n'a détecté de certificats falsifiés au cours de la période considérée. Cependant, la plupart d'entre eux ont reçu une copie de certificat revêtue d'un cachet «COPIE CONFORME».

Question n° 11: Sur la base de l'application de l'article 3 du règlement, quel a été le coût moyen d'une expertise émanant de vos autorités aéronautiques nationales?

La plupart des États membres n'ont fourni aucune statistique concernant cette question parce qu'ils n'ont pas sollicité l'avis formel d'un expert. Les États membres qui ont sollicité des expertises les ont reçues gratuitement, dans la plupart des cas au titre d'une «consultation informelle».

Les contrôles réalisés par les États membres sur des marchandises importées au titre du règlement relatif à l'aptitude au vol n'ont révélé que peu de cas de comportement irrégulier.

3 Conclusions

Pour la période 2014-2016, le règlement (CE) n° 1147/2002 du Conseil a été évalué au regard de la pertinence, de l'efficacité, de l'efficience, de la cohérence et des activités de contrôle. Au vu de tous ces critères, le règlement a eu une incidence positive importante pour les opérateurs économiques aussi bien que pour les administrations douanières.

Le règlement prévoit la suspension temporaire des droits autonomes du tarif douanier commun sur certaines marchandises importées sous le couvert de certificats d'aptitude au vol. Il a simplifié les procédures douanières applicables aux importations en franchise de droits des pièces, composants et autres marchandises utilisés pour la construction, la réparation, l'entretien, la réfection, la modification ou la transformation d'aéronefs, importés précédemment sous le régime du perfectionnement actif.

Les économies de coûts pour les entreprises de l'Union qui importent des pièces, des composants et d'autres marchandises sous le régime suspensif peuvent procurer des avantages plus larges, comme augmenter la compétitivité de l'industrie aéronautique de l'Union, améliorer l'efficacité des méthodes de production et créer ou maintenir des emplois dans l'Union.

Les informations reçues des États membres montrent clairement que la principale raison d'être de la simplification des procédures douanières et de la suspension du tarif douanier commun reste valable. Le règlement clarifie et simplifie les procédures, réduit les charges administratives pesant sur les opérateurs économiques et les administrations douanières et contribue au renforcement de la compétitivité du secteur aéronautique de l'Union.

En réponse aux préoccupations exprimées par les États membres, la Commission a soumis au Conseil une proposition visant à remplacer le règlement relatif à l'aptitude au vol afin de mettre à jour, de rationaliser et de simplifier davantage les procédures d'importation en franchise de droits applicables aux marchandises incorporées ou utilisées dans les aéronefs. Ce processus devrait être finalisé d'ici à la fin du mois de mars 2018.