TABLE DES MATIÈRES

1 Introduction 2

1.1 Généralités 2

1.2 Questionnaire 2

2 Rapport sur les constatations 3

2.1 Pertinence du règlement 3

2.2 Efficacité 4

2.3 Efficience 5

2.3.1 Valeur des importations 5

2.3.2 Gains découlant de la réduction de la charge administrative 9

2.4 Cohérence 10

2.5 Activités de contrôle 11

3 Conclusions 13

# Introduction

## Généralités

Le règlement (CE) nº 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 vol[[1]](#footnote-1). 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»).

## 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 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.

# 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.

## 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) nº 150/2003 portant suspension des droits de douane sur certains armements et équipements militaires, qu’elle complèterait.

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.**

## 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 nº 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



|  |
| --- |
| Source: Réponses des États membres au questionnaire |

**Question nº 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



|  |
| --- |
| Source: Réponses des États membres au questionnaire |

**Question nº 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



|  |
| --- |
| Source: Réponses des États membres au questionnaire |

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.

## Efficience

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.

### 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** |
| Taïwan | 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.



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 nº 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 nº 8517 — pour une tension n’excédant pas 1 000 V | **734 716 410** |
| **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 lesvannes 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.

### 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’efficience.

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

**Question nº 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.**

## 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 nº 5 et question nº 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.

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.**

## 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 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 nº 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.**

# Conclusions

Pour la période 2014-2016, le règlement (CE) nº 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.

1. Règlement (CE) nº 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). [↑](#footnote-ref-1)