

Bruxelles, 31 gennaio 2018
(OR. en)

5797/18

AVIATION 20

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	26 gennaio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 45 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO sull'applicazione del regolamento sull'aeronavigabilità (periodo 2014-2016)

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 45 final.

All.: COM(2018) 45 final



Bruxelles, 26.1.2018
COM(2018) 45 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

**sull'applicazione del regolamento sull'aeronavigabilità
(periodo 2014-2016)**

INDICE

1	Introduzione.....	2
1.1	<u>Aspetti generali</u>	2
1.2	<u>Questionario</u>	2
2	Relazione sui risultati	3
2.1	<u>Pertinenza del regolamento</u>	3
2.2	<u>Efficacia</u>	4
2.3	<u>Efficienza</u>	5
2.3.1	Valore delle importazioni	5
2.3.2	Benefici derivanti dalla riduzione dell'onere amministrativo	8
2.4	<u>Coerenza</u>	9
2.5	<u>Attività di controllo</u>	10
3	Conclusioni	12

1 Introduzione

1.1 Aspetti generali

Il regolamento (CE) n. 1147/2002 del Consiglio (“il regolamento sull’aeronavigabilità”) prevede la sospensione temporanea dei dazi autonomi della tariffa doganale comune su alcune merci importate con certificati di idoneità alla navigazione aerea¹. Esso consente procedure doganali semplificate applicabili alle importazioni in esenzione dai dazi delle parti, delle componenti e delle altre merci provenienti da paesi terzi che sono utilizzate per la costruzione, la riparazione, la manutenzione, il rifacimento, la modifica o la trasformazione degli aeromobili. Nel passato, tali merci erano importate nell’ambito di regimi doganali speciali quali il regime di uso finale, il regime di perfezionamento attivo o il regime di deposito doganale. L’importazione nell’ambito di regimi doganali speciali richiedeva un’autorizzazione preventiva e/o successiva o la vigilanza doganale, mentre nell’ambito del regolamento sull’aeronavigabilità l’autorizzazione può essere concessa dietro presentazione di uno specifico “certificato di idoneità alla navigazione aerea”. Tale procedura è meno onerosa dei regimi doganali sospensivi utilizzati in precedenza.

Ai sensi dell’articolo 4 del regolamento sull’aeronavigabilità, si deve sottoporre al Consiglio una relazione sull’applicazione del regolamento stesso, sulla base delle informazioni ricevute dagli Stati membri. Lo scopo di tale relazione è presentare i risultati e le conclusioni sull’applicazione del regolamento sulla base delle informazioni ricevute dagli Stati membri per il triennio 2014-2016 (“periodo in esame”).

1.2 Questionario

Al fine di raccogliere le informazioni necessarie, il 29 giugno 2017 la Commissione ha inviato un questionario a tutti gli Stati membri. Il questionario era costituito da 11 domande suddivise in quattro settori:

1. efficacia;
2. efficienza;
3. coerenza; e
4. attività di controllo.

I dati presentati dagli Stati membri alla banca dati sulla sorveglianza sono stati utilizzati anche in sede di valutazione dell’“efficacia” nella presente relazione.

Le risposte al questionario sono state ottenute da 21 Stati membri, rappresentanti il 93,1 % delle importazioni nell’ambito del regolamento sull’aeronavigabilità nel periodo in esame. Alcuni Stati membri hanno fornito risposte e cifre a tutte le domande, mentre altri non sono sempre stati in grado di rispondere, in particolare quando erano richieste informazioni quantificabili.

Un quinto settore, la “pertinenza” del regolamento sull’aeronavigabilità, è stato valutato utilizzando le informazioni ricevute dagli Stati membri in risposta a un’indagine su possibili

¹ Regolamento (CE) n. 1147/2002 del Consiglio, del 25 giugno 2002, che sospende temporaneamente i dazi autonomi della tariffa doganale comune su alcune merci importate con certificati di idoneità alla navigazione aerea (GU L 170 del 29.6.2002, pag. 8).

miglioramenti del regolamento sull'aeronavigabilità che è stata condotta nel giugno del 2014.

2 Relazione sui risultati

Questa parte della relazione presenta i risultati relativi alla pertinenza, all'efficacia, all'efficienza, alla coerenza e alle attività di controllo del regolamento sull'aeronavigabilità. Tali risultati sono stati ottenuti dalle informazioni ricevute dagli Stati membri.

2.1 Pertinenza del regolamento

Come indicato al punto 1.3, nel 2014 è stata condotta un'indagine tra gli Stati membri per individuare possibili miglioramenti al regolamento sull'aeronavigabilità. Il loro feedback ha fornito importanti informazioni sull'applicazione del regolamento e indicazioni utili su alcuni aspetti che dovevano essere migliorati per tenere conto degli sviluppi tecnologici o giuridici.

Nel rispondere all'indagine, gli Stati membri hanno sottolineato l'importanza del regolamento, in quanto riduce l'onere amministrativo per i funzionari doganali consentendo loro di avvalersi di procedure doganali alternative rispetto alla concessione di autorizzazioni di uso finale e al ricorso e alla vigilanza di altri regimi doganali speciali (quali perfezionamento attivo o deposito doganale).

Tuttavia, alcuni Stati membri hanno messo in evidenza che il regolamento sull'aeronavigabilità necessita di ulteriori chiarimenti riguardo ai certificati autorizzati ammissibili per concedere la sospensione dei dazi autonomi della tariffa doganale comune. A loro avviso, fare chiarezza su tale aspetto eliminerebbe le incertezze sui certificati richiesti e incoraggerebbe gli operatori aerei ad avvalersi delle possibilità previste dal regolamento sull'aeronavigabilità. Hanno inoltre richiesto ulteriori miglioramenti per le procedure relative alle merci che devono essere riparate.

Gli Stati membri erano anche aperti alla possibilità di un'ulteriore semplificazione per gli operatori aerei volta a consentire importazioni in esenzione da dazi sulla base di certificati anche per gli aeromobili militari. Questo perché molto spesso le parti possono essere utilizzate per entrambi i tipi di aeromobili e l'uso finale non è sempre conosciuto al momento dell'importazione. Ciò sarebbe coerente con l'articolo 324, paragrafo 1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, che non distingue tra aeromobili civili e aeromobili non civili per quanto riguarda la procedura semplificata di appuramento del regime di perfezionamento attivo. Inoltre, rispetta e integra il regolamento (CE) n. 150/2003 che sospende i dazi doganali applicabili a talune armi e attrezzature ad uso militare.

Le risposte sono state contrastanti per quanto riguarda l'elenco di merci che possono beneficiare di una sospensione ai sensi del regolamento sull'aeronavigabilità. Alcuni Stati membri preferiscono lo *status quo*, mentre altri sono a favore di un elenco dettagliato a livello di voce o sottovoce della NC, a condizione che possa essere modificato rapidamente. Occorre anche ricordare, a questo proposito, che l'integrazione del regolamento sull'aeronavigabilità nella TARIC non è stata effettuata per tutti i codici NC di cui ai capitoli da 25 a 97 della NC, ma che l'elenco di codici è stato ridotto nel corso delle discussioni del gruppo di esperti doganali per le questioni connesse alla TARIC.

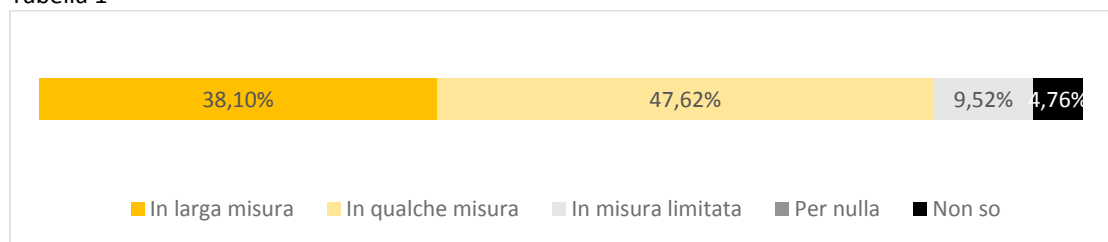
In risposta a tali preoccupazioni, la Commissione sta preparando una proposta al Consiglio che sostituisca il regolamento sull'aeronavigabilità e aggiorni, razionalizzi e semplifichi ulteriormente le procedure per le importazioni in esenzione da dazi doganali di alcune merci che possono essere incorporate o utilizzate per gli aeromobili. Tale processo dovrebbe essere completato entro la fine del 2017.

2.2 Efficacia

Nel valutare l'efficacia del regolamento sull'aeronavigabilità, sono state rivolte tre domande agli Stati membri al fine di determinare in quale misura la semplificazione delle procedure doganali per gli operatori economici e per le autorità doganali abbia contribuito a conseguire l'obiettivo del regolamento. Le risposte sono presentate nelle tabelle seguenti:

D1. Il regolamento sull'aeronavigabilità ha raggiunto il suo obiettivo di semplificazione delle procedure doganali per le importazioni in esenzione da dazi doganali di parti, componenti e altre merci utilizzate per la costruzione, riparazione, manutenzione, ricostruzione, modifica o trasformazione di aeromobili?

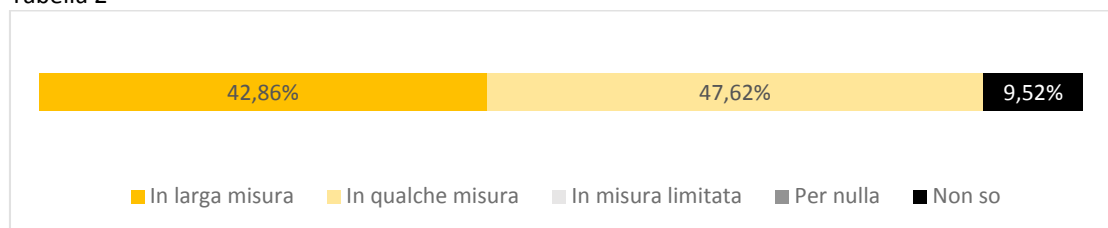
Tabella 1



Fonte: Risposte degli Stati membri al questionario

D2: In quale misura ritenete che l'onere amministrativo per gli operatori economici del settore aeronautico sia stato attenuato dal regolamento in quanto riduce la loro necessità di ricorrere a regimi doganali sospensivi (quali uso finale, perfezionamento attivo, deposito doganale)?

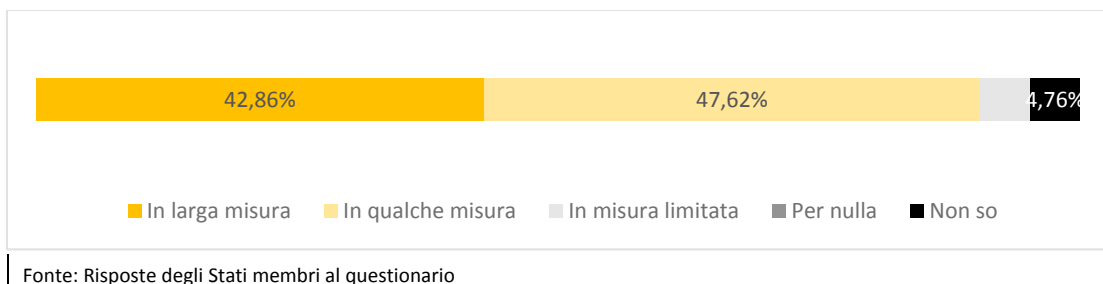
Tabella 2



Fonte: Risposte degli Stati membri al questionario

D3 In quale misura l'onere amministrativo per le autorità doganali è stato attenuato dal regolamento in quanto riduce la necessità da parte degli operatori economici di ricorrere a regimi doganali sospensivi (quali uso finale, perfezionamento attivo, deposito doganale)?

Tabella 3



Le risposte fornite dagli Stati membri indicano che la stragrande maggioranza delle amministrazioni (oltre l'85 % dei rispondenti) ritiene che il regolamento abbia conseguito il proprio obiettivo di attenuare l'onere amministrativo degli operatori economici del settore aeronautico. La stragrande maggioranza ritiene inoltre che il regolamento abbia contribuito a ridurre l'onere amministrativo per le autorità doganali nazionali.

I risparmi in termini di costi per le imprese dell'UE che importano parti, componenti e altre merci nell'ambito del regime di sospensione possono avere benefici più ampi, ad esempio la promozione della competitività dell'industria aeronautica europea, metodi di produzione più efficienti, creazione e mantenimento di posti di lavoro nell'UE.

Tuttavia, due Stati membri hanno riferito che vi sono ancora casi in cui gli operatori economici continuano a ricorrere al regime di perfezionamento attivo e non utilizzano i regimi semplificati offerti da regolamento.

2.3 Efficienza

Sono stati usati dati della banca dati Surveillance per quantificare il valore delle importazioni nell'ambito del regolamento nel periodo in esame. Tali informazioni sono fornite nella sezione 2.3.1, ripartite per origine delle importazioni, Stato membro importatore e sottovoce NC.

2.3.1 *Valore delle importazioni*

Tabella 4: Valore delle importazioni in EUR nel 2014-2016, per paese di origine

Valore delle importazioni per paese di origine	2014	2015	2016	Somma totale per il periodo 2014-2016
Stati Uniti d'America	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
Singapore	253 882 594	252 674 439	255 790 579	762 347 612
Giappone	184 631 396	242 008 025	278 012 288	704 651 709
Turchia	85 705 800	173 137 100	233 401 407	492 244 307
Cina	111 280 770	172 631 537	168 208 313	452 120 619
Messico	72 617 669	155 400 109	205 357 625	433 375 404
Svizzera	135 621 526	97 256 260	103 608 054	336 485 840
Filippine	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

Somma totale dei primi 10 paesi	10 231 820 084	13 167 615 619	16 447 108 162	39 846 543 865
Somma totale di tutti i paesi	11 289 774 034	14 906 427 347	18 522 590 954	44 718 792 334

Fonte: Banca dati sulla sorveglianza

Il valore totale di tutte le importazioni nell'UE durante il periodo in esame è stato pari a 44 718 792 334 EUR. I primi 10 paesi d'origine per volume di importazioni raggiungono 39 846 543 865 EUR (89,1 %) dell'importo complessivo. La tabella di cui sopra indica un aumento costante nei valori delle importazioni durante il periodo in esame.

La tabella mostra chiaramente che gli Stati Uniti d'America sono stati di gran lunga il principale paese di origine in valore degli scambi commerciali in EUR, per l'intero periodo in esame. Il Canada ha registrato il secondo più alto valore degli scambi commerciali con tendenze in crescita durante il periodo in esame. Singapore ha il terzo più alto valore di scambi commerciali, con un valore di merci esportate che resta abbastanza stabile durante il periodo in esame. Il valore delle importazioni è aumentato in misura significativa per Giappone (+51 %), Turchia (+172 %), Messico (+182 %) e Filippine (+243 %).

Tabella 5: La prima e l'ultima colonna della Tabella 4, trasposte in formato grafico, mostrano la percentuale dei valori delle importazioni (primi 10 paesi di origine e la somma totale di tutti i paesi di origine per il periodo 2014-2016).

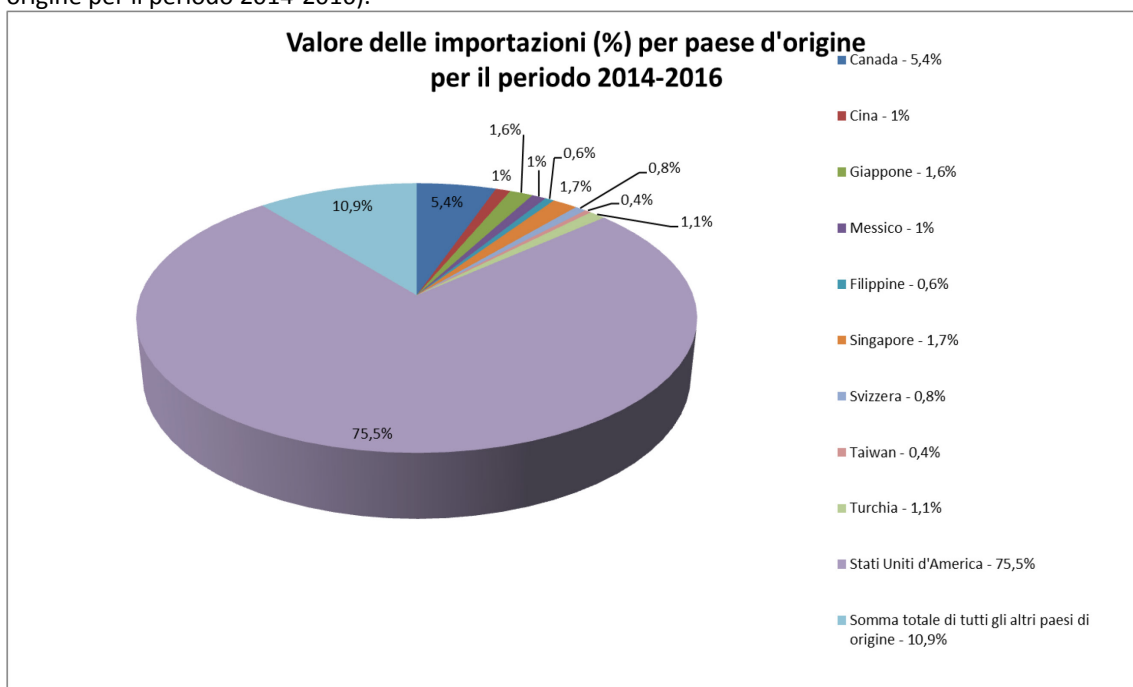


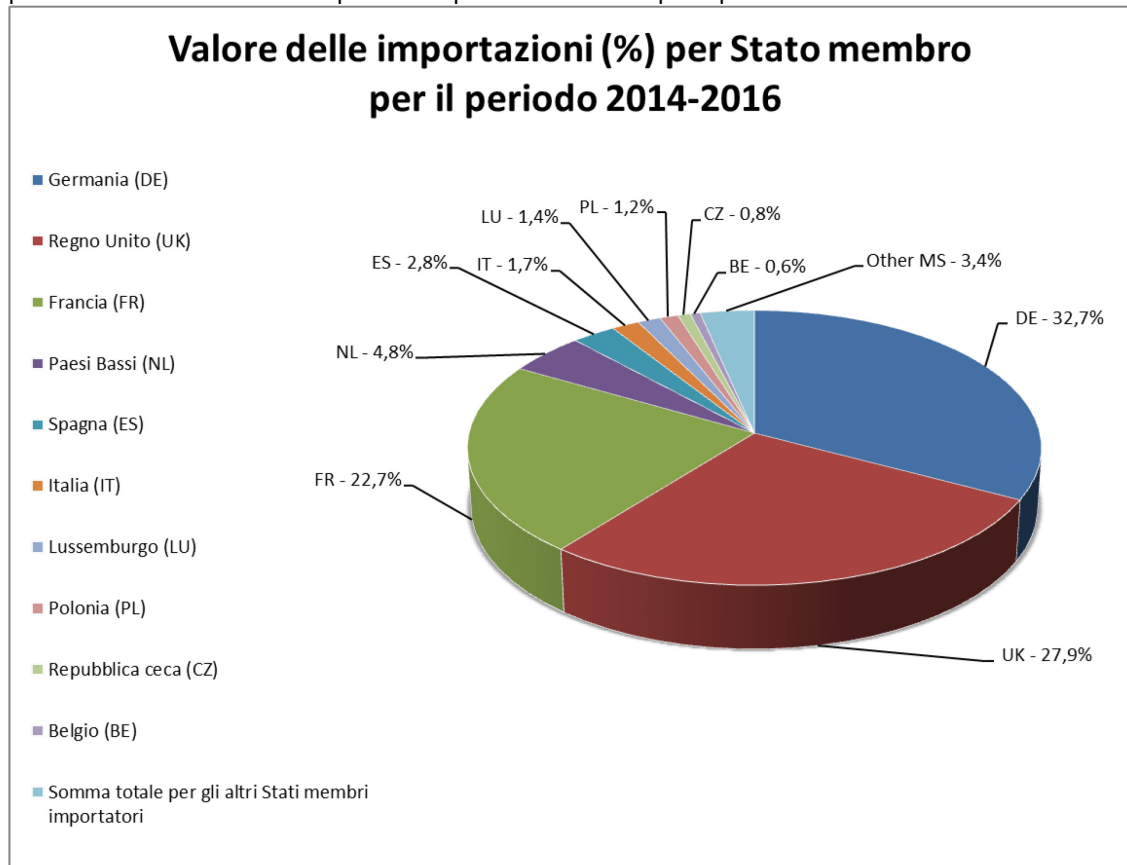
Tabella 6: Valore delle importazioni in EUR per Stato membro per il periodo 2014-2016

Valori delle importazioni per Stato membro	2014	2015	2016	Somma totale
Germania	3 953 545 804	4 888 963 973	5 801 425 448	14 643 935 225
Regno Unito	3 067 202 607	4 112 329 609	5 302 307 837	12 481 840 053
Francia	2 283 119 979	3 402 016 736	4 453 822 183	10 138 958 898
Paesi Bassi	577 602 997	717 607 299	865 998 485	2 161 208 781

Spagna	406 207 547	391 394 246	432 677 834	1 230 279 626
Italia	142 749 661	269 796 330	361 276 115	773 822 106
Lussemburgo	204 498 753	210 331 595	225 266 316	640 096 664
Polonia	131 030 197	168 749 737	214 885 793	514 665 727
Repubblica ceca	81 283 683	153 500 591	114 602 786	349 387 060
Belgio	76 789 159	80 363 341	120 178 533	277 331 033
Somma totale dei primi 10 Stati membri importatori	10 924 030 386	14 395 053 456	17 892 441 331	43 211 525 173
Somma totale di tutti gli Stati membri	11 289 774 034	14 906 427 347	18 522 590 954	44 718 792 334

Fonte: Banca dati sulla sorveglianza

Tabella 7: La prima e l'ultima colonna della Tabella 6, trasposte in formato grafico, mostrano la percentuale dei valori delle importazioni per Stato membro per il periodo 2014-2016.



Tre Stati membri (DE, UK e FR) hanno i valori delle importazioni più elevati per il periodo in esame, il che può essere spiegato dal fatto che il più grande produttore dell'UE nel settore dell'aviazione ha impianti di produzione in tali paesi. Le loro importazioni rappresentano 37 264 734 176 EUR, pari all'83,3 % del valore totale di 44 718 792 334 EUR per tale periodo. Tuttavia, anche i valori delle importazioni per gli altri Stati membri (in particolare NL, IT e PL) sono aumentati durante il periodo in esame.

Tabella 8: Le 15 sottovoci NC più utilizzate in EUR per il periodo 2014-2016

Le 15 sottovoci NC più utilizzate	Descrizione	Somma totale per il periodo 2014-2016 in EUR
8411 91	Parti di turboreattori o turboeliche	19 384 532 811
8803 30	Altre parti di aeroplani o di elicotteri	3 383 005 487
8411 12	Turboreattori con spinta superiore a 25 kN	3 329 771 994
9014 20	Strumenti e apparecchi per la navigazione aerea o spaziale (diversi dalle bussole)	1 200 399 757
8803 20	Carrelli di atterraggio e loro parti	840 848 278
8537 10	Quadri, pannelli, console, banchi, armadiature ed altri supporti, provvisti di due o più apparecchi delle voci 8535 o 8536, per il controllo o la distribuzione elettrica, anche incorporanti strumenti o apparecchi del capitolo 90, e apparecchi di comando numerico, diversi dagli apparecchi di commutazione della voce 8517 - con tensione non superiore a 1.000 V	734 716 410
8411 22	Turbopropulsori con potenza superiore a 1.100 kW	673 655 101
8481 80	Rubinetti, chiavette, valvole e apparecchi analoghi per tubi, caldaie, serbatoi, vasche o similari, incluse valvole per la riduzione della pressione e valvole a controllo termostatico	516 308 529
8411 99	Parti di altre turbine a gas	508 717 133
8411 21	Turbopropulsori con potenza superiore a 1.100 kW	472 935 098
9032 89	Strumenti ed apparecchi di regolazione o di controllo automatici: (diversi da pressostati e termostati)	448 780 830
8544 30	Serie di filamenti per candele di accensione ed altre serie di filamenti dei tipi utilizzati in veicoli, aeromobili o mezzi navali	354 191 153
8411 11	Turboreattori con spinta non superiore a 25 kN	350 993 592
8526 91	Apparecchi di radionavigazione	334 871 961
9031 80	Strumenti, apparecchi e macchine di misura o di controllo, non nominati né compresi altrove	324 608 356

Fonte: Banca dati sulla sorveglianza

Le merci con il più alto volume di scambi commerciali per il periodo in esame in base alla sottovoce **8411 91** — Parti di turboreattori e turbopropulsori (aliquota del dazio pari a 2,7 %) e — **8803 30** Parti di aeroplani o di elicotteri (aliquota del dazio pari a 2,7 %). La sottovoce 8411 91 rappresenta il 43,3 % del valore totale delle importazioni.

2.3.2 Benefici derivanti dalla riduzione dell'onere amministrativo

Le informazioni che permettono di quantificare i benefici derivanti da qualsiasi riduzione riferita dell'onere amministrativo sulle autorità doganali sono molto importanti per valutare l'efficienza.

Per valutare ulteriormente l'efficienza, agli Stati membri sono state poste le seguenti domande:

D4: Quali sono i benefici stimati in termini di equivalenti a tempo pieno dalla riduzione dell'onere amministrativo che il presente regolamento ha ottenuto per la vostra amministrazione?

Gli Stati membri hanno segnalato che utilizzare le procedure doganali semplificate nell'ambito del regolamento ha un impatto significativo sia per le loro amministrazioni doganali sia per gli operatori economici. Tuttavia, essi non possono quantificare i benefici stimati in termini di equivalenti a tempo pieno apportati dalla riduzione dell'onere amministrativo, o perché non hanno previsto le statistiche o perché sono impossibili da determinare.

Gli Stati membri sono del parere che l'uso dei certificati di idoneità alla navigazione aerea — per i quali non è richiesta nessuna autorizzazione o vigilanza doganale — ha notevolmente ridotto l'onere amministrativo in quanto ha permesso di risparmiare il tempo che sarebbe altrimenti necessario per concedere l'autorizzazione di uso finale oppure vigilare il regime di perfezionamento attivo o quello di deposito doganale.

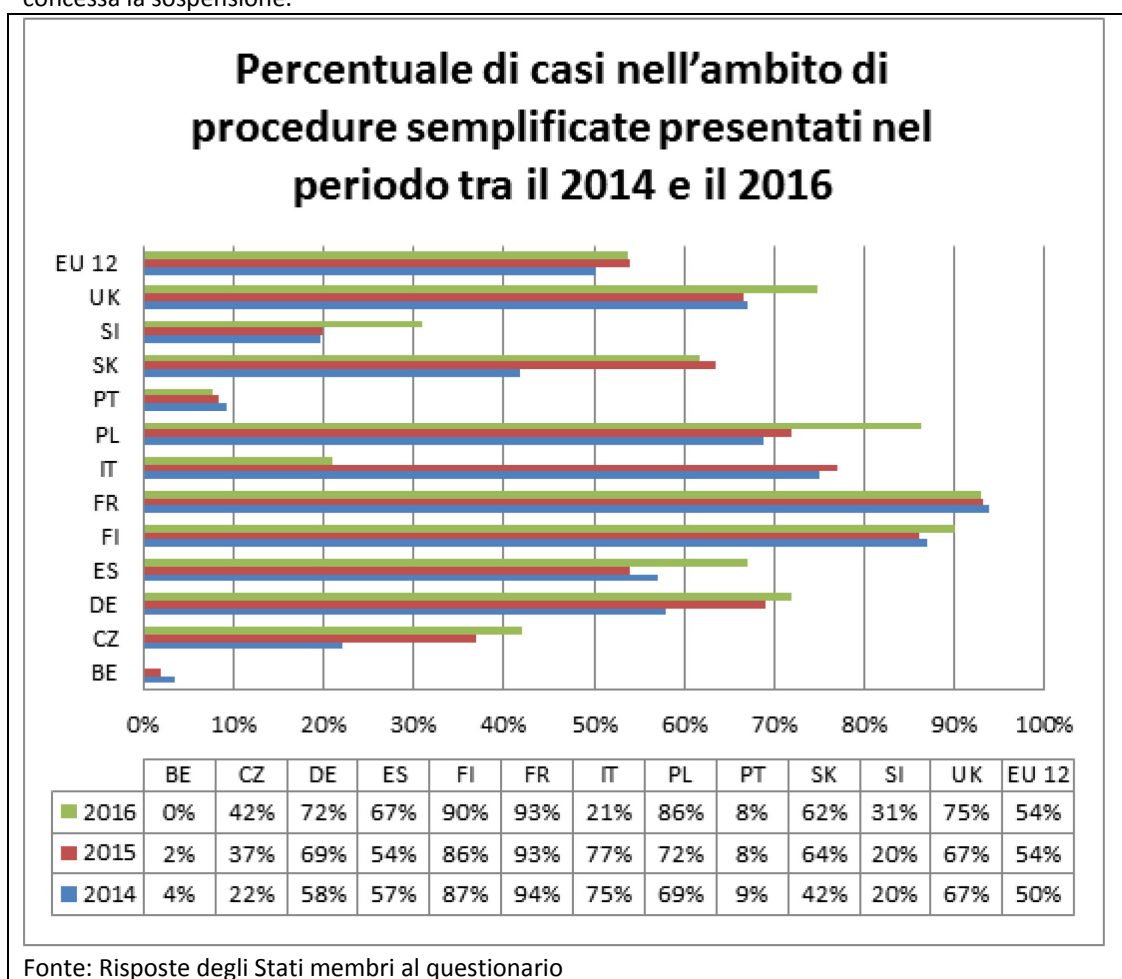
Il notevole valore delle merci importate nell'ambito del regolamento sull'aeronavigabilità dimostra i grandi vantaggi di efficienza per gli operatori che tale regolamento ha comportato.

2.4 Coerenza

A norma dell'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento sull'aeronavigabilità, le procedure semplificate possono essere applicate quando le merci sono immesse in libera pratica. Il questionario comprendeva due domande su questo tema, allo scopo di misurare la complementarità e la coerenza del regolamento con altri settori della legislazione doganale.

D5 e D6: Nel periodo in esame, qual è il numero di casi in cui le merci in sospensione sono state immesse in libera pratica nell'ambito di procedure semplificate (casella 44 del documento amministrativo unico compilata) e qual è la percentuale di procedure semplificate rispetto al totale dei casi in cui è stata concessa la sospensione?

Tabella 9: La percentuale di procedure semplificate rispetto al numero totale dei casi in cui è stata concessa la sospensione.



Il grafico mostra che il numero di casi presentati nell'ambito di procedure semplificate è rimasto stabile rispetto al numero totale di casi in cui è stata concessa la sospensione. Le cifre relative alle importazioni per il periodo 2014-2016 indicano che i casi nell'ambito di procedure semplificate rappresentano poco più del 50% del numero totale di casi in cui è stata concessa la sospensione.

Le informazioni fornite dagli Stati membri indicano che il regolamento concernente l'aeronavigabilità è complementare alla legislazione doganale per quanto riguarda le procedure di importazione semplificate.

2.5 Attività di controllo

Oltre ai normali controlli doganali basati su analisi del rischio, il regolamento riconosce il rischio di falsificazione dei certificati di idoneità alla navigazione aerea e prevede il ricorso a pareri esperti da parte di rappresentanti delle autorità aeronautiche nazionali.

Pertanto il questionario includeva domande riguardanti i controlli che le autorità doganali effettuano per attuare il regolamento.

D7: Nel periodo in esame quanti controlli doganali ha effettuato la vostra amministrazione sulle merci importate nell'ambito del regolamento?

Gli Stati membri hanno sottolineato che ci si aspetta che gli operatori economici forniscano alle autorità doganali tutte le informazioni pertinenti per il controllo doganale. Se desiderano applicare le procedure doganali semplificate nell'ambito del regolamento, gli operatori economici sono tenuti a presentare un certificato di idoneità alla navigazione aerea. Questa è una condizione per la concessione di un trattamento tariffario favorevole per l'immissione in libera pratica. Le autorità doganali devono quindi effettuare i controlli richiesti e appurare se il certificato di idoneità alla navigazione aerea corrisponde al modello del certificato.

Gli Stati membri hanno fornito risposte diverse riguardo al numero di controlli effettuati. Oltre al numero totale di controlli doganali, alcuni Stati membri hanno anche fornito numeri su attività di controllo quali controlli documentali, controlli fisici e audit successivi allo svincolo delle merci.

Tabella 10: I controlli doganali effettuati su merci importate nell'ambito del regolamento sull'aeronavigabilità per il periodo 2014-2016.

Domanda 7:	Numero di controlli
Controlli fisici	97
Controlli documentali	13 981
Controlli dei certificati	142
Audit successivi allo svincolo delle merci	7
Controlli doganali (non specificati)	6 705
Totale	20 932
Fonte: Risposte degli Stati membri al questionario	

D8: Nel periodo in esame, qual è stato l'importo totale di dazi riscossi in considerazione del comportamento irregolare degli operatori?

La maggior parte degli Stati membri non dispone di statistiche in merito, né ha individuato gravi irregolarità riguardo all'utilizzo del regolamento sull'aeronavigabilità. La maggior parte degli Stati membri ha riferito di aver effettuato audit successivi allo svincolo delle merci per controllare la validità della procedura. L'importo più elevato di dazi riscossi da uno Stato membro a seguito dell'accertamento di irregolarità è stato di 21 681 EUR. Occorre osservare che vi sono stati casi in cui le dichiarazioni con codice di preferenza 119 sono state rifiutate dalle autorità doganali degli Stati membri in quanto i certificati di idoneità alla navigazione aerea erano di fatto certificati di conformità, che chiaramente non sono coperti dal regolamento. Alcuni Stati membri hanno inoltre risposto che le loro autorità doganali richiedono sempre un certificato di origine in aggiunta ai controlli doganali (documentali o fisici). Ciò per garantire che le componenti accompagnate dal certificato di idoneità alla navigazione aerea siano state davvero incorporate o utilizzate negli aeromobili.

Se non viene fornito un certificato di origine, gli Stati membri hanno riferito che inizieranno la procedura di recupero dei relativi dazi.

D9: Nel periodo in esame in quante occasioni la vostra amministrazione ha richiesto un parere esperto ad un rappresentante dei servizi nazionali delle vostre autorità aeronautiche nazionali (articolo 3)?

Dalle risposte degli Stati membri emerge che, se hanno validi motivi per sospettare che i certificati di idoneità alla navigazione aerea siano stati falsificati, essi richiedono un parere esperto a un rappresentante delle autorità aeronautiche nazionali. Inoltre, in numerosi casi, gli Stati membri hanno proceduto a consultazioni informali con le autorità nazionali dell'aviazione civile per convalidare l'autenticità e l'esattezza dei certificati.

D10: Qual è il numero totale di certificati falsificati individuati mediante l'applicazione dell'articolo 3 nel periodo in esame?

Nessuno degli Stati membri ha individuato certificati falsificati durante il periodo in esame. Tuttavia, la maggior parte di loro aveva ricevuto una copia del certificato con il timbro "COPIA AUTENTICA" su di essa.

Q11: Dall'applicazione dell'articolo 3 del regolamento qual è stato il costo medio per l'acquisizione del parere esperto da parte delle vostre autorità aeronautiche nazionali?

La maggior parte degli Stati membri non ha fornito statistiche per questa domanda in quanto non aveva formalmente richiesto pareri di esperti. Gli Stati membri che avevano richiesto i pareri di esperti li avevano ricevuti gratuitamente, nella maggior parte dei casi come "consultazione informale".

I controlli degli Stati membri sulle importazioni nell'ambito del regolamento sull'aeronavigabilità hanno rilevato solo pochi casi di comportamento irregolare.
--

3 Conclusioni

Per il periodo 2014-2016, il regolamento (CE) n. 1147/2002 del Consiglio è stato valutato in termini di pertinenza, efficacia, efficienza, coerenza e attività di controllo. Misurato sulla base di tutti questi fattori, il regolamento ha avuto un impatto significativo e positivo sia sugli operatori economici sia sulle amministrazioni doganali.

Il regolamento prevede la sospensione temporanea dei dazi autonomi della tariffa doganale comune su alcune merci importate con certificati di idoneità alla navigazione aerea. Ha semplificato le procedure doganali applicabili alle importazioni in esenzione doganale delle parti, delle componenti e delle altre merci utilizzate per la costruzione, la riparazione, la manutenzione, il rifacimento, la modifica o la trasformazione degli aeromobili, precedentemente importate nell'ambito del regime di perfezionamento attivo.

Inoltre, i risparmi in termini di costi per le imprese dell'UE che importano parti, componenti e altre merci nell'ambito del regime di sospensione possono avere benefici più ampi, ad esempio la promozione della competitività dell'industria aeronautica europea, metodi di produzione più efficienti, creazione e mantenimento di posti di lavoro nell'UE.

Le informazioni ricevute dagli Stati membri mostrano chiaramente che il principio fondamentale della semplificazione delle procedure doganali e della sospensione della tariffa doganale comune rimane valido. Il regolamento garantisce chiarezza, semplifica le procedure, riduce l'onere amministrativo per gli operatori economici e le amministrazioni doganali e aumenta la competitività dell'industria aeronautica dell'Unione.

In risposta alle preoccupazioni espresse dagli Stati membri, la Commissione ha presentato una proposta al Consiglio intesa a sostituire il regolamento sull'aeronavigabilità al fine di aggiornare, razionalizzare e semplificare ulteriormente le procedure per le importazioni in esenzione da dazi doganali di merci incorporate o utilizzate per gli aeromobili. Tale processo dovrebbe essere completato entro la fine di marzo 2018.