



Brussel, 26.1.2018  
COM(2018) 45 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD**  
**over de toepassing van de luchtwaardigheidsverordening (2014-2016)**

## INHOUD

1	Inleiding.....	2
1.1	<u>Algemeen</u> .....	2
1.2	<u>Vragenlijst</u> .....	2
2	Verslag over de bevindingen.....	3
2.1	<u>Relevantie van de verordening</u> .....	3
2.2	<u>Effectiviteit</u> .....	4
2.3	<u>Efficiëntie</u> .....	5
2.3.1	Waarde van de invoer .....	5
2.3.2	Winst door het beperken van de administratieve rompslomp.....	10
2.4	<u>Coherentie</u> .....	10
2.5	<u>Controleactiviteiten</u> .....	11
3	Conclusies.....	13

# 1 Inleiding

## 1.1 Algemeen

Verordening (EG) nr. 1147/2002 van de Raad ("de luchtwaardigheidsverordening") voorziet in de tijdelijke schorsing van de autonome rechten van het gemeenschappelijk douanetarief voor bepaalde met een "luchtwaardigheidscertificaat" ingevoerde goederen<sup>1</sup>. Deze verordening maakt het mogelijk vereenvoudigde douaneprocedures toe te passen voor de rechtenvrije invoer van onderdelen en andere voor vervaardiging, reparatie, onderhoud, verbouwing, wijziging of ombouw van luchtvaartuigen bestemde goederen uit niet-EU-landen. In het verleden werden deze ingevoerd op basis van bijzondere douaneregelingen, zoals de regeling voor gunstige tariefbehandeling voor goederen in verband met hun eindbestemming, de regeling actieve veredeling of de procedure van douane-entrepots. Voor de invoer op basis van de bijzondere douaneregelingen moeten de douaneautoriteiten vooraf en/of achteraf toestemming geven of toezicht houden, maar volgens de luchtwaardigheidsverordening kan toestemming worden verleend op vertoon van een specifiek "luchtwaardigheidscertificaat". Deze laatste procedure is minder omslachtig dan de opschortende procedures die in het verleden werden gebruikt.

Overeenkomstig artikel 4 van de luchtwaardigheidsverordening moet een verslag over de toepassing van de verordening, dat gebaseerd is op de informatie die van de lidstaten is ontvangen, bij de Raad worden ingediend. In dat verslag worden bevindingen en conclusies over de toepassing van de luchtwaardigheidsverordening gepresenteerd, op basis van de informatie die van de lidstaten is ontvangen over de driejarige periode 2014-2016 ("de beoordelingsperiode").

## 1.2 Vragenlijst

De Commissie heeft op 29 juni 2017 een vragenlijst naar alle lidstaten gestuurd om de nodige informatie te verzamelen. Ze bevatte elf vragen, verdeeld over vier deelgebieden:

1. effectiviteit;
2. efficiëntie;
3. coherentie; en
4. controleactiviteiten.

Bij de beoordeling van de "effectiviteit" is ook gebruik gemaakt van de gegevens die de lidstaten hebben ingevoerd in de toezichtsdatabase.

21 lidstaten hebben de vragenlijst ingevuld; zij vertegenwoordigen 93,1 % van de invoer in het kader van de luchtwaardigheidsverordening tijdens de beoordelingsperiode. Sommige lidstaten hebben alle vragen beantwoord en met cijfers gestaafd, terwijl andere niet alle vragen konden beantwoorden, met name vragen naar kwantificeerbare informatie.

Een vijfde deelgebied, de "relevantie" van de luchtwaardigheidsverordening, werd beoordeeld aan de hand van informatie die de lidstaten hebben verstrekt in hun

---

<sup>1</sup> Verordening (EG) nr. 1147/2002 van de Raad van 25 juni 2002 betreffende tijdelijke schorsing van de autonome rechten van het gemeenschappelijk douanetarief voor bepaalde met een luchtwaardigheidscertificaat ingevoerde goederen (PB L 170 van 29.6.2002, blz. 8).

antwoorden op een enquête uit juni 2014 over mogelijke verbeteringen van de luchtwaardigheidsverordening.

## **2 Verslag over de bevindingen**

Dit deel van het verslag bevat de bevindingen met betrekking tot de relevantie, effectiviteit, efficiëntie, coherentie en controleactiviteiten van de luchtwaardigheidsverordening. Deze bevindingen werden afgeleid uit de informatie die door de lidstaten is verstrekt.

### **2.1 Relevantie van de verordening**

Zoals vermeld in punt 1.3 is in 2014 een enquête gehouden onder de lidstaten over mogelijke verbeteringen van de luchtwaardigheidsverordening. De feedback van de lidstaten bevatte belangrijke informatie over de toepassing van de verordening en nuttige aanwijzingen met betrekking tot gebieden die moeten worden verbeterd om rekening te houden met juridische of technologische ontwikkelingen.

In hun antwoorden op de enquête hebben de lidstaten gewezen op het belang van de verordening: ze beperkt de administratieve rompslomp voor douaneambtenaren door hen de mogelijkheid te bieden andere douaneregelingen te gebruiken dan de afgifte van vergunningen bijzondere bestemming en de follow-up van en het toezicht op andere bijzondere douaneregelingen (bv. actieve veredeling, douane-entrepots).

Een aantal lidstaten heeft er evenwel op gewezen dat in de luchtwaardigheidsverordening verder moet worden verduidelijkt op basis van welke certificaten schorsing van de autonome rechten van het gemeenschappelijk douanetarief kan worden verleend. Volgens hen zou deze verduidelijking ertoe leiden dat er geen onzekerheid meer bestaat over welke certificaten vereist zijn, en dat exploitanten van luchtvaartuigen worden aangemoedigd om gebruik te maken van de mogelijkheden in het kader van de luchtwaardigheidsverordening. Ze hebben ook gevraagd om verdere verbetering van de procedures voor goederen die moeten worden gerepareerd.

De lidstaten stonden ook open voor de mogelijkheid om de procedures voor exploitanten van luchtvaartuigen verder te vereenvoudigen door rechtenvrije invoer ook toe te staan op basis van certificaten voor militaire luchtvaartuigen. De reden hiervoor is dat onderdelen zeer vaak voor beide typen luchtvaartuigen kunnen worden gebruikt, en dat de eindbestemming niet altijd bekend is bij de invoer. Dit zou ook sporen met artikel 324, lid 1, onder c), van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie, waarin geen onderscheid wordt gemaakt tussen civiele en niet-civiele luchtvaartuigen voor wat de vereenvoudigde aanzuivering van de regeling actieve veredeling betreft. Het ligt ook in de lijn van Verordening (EU) nr. 150/2003 van de Commissie, waarbij de invoerrechten op bepaalde wapens en militaire uitrusting worden geschorst, en vult deze verordening aan.

De reacties op de lijst van goederen die in aanmerking komen voor schorsing in het kader van de luchtwaardigheidsverordening waren gemengd. Sommige lidstaten wilden dat de situatie ongewijzigd bleef, andere waren voorstander van een gedetailleerde lijst op het niveau van de GN-posten of GN-onderverdelingen, voor zover deze lijst snel kan worden gewijzigd. In dit verband wordt eraan herinnerd dat de integratie van de luchtwaardigheidsverordening in TARIC niet gebeurd is voor alle GN-codes van de

hoofdstukken 25 tot en met 97 van de GN, maar dat de lijst van codes beperkt is tijdens de besprekingen van de Groep douanedeskundigen voor TARIC-aangelegenheden.

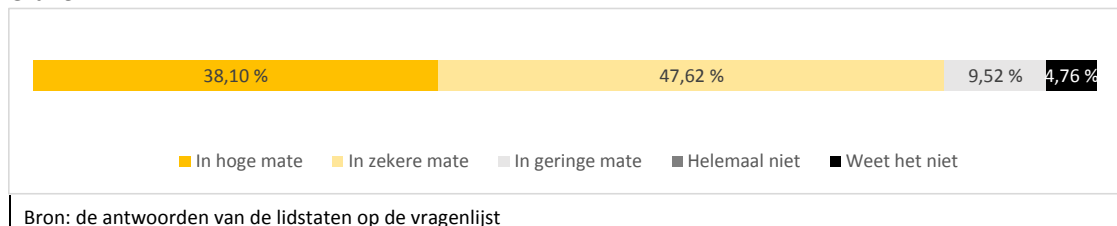
**Om tegemoet te komen aan deze opmerkingen is de Commissie bezig met de voorbereiding van een voorstel aan de Raad dat de luchtwaardigheidsverordening zal vervangen en de procedures voor rechtenvrije invoer van bepaalde goederen die kunnen worden ingebouwd in of gebruikt voor luchtvaartuigen, zal actualiseren, stroomlijnen en verder vereenvoudigen. Verwacht wordt dat dit proces tegen eind 2017 zal zijn afgerond.**

## 2.2 Effectiviteit

Tijdens de beoordeling van de effectiviteit van de luchtwaardigheidsverordening kregen de lidstaten drie vragen voorgelegd om na te gaan in welke mate de vereenvoudiging van de douaneprocedures voor marktdeelnemers en douaneautoriteiten heeft bijgedragen tot de verwezenlijking van de doelstelling van de verordening. De antwoorden zijn gepresenteerd in de onderstaande grafieken:

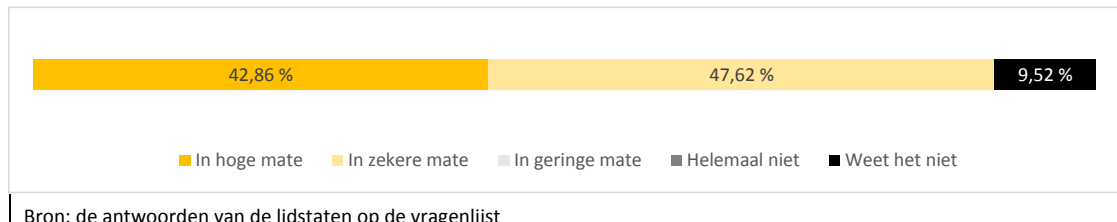
**V1: De luchtwaardigheidsverordening had tot doel de douaneprocedures voor de rechtenvrije invoer van onderdelen en andere voor vervaardiging, reparatie, onderhoud, verbouwing, wijziging of ombouw van luchtvaartuigen bestemde goederen te vereenvoudigen. Is dat doel bereikt?**

Grafiek 1



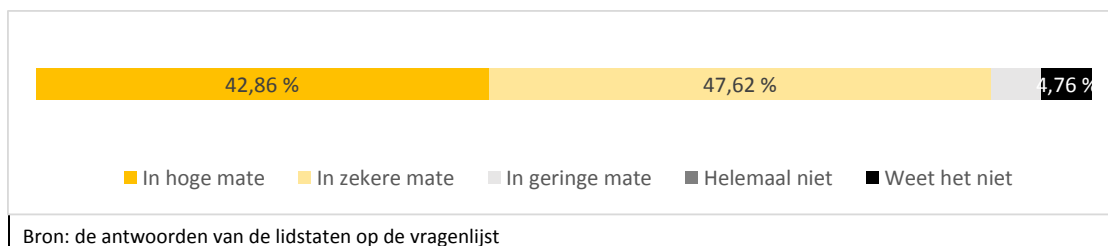
**V2: In welke mate heeft de luchtwaardigheidsverordening de administratieve rompslomp voor marktdeelnemers in de sector luchtvaartuigen doen afnemen omdat zij minder gebruik hoeven te maken van schorsingsregelingen (bv. bijzondere bestemming, actieve veredeling, douane-entrepots)?**

Grafiek 2



**V3: In welke mate heeft de luchtwaardigheidsverordening de administratieve rompslomp voor douaneautoriteiten doen afnemen omdat marktdeelnemers minder gebruik hoeven te maken van schorsingsregelingen (bv. bijzondere bestemming, actieve veredeling, douane-entrepots)?**

Grafiek 3



De overgrote meerderheid van de lidstaten (meer dan 85 %) is van oordeel dat de luchtwaardigheidsverordening haar doel, namelijk het terugdringen van de administratieve rompslomp voor marktdeelnemers in de sector luchtvaartuigen, heeft bereikt. De overgrote meerderheid is ook van mening dat de verordening de administratieve druk op de nationale douaneautoriteiten heeft helpen beperken.

De kostenbesparingen voor EU-ondernemingen die onderdelen en andere goederen invoeren in het kader van de schorsingsregeling kunnen ruimere voordelen opleveren. Ze kunnen bijvoorbeeld het concurrentievermogen van de Europese vliegtuigindustrie stimuleren, de productiemethoden efficiënter maken en banen creëren of behouden in de EU.

Twee lidstaten hebben meegedeeld dat marktdeelnemers in sommige gevallen nog steeds aandringen op actieve veredeling en geen gebruik maken van de vereenvoudigde procedures van de luchtwaardigheidsverordening.

## 2.3 Efficiëntie

Om de waarde te kwantificeren van de invoer die tijdens de beoordelingsperiode heeft plaatsgevonden in het kader van de verordening, is gebruik gemaakt van gegevens uit de toezichtsdatabank. Deze informatie is opgenomen in punt 2.3.1, uitgesplitst naar oorsprong van de invoer, invoerende lidstaat en GN-onderverdeling.

### 2.3.1 *Waarde van de invoer*

Tabel 4: invoerwaarde in EUR voor 2014-2016, per land van oorsprong

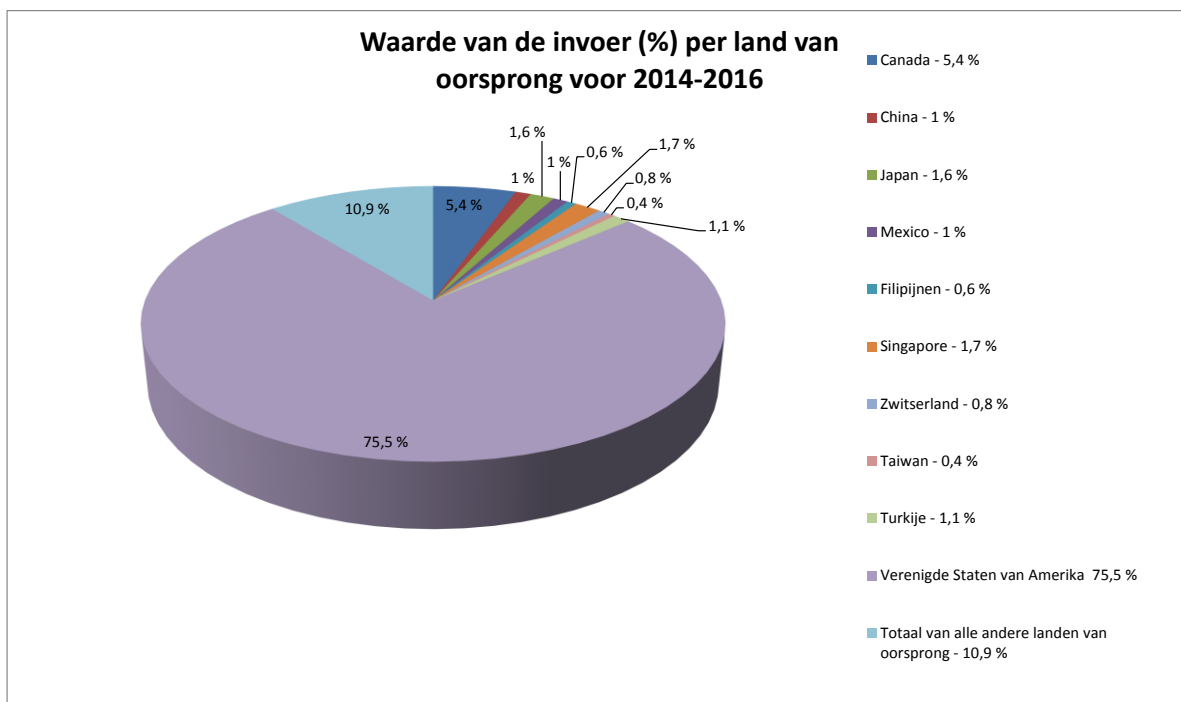
Invoerwaarde per land van oorsprong	2014	2015	2016	Totaal voor 2014-2016
Verenigde Staten van Amerika	8 658 536 103	11 112 281 769	14 010 541 826	<b>33 781 359 698</b>
Canada	630 774 271	822 536 320	960 885 100	<b>2 414 195 690</b>
Singapore	253 882 594	252 674 439	255 790 579	<b>762 347 612</b>
Japan	184 631 396	242 008 025	278 012 288	<b>704 651 709</b>
Turkije	85 705 800	173 137 100	233 401 407	<b>492 244 307</b>
China	111 280 770	172 631 537	168 208 313	<b>452 120 619</b>
Mexico	72 617 669	155 400 109	205 357 625	<b>433 375 404</b>
Zwitserland	135 621 526	97 256 260	103 608 054	<b>336 485 840</b>
Filipijnen	47 909 481	63 139 468	164 470 527	<b>275 519 476</b>
Taiwan	50 860 474	76 550 593	66 832 444	<b>194 243 511</b>
<b>Totaal van de top 10 van alle landen</b>	<b>10 231 820 084</b>	<b>13 167 615 619</b>	<b>16 447 108 162</b>	<b>39 846 543 865</b>
<b>Totaal van alle landen</b>	<b>11 289 774 034</b>	<b>14 906 427 347</b>	<b>18 522 590 954</b>	<b>44 718 792 334</b>

Bron: toezichtsdatabank

De totale waarde van alle invoer in de EU tijdens de beoordelingsperiode bedroeg EUR 44 718 792 334. De 10 landen van oorsprong met het grootste invoervolume vertegenwoordigen een waarde van EUR 39 846 543 865 (89,1 % van de totale waarde). Uit bovenstaande tabel blijkt dat de invoerwaarde gestaag is toegenomen in de loop van de beoordelingsperiode.

Uit de tabel blijkt duidelijk dat, uitgedrukt in handelswaarde in euro, de Verenigde Staten van Amerika veruit het belangrijkste land van oorsprong was tijdens de beoordelingsperiode. Canada liet de tweede hoogste handelswaarde optekenen, met een stijgende tendens tijdens de beoordelingsperiode. Singapore had de derde grootste handelswaarde; deze bleef relatief stabiel tijdens de beoordelingsperiode. De waarde van de invoer is aanzienlijk gestegen voor Japan (+51 %), Turkije (+172 %), Mexico (+182 %) en de Filipijnen (+243 %).

Tabel 5: de eerste en laatste kolom van tabel 4 in grafiekvorm, met procentuele weergave van de waarde van de invoer (top 10 van de landen van oorsprong en totaal van alle landen van oorsprong voor 2014-2016)



Tabel 6: waarde van de invoer in EUR per lidstaat voor 2014-2016

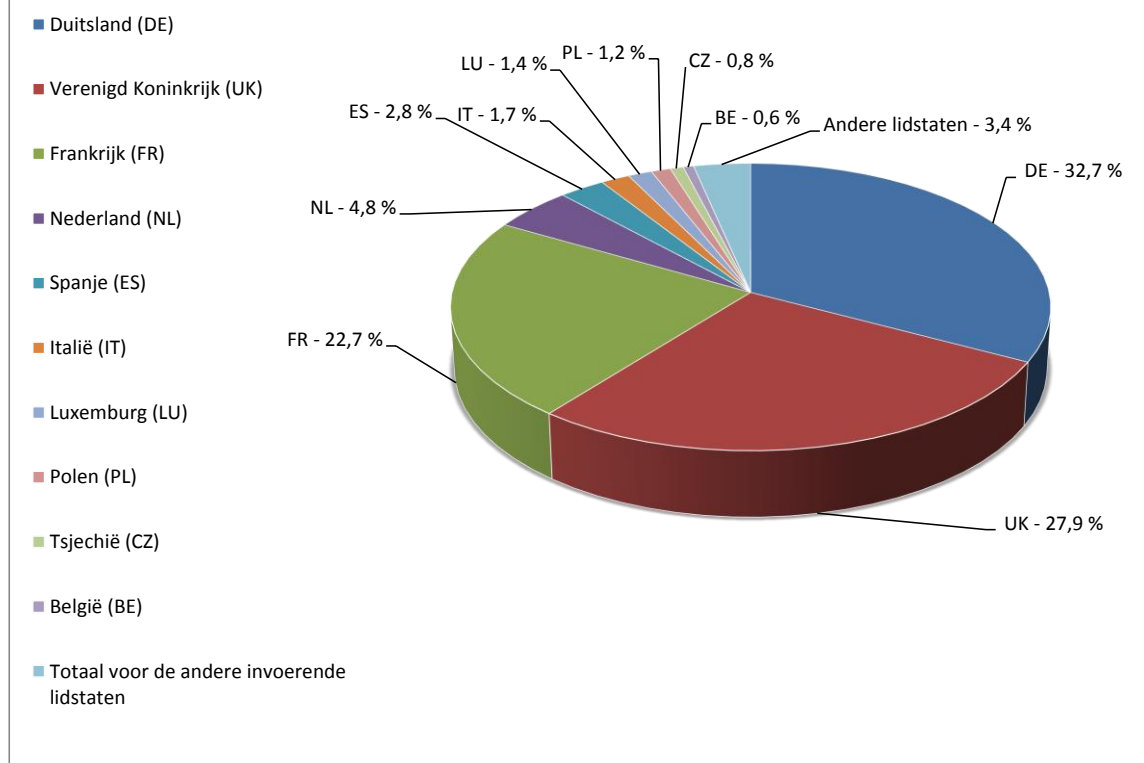
Waarde van de invoer per lidstaat	2014	2015	2016	Totaal
Duitsland	3 953 545 804	4 888 963 973	5 801 425 448	<b>14 643 935 225</b>
Verenigd Koninkrijk	3 067 202 607	4 112 329 609	5 302 307 837	<b>12 481 840 053</b>
Frankrijk	2 283 119 979	3 402 016 736	4 453 822 183	<b>10 138 958 898</b>
Nederland	577 602 997	717 607 299	865 998 485	<b>2 161 208 781</b>
Spanje	406 207 547	391 394 246	432 677 834	<b>1 230 279 626</b>
Italië	142 749 661	269 796 330	361 276 115	<b>773 822 106</b>
Luxemburg	204 498 753	210 331 595	225 266 316	<b>640 096 664</b>
Polen	131 030 197	168 749 737	214 885 793	<b>514 665 727</b>
Tsjechië	81 283 683	153 500 591	114 602 786	<b>349 387 060</b>
België	76 789 159	80 363 341	120 178 533	<b>277 331 033</b>
<b>Totaal van de top 10 van invoerende lidstaten</b>	<b>10 924 030 386</b>	<b>14 395 053 456</b>	<b>17 892 441 331</b>	<b>43 211 525 173</b>
<b>Totaal van alle lidstaten</b>	<b>11 289 774 034</b>	<b>14 906 427 347</b>	<b>18 522 590 954</b>	<b>44 718 792 334</b>

Bron: toezichtsdatabank

Tabel 7: de eerste en laatste kolom van tabel 6 in grafiekvorm, met procentuele weergave van de waarde van de invoer per lidstaat voor 2014-2016



## Waarde van de invoer (%) per land van oorsprong voor 2014-2016



Drie lidstaten [DE, UK en FR] lieten de hoogste invoerwaarden optekenen tijdens de beoordelingsperiode; dit kan worden verklaard door het feit dat de grootste fabrikant van luchtvaartuigen in de EU productiefaciliteiten heeft in die lidstaten. Hun invoer vertegenwoordigde EUR 37 264 734 176 (83,3 % van de totale waarde van EUR 44 718 792 334 voor deze periode). De invoerwaarden voor de andere lidstaten (met name NL, IT en PL) zijn echter ook toegenomen in de loop van de beoordelingsperiode.

Tabel 8: de 15 meest gebruikte GN-onderverdelingen in EUR voor 2014-2016

15 meest gebruikte GN-onderverdelingen	Beschrijving	Totaal voor 2014-2016 in EUR
<b>8411 91</b>	Delen van turbinastraalmotoren of van schroefturbines	<b>19 384 532 811</b>
<b>8803 30</b>	Andere delen van vliegtuigen (met uitzondering van zweefvliegtuigen) of van hefschroefvliegtuigen	<b>3 383 005 487</b>
<b>8411 12</b>	Turbinastraalmotoren met een stuwkracht van meer dan 25 kN	<b>3 329 771 994</b>
<b>9014 20</b>	Instrumenten, apparaten en toestellen voor de lucht- of ruimtevaart (andere dan kompassen)	<b>1 200 399 757</b>
<b>8803 20</b>	Landingsgestellen en delen daarvan	<b>840 848 278</b>
<b>8537 10</b>	Borden, panelen, kasten en dergelijke, voorzien van twee of meer toestellen bedoeld bij post 8535 of 8536, voor elektrische bediening of voor het verdelen van elektrische stroom, ook indien voorzien van instrumenten of toestellen bedoeld bij hoofdstuk 90, alsmede toestellen voor numerieke besturing, andere dan de schakelapparaten bedoeld bij post 8517 - voor een spanning van niet meer dan 1 000 V	<b>734 716 410</b>
<b>8411 22</b>	Schroefturbines met een vermogen van meer dan 1 100 kW	<b>673 655 101</b>
<b>8481 80</b>	Kranen en dergelijke artikelen (reducerventielen en thermostatisch werkende kleppen daaronder begrepen), voor leidingen, voor ketels, voor reservoirs, voor bakken of voor dergelijke bergingsmiddelen	<b>516 308 529</b>
<b>8411 99</b>	Delen van andere turbinastraalmotoren of van schroefturbines	<b>508 717 133</b>
<b>8411 21</b>	Schroefturbines met een vermogen van niet meer dan 1 100 kW	<b>472 935 098</b>
<b>9032 89</b>	Automatische regelaars: (andere dan manostaten en thermostaten)	<b>448 780 830</b>
<b>8544 30</b>	Bougiekabelsets en andere kabelbundels (kabelbomen) van de soort gebruikt in vervoermiddelen	<b>354 191 153</b>
<b>8411 11</b>	Turbinastraalmotoren met een stuwkracht van niet meer dan 25 kN	<b>350 993 592</b>
<b>8526 91</b>	Toestellen voor radionavigatie	<b>334 871 961</b>
<b>9031 80</b>	Meet- of verificatie-instrumenten, -apparaten, -toestellen en -machines, niet genoemd of niet begrepen onder andere posten van dit hoofdstuk	<b>324 608 356</b>
Bron: toezichtsdatabank		

De goederen onder onderverdeling **8411 91** - Delen van turbinastraalmotoren of van schroefturbines (recht van 2,7 %) en **8803 30** — delen van vliegtuigen of van hefschroefvliegtuigen (recht van 2,7 %) vertegenwoordigden het grootste handelsvolume in de beoordelingsperiode. Onderverdeling 8411 91 was goed voor 43,3 % van de totale invoerwaarde.

### 2.3.2 Winst door het beperken van de administratieve rompslomp

Informatie die het mogelijk maakt om de winst voor douaneautoriteiten ten gevolge van een gemelde beperking van de administratieve rompslomp in cijfers uit te drukken, is zeer waardevol voor het beoordelen van de efficiëntie.

Om de efficiëntie verder te beoordelen, kregen de lidstaten de volgende vraag voorgelegd:

**V4: Hoeveel winst, uitgedrukt in voltijdequivalenten, heeft deze verordening naar schatting opgeleverd voor uw diensten dankzij de beperking van de administratieve rompslomp?**

De lidstaten gaven aan dat het gebruik van de vereenvoudigde douaneprocedure van de verordening een grote impact heeft gehad, zowel op hun douaneautoriteiten als op hun marktdeelnemers. Zij konden de geschatte winsten van de beperking van de administratieve rompslomp echter niet kwantificeren in termen van voltijdequivalenten, ofwel omdat zij deze statistieken niet hebben opgesteld, ofwel omdat het onmogelijk is om deze winsten te bepalen.

De lidstaten waren van mening dat het gebruik van luchtwaardigheidscertificaten - waarvoor geen vergunning of toezicht nodig is - de administratieve druk aanzienlijk had doen afnemen; de tijd die anders nodig zou zijn om de vergunning bijzondere bestemming af te geven of toezicht te houden op de procedures voor actieve veredeling of douane-entrepots kon nu immers worden uitgespaard.

<p><b>De aanzienlijke waarde van de goederen die zijn ingevoerd in het kader van de luchtwaardigheidsverordening geeft aan hoeveel efficiëntiewinst deze verordening wel heeft opgeleverd voor de marktdeelnemers.</b></p>
--

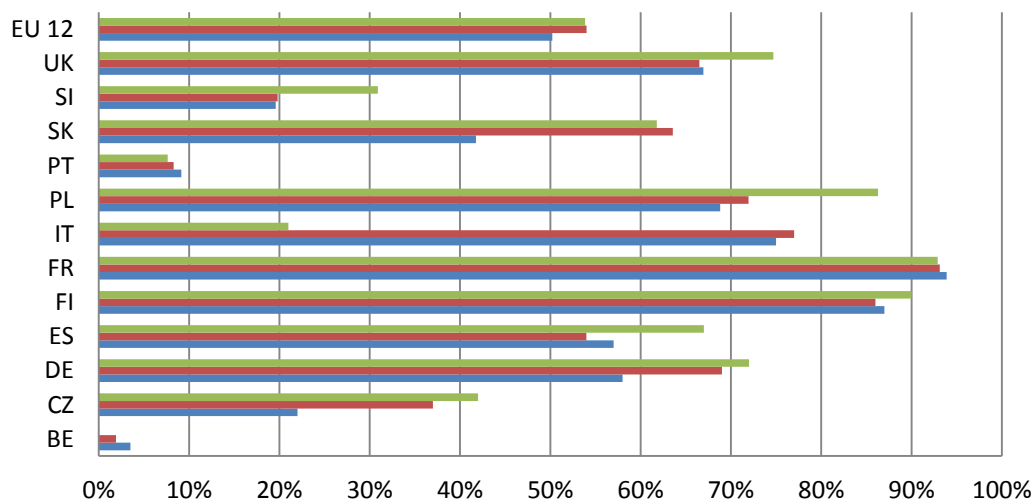
### 2.4 Coherentie

Volgens artikel 2, lid 3, van de luchtwaardigheidsverordening mogen vereenvoudigde procedures worden toegepast wanneer goederen in het vrije verkeer worden gebracht. De vragenlijst bevatte twee vragen over dit thema, die tot doel hadden de complementariteit en coherentie van de verordening met andere gebieden van de douanewetgeving te meten:

**V5 en V6: In hoeveel gevallen werden tijdens de beoordelingsperiode accijnsgoederen in het vrije verkeer gebracht volgens vereenvoudigde procedures (vak 44 van het enig document ingevuld) en wat is het percentage van de vereenvoudigde procedures ten opzichte van het totale aantal gevallen waarin schorsing werd verleend?**

Tabel 9: percentage vereenvoudigde procedures ten opzichte van het totale aantal gevallen waarin schorsing werd verleend

## Percentage gevallen volgens vereenvoudigde procedures die zijn ingediend in de periode 2014-2016



	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%

Bron: de antwoorden van de lidstaten op de vragenlijst

Uit de grafiek blijkt dat het aantal gevallen volgens vereenvoudigde procedures stabiel is gebleven in verhouding tot het totale aantal gevallen waarin schorsing werd verleend. Uit de cijfers over invoerwaarden voor 2014-2016 blijkt dat de gevallen volgens vereenvoudigde procedures goed zijn voor iets meer dan 50 % van het totale aantal gevallen waarin schorsing werd verleend.

**Uit de informatie die van de lidstaten is ontvangen, blijkt dat de luchtwaardigheidsverordening complementair is met de douanewetgeving inzake vereenvoudigde invoerprocedures.**

### 2.5 Controleactiviteiten

De luchtwaardigheidsverordening voorziet niet alleen in normale douanecontroles op basis van een risicoanalyse, maar erkent ook het risico van vervalste luchtwaardigheidscertificaten; daarom is in de verordening bepaald dat een beroep kan worden gedaan op deskundig advies van vertegenwoordigers van de nationale luchtvaartautoriteiten.

De vragenlijst bevatte dan ook vragen met betrekking tot de controles die douaneautoriteiten uitvoeren om de verordening ten uitvoer te leggen.

**V7: Hoeveel douanecontroles hebben uw autoriteiten tijdens de beoordelingsperiode uitgevoerd op goederen die in het kader van deze verordening werden ingevoerd?**

De lidstaten hebben erop gewezen dat de marktdeelnemers geacht worden alle relevante informatie voor de douanecontrole te verstrekken aan de douaneautoriteiten. Als marktdeelnemers de bij de verordening voorziene vereenvoudigde procedures wensen toe te passen, moeten zij een luchtwaardigheidscertificaat voorleggen. Dit is een voorwaarde voor de toekenning van een gunstige tariefbehandeling voor het in het vrije verkeer brengen van de goederen in kwestie. De douaneautoriteiten moeten de vereiste controles verrichten en nagaan of het luchtwaardigheidscertificaat overeenstemt met het model.

De lidstaten hebben uiteenlopende antwoorden gegeven op de vraag naar het aantal uitgevoerde controles. Naast het totale aantal douanecontroles hebben sommige lidstaten ook cijfers gegeven over controleactiviteiten als documentencontroles, materiële controles en controles na douaneafhandeling.

Tabel 10: douanecontroles van goederen die zijn ingevoerd in het kader van de luchtwaardigheidsverordening voor de periode 2014-2016

<b>Vraag 7:</b>	<b>Aantal controles</b>
Materiële controles	97
Documentencontroles	13 981
Controles van certificaten	142
Controles na douaneafhandeling	7
Douanecontroles (niet gespecificeerd)	6 705
<b>Totaal</b>	<b>20 932</b>
Bron: de antwoorden van de lidstaten op de vragenlijst	

**V8: Hoeveel rechten werden tijdens de beoordelingsperiode in totaal geïnd wegens onregelmatige gedragingen van marktdeelnemers?**

De meeste lidstaten hadden geen statistieken hierover; ze hadden ook geen ernstige onregelmatigheden vastgesteld met betrekking tot het gebruik van de luchtwaardigheidsverordening. De meeste lidstaten hebben meegedeeld dat zij controles na douaneafhandeling uitvoeren om de geldigheid van de procedure te controleren. Het hoogste bedrag aan rechten dat door een lidstaat werd geïnd na vaststelling van onregelmatigheden, was EUR 21 681. Er zij op gewezen dat aangiften met preferentiecode 119 in sommige gevallen werden geweigerd door de douaneautoriteiten van de lidstaten omdat de luchtwaardigheidscertificaten eigenlijk certificaten van overeenstemming waren, welke niet onder de luchtwaardigheidsverordening vallen. Sommige lidstaten hebben ook geantwoord dat hun douaneautoriteiten niet alleen douanecontroles (documentencontroles of materiële controles) uitvoeren, maar ook altijd een nationaal certificaat vragen waaruit blijkt dat de onderdelen op het luchtwaardigheidscertificaat ook daadwerkelijk in het luchtvaartuig zijn ingebouwd of gebruikt. Deze lidstaten hebben

meegedeeld dat zij de procedure tot terugvordering van de relevante rechten zouden opstarten wanneer dit certificaat niet kan worden voorgelegd.

**V9: Hoe vaak hebben uw autoriteiten tijdens de beoordelingsperiode deskundig advies gevraagd aan een vertegenwoordiger van uw nationale luchtvaartautoriteiten (artikel 3)?**

Uit de antwoorden van de lidstaten blijkt dat zij om deskundig advies van een vertegenwoordiger van de nationale luchtvaartautoriteiten vragen als zij goede redenen hebben om te vermoeden dat een luchtwaardigheidscertificaat werd vervalst. De lidstaten hebben ook meermaals informeel overleg gepleegd met de nationale burgerluchtvaartautoriteiten om de authenticiteit en correctheid van de certificaten te valideren.

**V10: Hoeveel vervalste certificaten werden tijdens de beoordelingsperiode ontdekt dankzij de toepassing van artikel 3?**

Geen enkele lidstaat heeft vervalste certificaten ontdekt tijdens de beoordelingsperiode. De meeste hebben echter een kopie van het certificaat met de stempel 'EENSLUIDEND AFSCHRIFT' ontvangen.

**V11: Wat was de gemiddelde kostprijs voor het verkrijgen van deskundig advies van uw nationale luchtvaartautoriteiten, zoals bepaald in artikel 3?**

De meeste lidstaten hebben deze vraag niet beantwoord omdat ze niet formeel om deskundig advies hebben gevraagd. De lidstaten die wel deskundig advies hebben gevraagd, hebben dit gratis gekregen, in de meeste gevallen als "informeel overleg".

**De controles van de lidstaten op de invoer in het kader van de luchtwaardigheidsverordening hebben slechts enkele gevallen van onregelmatige gedragingen aan het licht gebracht.**

### **3 Conclusies**

Voor de periode 2014-2016 werd Verordening (EG) nr. 1147/2002 beoordeeld op het vlak van relevantie, effectiviteit, efficiëntie, coherentie en controleactiviteiten. Uit de meting van al deze factoren blijkt dat de verordening een belangrijk positief effect had op zowel marktdeelnemers als douaneautoriteiten.

De verordening voorziet in de tijdelijke schorsing van de autonome rechten van het gemeenschappelijk douanetarief voor bepaalde met een luchtwaardigheidscertificaat ingevoerde goederen. Ze bevat vereenvoudigde douaneprocedures voor de rechtenvrije invoer van onderdelen en andere voor vervaardiging, reparatie, onderhoud, verbouwing, wijziging of ombouw van luchtvaartuigen bestemde goederen die vroeger in het kader van de regeling actieve veredeling werden ingevoerd.

Bovendien kunnen de kostenbesparingen voor EU-ondernemingen die onderdelen en andere goederen invoeren in het kader van de schorsingsregeling ruimere voordelen opleveren. Ze kunnen bijvoorbeeld het concurrentievermogen van de Europese vliegtuigindustrie stimuleren, de productiemethoden efficiënter maken en banen creëren en behouden in de EU.

Uit de informatie die van de lidstaten is ontvangen, blijkt duidelijk dat de achterliggende gedachte voor de vereenvoudiging van de douaneprocedures en schorsing van de autonome rechten van het gemeenschappelijk douanetarief nog steeds geldig is. De voorgestelde nieuwe verordening zorgt voor duidelijkheid, vereenvoudigt de procedures, beperkt de administratieve rompslomp voor marktdeelnemers en douaneautoriteiten en stimuleert het concurrentievermogen van de luchtvaartindustrie in de EU.

Om tegemoet te komen aan opmerkingen van de lidstaten heeft de Commissie een voorstel ter vervanging van de luchtwaardigheidsverordening ingediend bij de Raad, teneinde de procedures voor rechtenvrije invoer van bepaalde goederen die kunnen worden ingebouwd in of gebruikt voor luchtvaartuigen te actualiseren, te stroomlijnen en verder te vereenvoudigen. Verwacht wordt dat dit proces tegen einde maart 2018 zal zijn afgerond.