



V Bruselu dne 26.1.2018  
COM(2018) 45 final

## **ZPRÁVA KOMISE RADĚ**

**o uplatňování nařízení o letové způsobilosti  
(období 2014–2016)**

## OBSAH

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Úvod.....   | 2  |
| 1.1   | <u>Obecný úvod</u> .....                                    | 2  |
| 1.2   | <u>Dotazník</u> .....                                       | 2  |
| 2     | Zpráva o zjištěních.....                                    | 3  |
| 2.1   | <u>Relevance nařízení</u> .....                             | 3  |
| 2.2   | <u>Účelnost</u> .....                                       | 3  |
| 2.3   | <u>Efektivnost</u> .....                                    | 5  |
| 2.3.1 | Hodnota dovozů.....   | 5  |
| 2.3.2 | Přínosy vyplývající ze snížení administrativní zátěže ..... | 8  |
| 2.4   | <u>Soudržnost</u> .....                                     | 8  |
| 2.5   | <u>Kontrolní činnosti</u> .....                             | 9  |
| 3     | Závěry.....   | 11 |

# 1 Úvod

## 1.1 Obecný úvod

Nařízení Rady (ES) č. 1147/2002 („nařízení o letové způsobilosti“) stanoví dočasné pozastavení všeobecných sazeb společného celního sazebníku pro některé zboží dovážené s osvědčeními letové způsobilosti<sup>1</sup>. Umožňuje zjednodušit celní řízení u bezcelních dovozů částí a součástí, dílů a jiného zboží ze zemí mimo EU, které se používají při výrobě, opravě, údržbě, rekonstrukci, úpravě nebo přestavbě letadel. V minulosti bylo uvedené zboží dováženo v rámci zvláštních celních režimů, jako například konečného užití, režimu aktivního zušlechťovacího styku nebo režimu uskladňování v celním skladu. Dovoz v rámci zvláštních celních režimů vyžadoval předchozí a/nebo následné povolení a dohled ze strany celních orgánů, zatímco podle nařízení o letové způsobilosti lze povolení udělit po předložení konkrétního „osvědčení letové způsobilosti“. Toto řízení je méně náročné než předchozí režimy s podmíněným osvobozením od cla.

Podle článku 4 nařízení o letové způsobilosti musí být Radě předložena zpráva týkající se používání nařízení na základě informací předaných členskými státy. Účelem této zprávy je předložit zjištění a závěry o provádění nařízení o letové způsobilosti na základě informací předaných členskými státy za období tří let od roku 2014 do roku 2016 („posuzované období“).

## 1.2 Dotazník

Za účelem získání potřebných informací zaslala Komise dne 29. června 2017 všem členským státům dotazník. Dotazník obsahoval jedenáct otázek rozdělených do čtyř oblastí:

1. účelnost;
2. efektivnost;
3. soudržnost a
4. kontrolní činnost.

Při posuzování „účelnosti“ v této zprávě byla také použita data předaná členskými státy do databáze dohledu.

Odpovědi na dotazník předalo 21 členských států představujících 93,1 % dovozů podle nařízení o letové způsobilosti v posuzovaném období. Některé členské státy poskytly odpovědi a číselné údaje ke všem otázkám, zatímco jiné nebyly vždy schopny odpovědět, zejména v případech, kdy byly požadovány kvantifikovatelné informace.

Pátá oblast, „relevance“ nařízení o letové způsobilosti, byla posuzována na základě informací předaných členskými státy v reakci na průzkum o možných zlepšeních nařízení o letové způsobilosti, který byl proveden v červnu 2014.

---

<sup>1</sup> Nařízení Rady (ES) č. 1147/2002 ze dne 25. června 2002, kterým se dočasně pozastavují všeobecné sazby společného celního sazebníku pro některé zboží dovážené s osvědčeními letové způsobilosti (Úř.věst. L 170, 29.6.2002, s. 8.).

## 2 Zpráva o zjištěních

Tato část zprávy obsahuje zjištění týkající se relevance, účelnosti, efektivnosti, soudržnosti a kontrolních činností nařízení o letové způsobilosti. Tato zjištění byla odvozena z informací předaných členskými státy.

### 2.1 Relevance nařízení

Jak bylo uvedeno v části 1.3, v roce 2014 byl proveden průzkum mezi členskými státy ke zjištění možných zlepšení nařízení o letové způsobilosti. Výsledkem byly důležité informace o provádění nařízení a užitečné náměty k některým oblastem vyžadujícím zlepšení, aby se zohlednil vývoj buď v právních otázkách, nebo v technologiích.

V reakci na průzkum členské státy poukázaly na důležitost nařízení, protože snižuje administrativní zátěž celních úředníků tím, že jim umožňuje používat alternativní celní režimy místo udělování povolení pro konečné užití a následných činností a dohledu nad dalšími zvláštními celními režimy (např. režimem aktivního zušlechťovacího styku, uskladňování v celním skladu).

Řada členských států však uvedla, že nařízení o letové způsobilosti vyžaduje další objasnění, pokud jde o způsobilá schválená osvědčení pro udělení pozastavení všeobecných sazeb společného celního sazebníku. Podle jejich názoru by ujasnění v této oblasti eliminovalo nejistoty ohledně toho, jaká osvědčení jsou požadována, a motivovalo by to provozovatele letadel, aby využívali možností v rámci nařízení o letové způsobilosti. Rovněž požadovali další zlepšení řízení týkajících se zboží, které má být opraveno.

Členské státy byly rovněž nakloněny možnosti dalšího zjednodušení pro provozovatele letadel povolením bezcelních dovozů na základě osvědčení i pro vojenské letouny. Důvodem je, že části a součásti mohou být použity pro oba druhy letadel a konečné užití není při dovozu vždy známo. Bylo by to i v souladu s čl. 324 odst. 1 písm. c) prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/2447, který pokud jde o zjednodušené vyřízení režimu aktivního zušlechťovacího styku nerozlišuje civilní a jiná než civilní letadla. Je to také v souladu s nařízením Rady (ES) č. 150/2003 o pozastavení dovozního cla pro některé zbraně a vojenskou výzbroj a doplňuje je.

Smíšené reakce se týkaly seznamu zboží způsobilého pro pozastavení sazeb podle nařízení o letové způsobilosti. Některé členské státy preferovaly současný stav, zatímco jiné byly pro podrobný seznam na úrovni čísel nebo položek KN za podmínky, že by mohl být rychle měněn. V této souvislosti je rovněž nutno připomenout, že integrace nařízení o letové způsobilosti do doplňkového kódu TARIC nebyla provedena pro všechny kódy KN kapitol 25 až 97 KN, ale že seznam kódů byl během jednání skupiny celních odborníků pro záležitosti doplňkového kódu TARIC redukován.

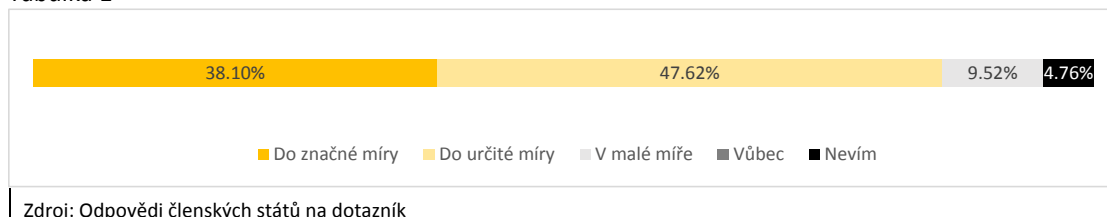
**V reakci na tyto obavy připravuje Komise návrh Radě, který nahradí nařízení o letové způsobilosti a aktualizuje, zefektivní a dále zjednoduší řízení pro bezcelní dovozy určitého zboží, které může být zabudováno v letadlech nebo použito pro letadla. Tento proces by měl být dokončen do konce roku 2017.**

### 2.2 Účelnost

Při posuzování účelnosti nařízení o letové způsobilosti byly členskými státy položeny tři otázky, aby se zjistilo, do jaké míry zjednodušená celní řízení pro hospodářské subjekty a celní orgány pomohla dosáhnout cíle nařízení. Odpovědi jsou prezentovány v následujících grafech:

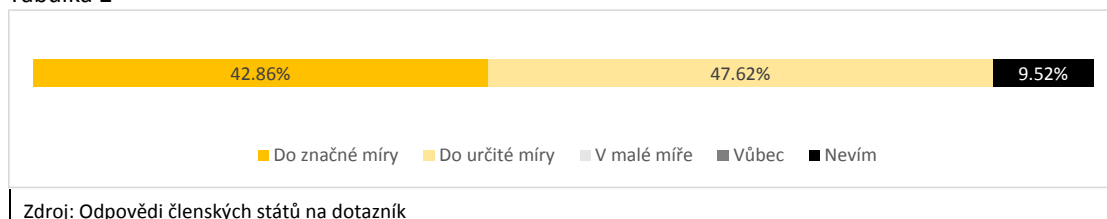
**Otázka č. 1 Dosáhlo nařízení o letové způsobilosti svého cíle ve zjednodušení celního řízení u bezcelních dovozů částí a součástí, dílů a jiného zboží, které se používají při výrobě, opravě, údržbě, rekonstrukci, úpravě nebo přestavbě letadel?**

Tabulka 1



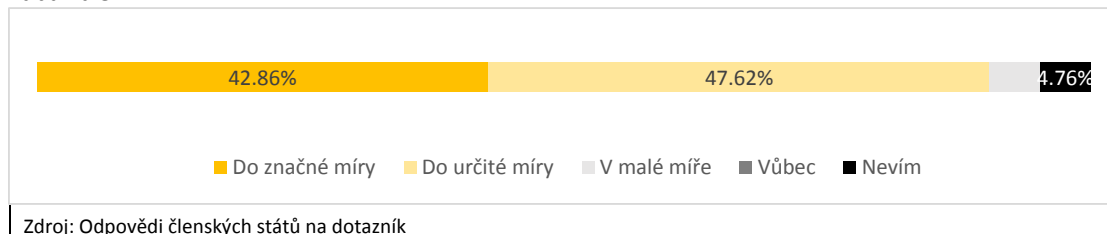
**Otázka č. 2 Do jaké míry se podle Vašeho názoru snížila administrativní zátěž pro hospodářské subjekty v odvětví letectví díky nařízení o letové způsobilosti tím, že se snížila nutnost využívat celní režimy s podmíněným osvobozením od cla (např. konečné užití, režim aktivního zušlechťovacího styku nebo režim uskladňování v celním skladu)?**

Tabulka 2



**Otázka č. 3: Do jaké míry se snížila administrativní zátěž pro celní orgány díky nařízení o letové způsobilosti tím, že se snížila nutnost, aby hospodářské subjekty využívaly celní režimy s podmíněným osvobozením od cla (např. konečné užití, režim aktivního zušlechťovacího styku nebo režim uskladňování v celním skladu)?**

Tabulka 3



Z odpovědí členských států vyplývá, že velká většina správ (více než 85 % respondentů) má za to, že nařízení o letové způsobilosti dosáhlo svého cíle snížit administrativní zátěž pro hospodářské subjekty v odvětví letectví. Velká většina se také domnívá, že nařízení pomohlo snížit administrativní zátěž pro vnitrostátní celní orgány.

Úspory nákladů pro podniky EU dovážející části a součásti, díly a jiné zboží v rámci režimu pozastavení sazeb mohou mít i další přínosy, jako je zvýšení konkurenceschopnosti leteckého průmyslu EU, zefektivnění výrobních metod a vytvoření nebo udržení pracovních míst v EU.

Dva členské státy však uvedly, že se stále vyskytují případy, kdy hospodářské subjekty trvají na režimu aktivního zušlechťovacího styku a nevyužívají zjednodušený postup podle nařízení o letové způsobilosti.

## 2.3 Efektivnost

Pro kvantifikaci hodnoty dovozů podle nařízení v posuzovaném období byly použity údaje z databáze dohledu. Tyto informace jsou uvedeny v bodě 2.3.1 a jsou rozděleny podle zemí původu dovozů, dovážejících členských států a položek KN.

### 2.3.1 *Hodnota dovozů*

Tabulka 4: Hodnota dovozu v EUR za období 2014–2016 podle země původu

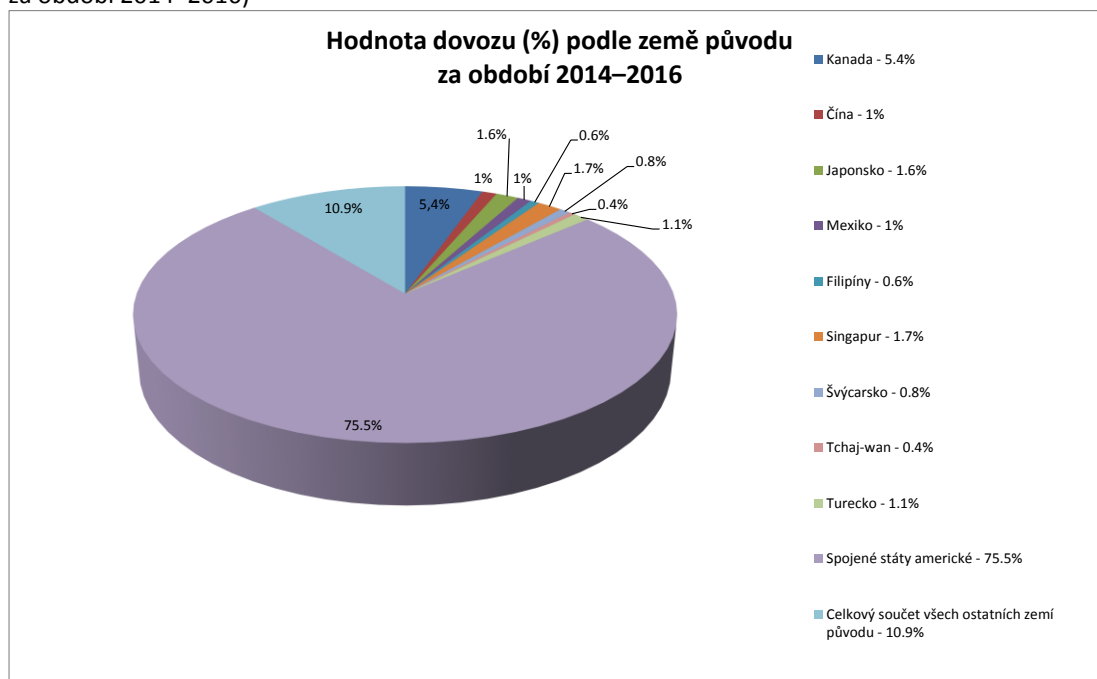
| Hodnota dovozu podle země původu               | 2014                  | 2015                  | 2016                  | Celkový součet za období 2014–2016 |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------------------|
| Spojené státy americké                         | 8 658 536 103         | 11 112 281 769        | 14 010 541 826        | <b>33 781 359 698</b>              |
| Kanada   | 630 774 271           | 822 536 320           | 960 885 100           | <b>2 414 195 690</b>               |
| Singapur                                       | 253 882 594           | 252 674 439           | 255 790 579           | <b>762 347 612</b>                 |
| Japonsko                                       | 184 631 396           | 242 008 025           | 278 012 288           | <b>704 651 709</b>                 |
| Turecko  | 85 705 800            | 173 137 100           | 233 401 407           | <b>492 244 307</b>                 |
| Čína   | 111 280 770           | 172 631 537           | 168 208 313           | <b>452 120 619</b>                 |
| Mexiko   | 72 617 669            | 155 400 109           | 205 357 625           | <b>433 375 404</b>                 |
| Švýcarsko                                      | 135 621 526           | 97 256 260            | 103 608 054           | <b>336 485 840</b>                 |
| Filipíny                                       | 47 909 481            | 63 139 468            | 164 470 527           | <b>275 519 476</b>                 |
| Tchaj-wan                                      | 50 860 474            | 76 550 593            | 66 832 444            | <b>194 243 511</b>                 |
| <b>Celkový součet 10 nejvýznamnějších zemí</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>Celkový součet všech zemí</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>              |

Zdroj: Databáze dohledu

Celková hodnota všech dovozů do EU v posuzovaném období činila 44 718 792 334 EUR. Deset nejvýznamnějších zemí původu podle objemu dovozu představuje 39 846 543 865 EUR (89,1 %) z celkového množství. Ve výše uvedené tabulce je znázorněn trvalý nárůst hodnot dovozu v posuzovaném období.

Z tabulky je jasné patrné, že zdaleka nejvýznamnější zemí původu ve vyjádření hodnotou obchodu v EUR za celé posuzované období jsou Spojené státy americké. Druhou nejvyšší hodnotu obchodu se stoupajícím trendem v posuzovaném období vykazala Kanada. Třetí nejvyšší hodnotu obchodu zaznamenal Singapur, přičemž hodnota vyváženého zboží zůstala v posuzovaném období spíše stabilní. Hodnota dovozů se významně zvýšila z Japonska (+51 %), Turecka (+172 %), Mexika (+182 %) a Filipín (+243 %).

Tabulka 5: První a poslední sloupec tabulky 4 převedený do formy grafu znázorňujícího procentní podíly hodnot dovozů (10 nejvýznamnějších zemí původu a celkový součet všech zemí původu za období 2014–2016)



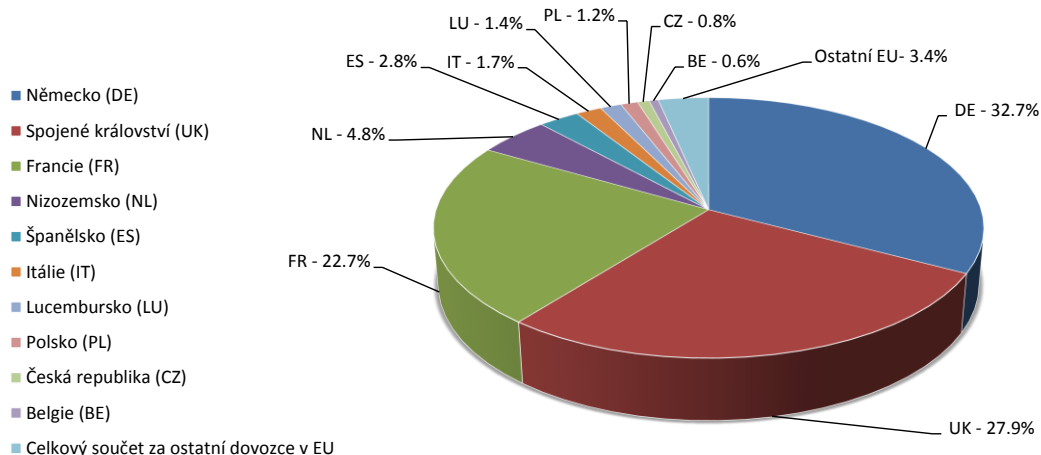
Tabulka 6: Hodnota dovozu v EUR podle členských států za období 2014–2016

| Hodnoty dovozu podle členských států                   | 2014                  | 2015                  | 2016                  | Celkový součet        |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Německo  | 3 953 545 804         | 4 888 963 973         | 5 801 425 448         | <b>14 643 935 225</b> |
| Spojené království                                     | 3 067 202 607         | 4 112 329 609         | 5 302 307 837         | <b>12 481 840 053</b> |
| Francie  | 2 283 119 979         | 3 402 016 736         | 4 453 822 183         | <b>10 138 958 898</b> |
| Nizozemsko   | 577 602 997           | 717 607 299           | 865 998 485           | <b>2 161 208 781</b>  |
| Španělsko  | 406 207 547           | 391 394 246           | 432 677 834           | <b>1 230 279 626</b>  |
| Itálie   | 142 749 661           | 269 796 330           | 361 276 115           | <b>773 822 106</b>    |
| Lucembursko  | 204 498 753           | 210 331 595           | 225 266 316           | <b>640 096 664</b>    |
| Polsko   | 131 030 197           | 168 749 737           | 214 885 793           | <b>514 665 727</b>    |
| Česká republika  | 81 283 683            | 153 500 591           | 114 602 786           | <b>349 387 060</b>    |
| Belgie   | 76 789 159            | 80 363 341            | 120 178 533           | <b>277 331 033</b>    |
| <b>Celkový součet 10 nejvýznamnějších dovozců v EU</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>Celkový součet všech členských států</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> |

Zdroj: Databáze dohledu

Tabulka 7: První a poslední sloupec tabulky 6 převedený do formy grafu znázorňujícího procentní podíly hodnot dovozů podle členských států za období 2014–2016)

## Hodnota dovozu (%) podle členských států za období 2014–2016



V posuzovaném období vykazují nejvyšší hodnoty dovozu tři členské státy (DE, UK a FR), což lze vysvětlit skutečností, že v těchto zemích má výrobní zařízení největší výrobce letadel v EU. Jejich dovozy představují 37 264 734 176 EUR (83,3 %) z celkové hodnoty 44 718 792 334 EUR za toto období. Hodnoty dovozu se však v posuzovaném období zvýšily i u dalších členských států (zejména u NL, IT a PL).

Tabulka 8: 15 nejčastěji používaných položek KN v EUR za období 2014–2016

| 15 nejčastěji používaných položek KN | Popis   | Celkový součet za období 2014–2016 v EUR |
|--------------------------------------|---|--|
| <b>8411 91</b>                       | Části a součásti proudových motorů nebo turbovrtulových pohonů  | <b>19 384 532 811</b>                    |
| <b>8803 30</b>                       | Ostatní části a součásti letounů nebo vrtulníků   | <b>3 383 005 487</b>                     |
| <b>8411 12</b>                       | Proudové motory s tahem převyšujícím 25 kN  | <b>3 329 771 994</b>                     |
| <b>9014 20</b>                       | Nástroje a přístroje pro leteckou nebo kosmickou navigaci (jiné než kompas)   | <b>1 200 399 757</b>                     |
| <b>8803 20</b>                       | Podvozky a jejich části a součásti  | <b>840 848 278</b>                       |
| <b>8537 10</b>                       | Tabule, panely, ovládací stoly, pulty, skříně a jiné základny, vybavené dvěma nebo více zařízeními čísel 8535 nebo 8536, pro elektrické ovládání nebo rozvod elektrického proudu, včetně těch, které mají vestavěny nástroje nebo přístroje kapitoly 90, číslicové ovládací přístroje, jiné než spojovací přístroje čísla 8517 – pro napětí nepřesahující 1 000 V | <b>734 716 410</b>                       |
| <b>8411 22</b>                       | Turbovrtulové pohony s výkonem převyšujícím 1 100 kW  | <b>673 655 101</b>                       |
| <b>8481 80</b>                       | Kohouty, ventily a podobná zařízení pro potrubí, kotle, nádrže, vany nebo podobné výrobky, včetně redukčních ventilů a ventilů řízených termostatem   | <b>516 308 529</b>                       |



|                         |   |                    |
|-------------------------|---|--------------------|
| <b>8411 99</b>          | Části a součásti ostatních plynových turbín   | <b>508 717 133</b> |
| <b>8411 21</b>          | Turbovrtulové pohony s výkonem nepřesahujícím 1 100 kW  | <b>472 935 098</b> |
| <b>9032 89</b>          | Automatické regulační nebo kontrolní přístroje a zařízení: (jiné než manostaty a termostaty)        | <b>448 780 830</b> |
| <b>8544 30</b>          | Soupravy zapalovacích kabelů a ostatní soupravy drátů používané ve vozidlech, letadlech nebo lodích | <b>354 191 153</b> |
| <b>8411 11</b>          | Proudové motory s tahem nepřesahujícím 25 kN  | <b>350 993 592</b> |
| <b>8526 91</b>          | Radionavigační přístroje  | <b>334 871 961</b> |
| <b>9031 80</b>          | Měřicí nebo kontrolní přístroje, zařízení a stroje, jinde neuvedené ani nezahrnuté                  | <b>324 608 356</b> |
| Zdroj: Databáze dohledu |   |                    |

Zboží s nejvyšším objemem obchodu v posuzovaném období je pod položkou **8411 91** – Části a součásti proudových motorů nebo turbovrtulových pohonů (celní sazba 2,7 %), a **8803 30** – Ostatní části a součásti letounů nebo vrtulníků (celní sazba 2,7 %). Položka 8411 91 představuje 43,3 % celkové hodnoty dovozu.

### 2.3.2 Přínosy vyplývající ze snížení administrativní zátěže

Při posuzování efektivnosti jsou velmi cenné informace, které umožňují kvantifikovat přínosy ze všech oznámených snížení administrativní zátěže pro celní orgány.

Pro další posouzení efektivnosti byly členským státům položeny následující otázky:

**Otázka č. 4: Jaké jsou odhadované přínosy vyjádřené jako ekvivalenty plného pracovního úvazku díky snížení administrativní zátěže, kterého bylo tímto nařízením dosaženo, pro Vaši správu?**

Členské státy uvedly, že využití zjednodušeného celního řízení podle uvedeného nařízení má významný dopad jak na celní správy, tak na hospodářské subjekty. Nejsou však schopny kvantifikovat odhadované přínosy v ekvivalentech plného pracovního úvazku získané díky snížení administrativní zátěže buď proto, že neprovedly odhady statistických údajů, nebo proto, že je nemožné tyto údaje stanovit.

Členské státy zastávaly názor, že používání osvědčení letové způsobilosti – pro která nejsou vyžadována žádná celní povolení ani dohled – významně snížilo administrativní zátěž, protože se tím ušetřil čas, který by se jinak musel věnovat udělování povolení pro konečné užití nebo dohledu nad režimem aktivního zušlechťovacího styku nebo nad uskladňováním v celním skladu.

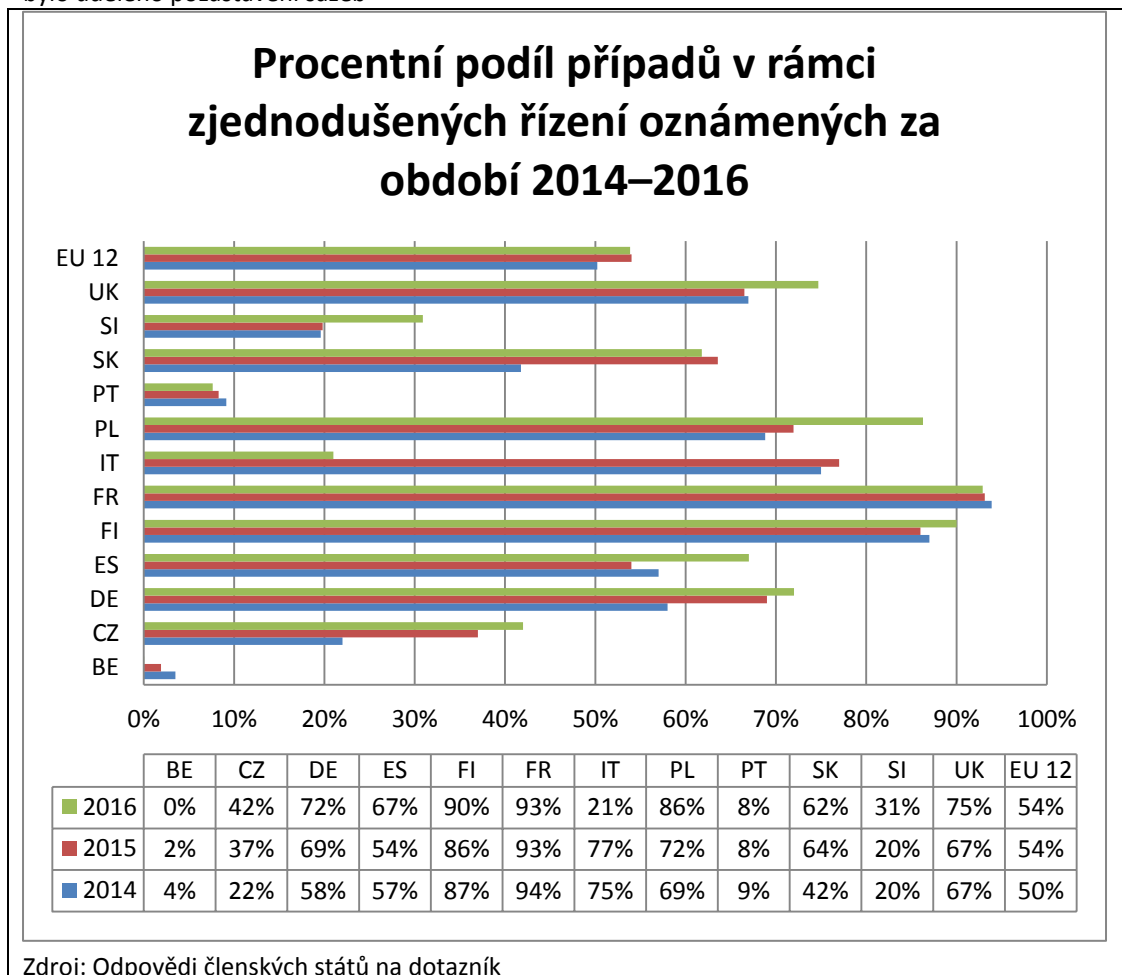
**Značná hodnota zboží dovezeného v rámci nařízení o letové způsobilosti ukazuje velikost přínosů v efektivnosti pro subjekty díky tomuto nařízení.**

### 2.4 Soudržnost

Podle čl. 2 odst. 3 nařízení o letové způsobilosti lze uplatnit zjednodušený postup, pokud je zboží propuštěno do volného oběhu. Dotazník k tomu obsahoval dvě otázky s cílem porovnat komplementaritu a soudržnost nařízení s jinými oblastmi celních předpisů.

**Otázky č. 5 a 6: Kolik bylo v posuzovaném období případů, kdy bylo zboží v režimu pozastavení sazeb propuštěno do volného oběhu v rámci zjednodušeného postupu (bylo vyplněno pole 44 jednotného správního dokladu) a jaký je procentní podíl zjednodušených postupů vzhledem k celkovému počtu případů, ve kterých bylo uděleno pozastavení sazeb?**

Tabulka 9: Procentní podíl zjednodušených postupů vzhledem k celkovému počtu případů, ve kterých bylo uděleno pozastavení sazeb



Zdroj: Odpovědi členských států na dotazník

Z grafu vyplývá, že počet případů předložených v rámci zjednodušeného postupu zůstal vzhledem k celkovému počtu případů, ve kterých bylo uděleno pozastavení sazeb, stálý. Z údajů o hodnotách dovozu za období 2014–2016 vyplývá, že případy v rámci zjednodušeného postupu představují něco málo přes 50 % celkového počtu případů, ve kterých bylo uděleno pozastavení sazeb.

**Z výše uvedených informací členských států vyplývá, že nařízení o letové způsobilosti doplňuje celní předpisy, pokud jde o zjednodušený postup dovozu.**

## 2.5 Kontrolní činnosti

Kromě běžných celních kontrol vycházejících z analýzy rizik uznává nařízení o letové způsobilosti, že existuje riziko zfalšovaných osvědčení letové způsobilosti a dává možnost vyžádat si stanovisko znalce vnitrostátních leteckých úřadů.

Dotazník proto zahrnoval otázky týkající se kontrol, které celní správy provádějí na základě nařízení.

**Otázka č. 7: Kolik celních kontrol provedla Vaše správa v posuzovaném období u zboží dovezeného podle tohoto nařízení?**

Členské státy upozornily na to, že se předpokládá, že hospodářské subjekty poskytnou celním orgánům pro celní kontroly veškeré relevantní informace. Pokud hospodářské subjekty chtějí použít zjednodušené celní řízení podle nařízení, musí předložit osvědčení letové způsobilosti. To je podmínkou pro udělení zvýhodněného sazebního zacházení pro propuštění do volného oběhu. Celní orgány musí tudíž provádět předepsané kontroly a ověřovat, zda osvědčení letové způsobilosti odpovídá vzoru osvědčení.

Členské státy poskytly různé odpovědi ohledně počtu provedených kontrol. Kromě celkového počtu celních kontrol některé členské státy uvedly také počty kontrolních činností, jako jsou kontroly dokladů, fyzické kontroly a audity po propuštění zboží.

Tabulka 10: Celní kontroly provedené na zboží dovezeném podle nařízení o letové způsobilosti v období 2014–2016

| <b>Otázka č. 7:</b>              | <b>Počet kontrol</b> |
|----------------------------------|----------------------|
| Fyzické kontroly                 | 97                   |
| Kontroly dokladů                 | 13 981               |
| Kontroly osvědčení               | 142                  |
| Audity po propuštění zboží       | 7                    |
| Celní kontroly (nespecifikované) | 6 705                |
| <b>Celkem</b>                    | <b>20 932</b>        |

Zdroj: Odpovědi členských států na dotazník

**Otázka č. 8: Jaký byl celkový objem cel vybraných v posuzovaném období s ohledem na nedovolené chování nebo subjekty?**

Většina členských států nevedla k tomuto bodu statistiky ani nezjistila žádné závažné nesrovnalosti ve využívání nařízení o letové způsobilosti. Většina členských států uvedla, že provádí audity po propuštění zboží za účelem kontroly platnosti postupu. Nejvyšší částka cla vybraná členským státem po zjištění nesrovnalostí byla 21 681 EUR. Je pozoruhodné, že se vyskytly případy, kdy byla prohlášení s preferenčním kódem 119 celními orgány členských států odmítnuta, protože místo osvědčení letové způsobilosti se ve skutečnosti jednalo o osvědčení o shodě, na která se nařízení o letové způsobilosti jednoznačně nevztahuje. Některé členské státy rovněž odpověděly, že jejich celní orgány vždy kromě celních kontrol (kontrol dokladů, fyzických kontrol) vyžadují certifikaci zásilky. To má zajistit, že díly, ke kterým je vystaveno osvědčení letové způsobilosti, byly skutečně zabudovány nebo použity v letadle. Jestliže osvědčení o zásilce není předáno, členské státy uvedly, že by zahájily postup pro vymáhání příslušných cel.

**Otázka č. 9: Kolikrát v posuzovaném období si Vaše správa vyžádala stanovisko znalce Vašich vnitrostátních leteckých úřadů (článek 3)?**

Z odpovědí členských států vyplývá, že jestliže mají dobré důvody věřit, že osvědčení letové způsobilosti byla zfalšována, pak si skutečně vyžádají stanovisko znalce vnitrostátních leteckých úřadů. Kromě toho členské státy v několika případech přikročily k neformálním konzultacím s vnitrostátními leteckými úřady, aby si potvrdily pravost a správnost osvědčení.

**Otázka č. 10: Jaký je celkový počet zfalšovaných osvědčení zjištěných při uplatňování článku 3 v posuzovaném období?**

V posuzovaném období žádný z členských států nezjistil zfalšovaná osvědčení. Většina z nich však obdržela kopii osvědčení opatřenou razítkem „VĚRNÁ KOPIE“.

**Otázka č. 11: Jaké byly průměrné náklady na opatření stanoviska znalce Vašich vnitrostátních leteckých úřadů od uplatňování článku 3 nařízení?**

Většina členských států neposkytla k této otázce žádné statistické údaje, protože si formální stanoviska znalce nevyžádala. Členské státy, které si stanoviska znalce vyžádaly, je obdržely bezplatně, ve většině případů jako „neformální konzultace“.

**Kontroly dovozu v členských státech podle nařízení o letové způsobilosti odhalily jen málo případů nedovoleného chování.**

### **3 Závěry**

Bylo posouzeno nařízení Rady (ES) č. 1147/2002, pokud jde o relevanci, účelnost, efektivnost, soudržnost a kontrolní činnosti, za období 2014–2016. Podle všech těchto kritérií mělo nařízení významný pozitivní dopad jak na hospodářské subjekty, tak na celní správy.

Nařízení stanoví dočasné pozastavení všeobecných sazeb společného celního sazebníku pro některé zboží dovážené s osvědčeními letové způsobilosti. Zjednodušilo celní řízení u bezcelních dovozů částí a součástí, dílů a jiného zboží, které se používají při výrobě, opravě, údržbě, rekonstrukci, úpravě nebo přestavbě letadel, jež byly dříve dováženy na základě režimu aktivního zušlechťovacího styku.

Kromě toho mohou mít úspory nákladů pro podniky EU dovážející části a součásti, díly a jiné zboží v rámci režimu pozastavení sazeb i další přínosy, jako je zvýšení konkurenceschopnosti leteckého průmyslu EU, zefektivnění výrobních metod a vytvoření a udržení pracovních míst v EU.

Z informací předaných členskými státy jednoznačně vyplývá, že hlavní důvod pro zjednodušení celních řízení a pozastavení sazeb společného celního sazebníku zůstává nadále v platnosti. Nařízení zajišťuje jasnost, zjednodušuje postupy, snižuje administrativní zátěž pro hospodářské subjekty a celní správy a pomáhá zvyšovat konkurenceschopnost leteckého průmyslu EU.

V reakci na obavy vyjádřené členskými státy předala Komise Radě návrh, který má nahradit nařízení o letové způsobilosti za účelem aktualizace, zefektivnění a dalšího zjednodušení

řízení pro bezcelní dovozy zboží zabudovaného v letadlech nebo použitého pro letadla.  
Tento proces by měl být dokončen do konce března 2018.