



Bruxelles, den 26.1.2018  
COM(2018) 45 final

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET**  
**om anvendelsen af forordningen om luftdygtighed (perioden 2014-2016)**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1	Indledning .....	2
1.1	<u>Generelt</u> .....	2
1.2	<u>Spørgeskema</u> .....	2
2	Rapport om resultaterne .....	3
2.1	<u>Forordningens relevans</u> .....	3
2.2	<u>Effektivitet</u> .....	4
2.3	<u>Virkningsgrad</u> .....	5
2.3.1	Importværdi .....	5
2.3.2	Gevinster ved at mindske den administrative byrde .....	8
2.4	<u>Sammenhæng</u> .....	9
2.5	<u>Kontrolaktiviteter</u> .....	10
3	Konklusioner .....	12

## 1 Indledning

### 1.1 Generelt

Ved Rådets forordning (EF) nr. 1147/2002 ("forordningen om luftdygtighed") fastsættes midlertidig suspension af de autonome satser i den fælles toldtarif ved indførsel af visse varer med luftdygtighedsattester<sup>1</sup>. Den giver mulighed for at anvende forenklede toldprocedurer for toldfri indførsel fra lande uden for EU af dele, komponenter og andre varer, der anvendes til fremstilling, reparation, vedligeholdelse, genopbygning, ændring eller ombygning af luftfartøjer. Tidligere blev disse importeret under særlige toldprocedurer såsom endelig anvendelse, aktiv forædling eller toldoplæg. Import under de særlige toldprocedurer krævede forudgående og/eller efterfølgende godkendelse eller overvågning af toldmyndighederne, mens der under forordningen om luftdygtighed kan gives tilladelse på grundlag af forelæggelse af en særlig luftdygtighedsattest. Denne procedure er mindre besværlig end de tidligere suspensionsprocedurer.

Ifølge artikel 4 i forordningen om luftdygtighed skal der indgives en rapport om anvendelsen af forordningen til Rådet på baggrund af de oplysninger, som medlemsstaterne har indsendt. Formålet med denne rapport er at fremlægge resultater og konklusioner vedrørende gennemførelsen af forordningen om luftdygtighed på baggrund af de oplysninger, der modtages fra medlemsstaterne for den treårige periode fra 2014 til 2016 ("den omfattede periode").

### 1.2 Spørgeskema

Med henblik på at indhente de nødvendige oplysninger sendte Kommissionen den 29. juni 2017 et spørgeskema til alle medlemsstater. Spørgeskemaet bestod af 11 spørgsmål, som var opdelt i fire emner:

1. effektivitet
2. virkningsgrad
3. sammenhæng
4. kontrolaktiviteter.

De oplysninger, som medlemsstaterne indsender til overvågningsdatabasen, er også blevet anvendt til at vurdere denne rapport's "effektivitet".

Der blev modtaget besvarelser fra 21 medlemsstater, som står for 93,1 % af importen efter forordningen om luftdygtighed i den omfattede periode. Visse medlemsstater indgav svar og tal til alle spørgsmål, mens andre ikke altid var i stand til at svare, navnlig når der blev bedt om kvantificerbare oplysninger.

Et femte emne, nemlig "relevansen" af forordningen om luftdygtighed, blev også vurderet ved brug af de oplysninger, som medlemsstaterne indgav i forbindelse med en rundspørge om mulige forbedringer af forordningen om luftdygtighed, som blev foretaget i juni 2014.

---

<sup>1</sup> Rådets forordning (EF) nr. 1147/2002 af 25. juni 2002 om midlertidig suspension af de autonome satser i den fælles toldtarif ved indførsel af visse varer med luftdygtighedsattester (EFT L 170 af 29.6.2002, s. 8).

## 2 Rapport om resultaterne

Denne del af rapporten indeholder resultaterne vedrørende forordningen om luftdygtigheds relevans, effektivitet, virkningsgrad, sammenhæng og kontrolaktiviteter. Resultater er blevet udledt af de oplysninger, der er modtaget fra medlemsstaterne.

### 2.1 Forordningens relevans

Som nævnt i afsnit 1.3 blev der gennemført en rundspørge blandt medlemsstaterne i 2014 med henblik på at kortlægge mulige forbedringer af forordningen om luftdygtighed. Deres svar gav vigtige oplysninger om gennemførelsen af forordningen og nyttige råd med hensyn til visse områder, hvor der var behov for forbedring for at tage hensyn til enten den juridiske eller teknologiske udvikling.

I deres svar i undersøgelsen pegede medlemsstaterne på forordningens betydning: Den mindsker den administrative byrde for toldembedsmændene ved at give dem mulighed for at anvende andre toldprocedurer end bevillinger på baggrund af endelig anvendelse og opfølgning og overvågning af andre særlige toldprocedurer (f.eks. aktiv forædling, toldoplæg).

En række medlemsstater har dog påpeget, at forordningen om luftdygtighed skal præciseres yderligere med hensyn til de godkendte certifikater, der er berettiget til suspension af de autonome satser i den fælles toldtarif. Øget klarhed på dette område vil efter deres opfattelse fjerne usikkerheden med hensyn til, hvilke attester der kræves, og den vil anspore luftfartøjsoperatørerne til at gøre brug af de muligheder, som forordningen om luftdygtighed giver. De bad også om yderligere forbedringer af procedurerne for varer, der skal repareres.

Medlemsstaterne var også åbne over for muligheden for en yderligere forenkling for luftfartøjsoperatører ved også at tillade toldfri import på grundlag af certifikater for militære luftfartøjer. Dette skyldes, at dele meget ofte kan anvendes til begge typer af luftfartøjer, og den endelige anvendelse er ikke altid kendt ved indførslen. Dette ville også være i overensstemmelse med artikel 324, stk. 1, litra c), i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447, hvori der ikke skelnes mellem civile og ikke-civile luftfartøjer for så vidt angår forenklet afslutning af proceduren for aktiv forædling. En sådan forenkling supplerer også og er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 150/2003 om suspension af told på visse våben og forsvarsmateriel.

Svarene var blandede med hensyn til opførelsen på en liste af varer, som er berettigede til denne suspension ifølge forordningen om luftdygtighed. Nogle medlemsstater foretrak status quo, mens andre gik ind for en detaljeret liste over position eller underposition i KN, såfremt denne ville kunne ændres hurtigt. I den forbindelse skal det ligeledes bemærkes, at ikke alle KN-koder i kapitel 25 til 97 i den kombinerede nomenklatur i forordningen om luftdygtighed er blevet integreret i TARIC, men at listen over koder blev reduceret under drøftelserne i Toldekspertgruppen vedrørende TARIC-spørgsmål.

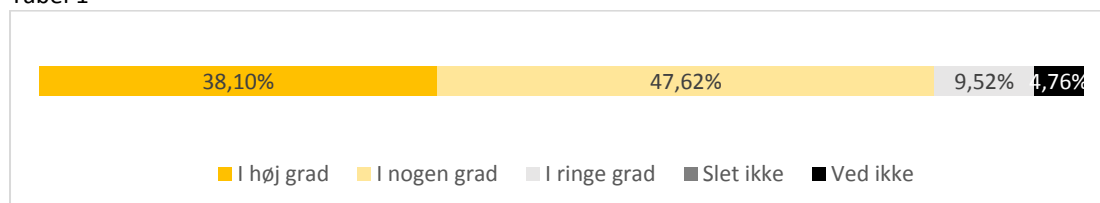
Som reaktion herpå er Kommissionen i færd med at udarbejde et forslag til Rådet, der skal erstatte forordningen om luftdygtighed og ajourføre, strømline og forenkle procedurerne for toldfri import af visse varer, der kan indarbejdes i eller anvendes til luftfartøjer. Denne proces forventes afsluttet ved udgangen af 2017.

## 2.2 Effektivitet

Medlemsstaterne blev stillet tre spørgsmål i forbindelse med vurderingen af forordningen om luftdygtighed, hvori de blev bedt om at angive, i hvilket omfang forenklingen af toldprocedurerne for erhvervslivet og toldmyndighederne har bidraget til at nå forordningens mål. Svarene ses i følgende diagrammer:

**S1: Næde forordningen om luftdygtighed sit mål om at forenkle toldprocedurerne for toldfri indførsel af dele, komponenter og andre varer, der anvendes til fremstilling, reparation, vedligeholdelse, genopbygning, ændring eller ombygning af fly?**

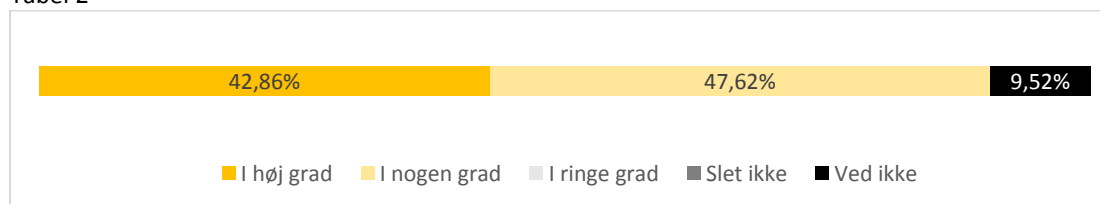
Tabel 1



Kilde: Medlemsstaternes svar til spørgeskemaet

**S2: I hvilket omfang mener du, at den administrative byrde for de økonomiske aktører i luftfartøjssektoren er blevet lettet af forordningen om luftdygtighed med hensyn til nedbringelse af behovet for at anvende toldsuspensionsprocedurer (f.eks. endelig anvendelse, aktiv forædling, toldoplæg)?**

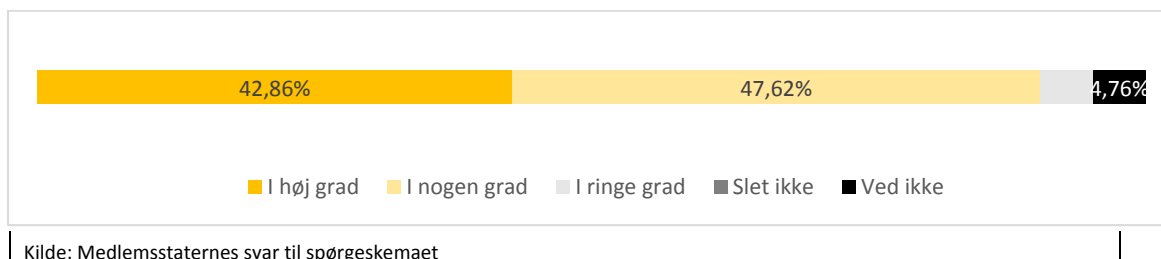
Tabel 2



Kilde: Medlemsstaternes svar til spørgeskemaet

**S3: I hvilken udstrækning er toldmyndighedernes administrative byrde blevet lettere på grund af forordningen om luftdygtighed med hensyn til nedbringelse af behovet for, at de økonomiske aktører skal anvende suspensionsprocedurer (f.eks. endelig anvendelse, aktiv forædling, toldoplæg)?**

Tabel 3



Medlemsstaternes svar viser, at langt de fleste (mere end 85 % af respondenterne) mener, at forordningen om luftdygtighed har nået sit mål om at mindske den administrative byrde for de erhvervsdrivende i luftfartøjssektoren. Et stort flertal mener også, at forordningen har bidraget til at mindske den administrative byrde for de nationale toldmyndigheder.

Omkostningsbesparelserne for virksomheder i EU, der importerer dele, komponenter og andre varer under suspension, kan medføre mere omfattende fordele såsom fremme af konkurrenceevnen i EU's luftfartsindustri, mere effektive produktionsmetoder og skabelse eller bevarelse af arbejdspladser inden for EU.

To medlemsstater oplyste imidlertid, at der stadig er tilfælde, hvor erhvervslivet insisterer på at anvende proceduren for aktiv forældning og ikke gør brug af de forenkede procedurer, som er indeholdt i forordningen om luftdygtighed.

## 2.3 Virkningsgrad

Der blev anvendt oplysninger fra overvågningsdatabasen til at kvantificere importværdien under forordningen om luftdygtighed i den omfattede periodeomfattede periode. Disse oplysninger findes i afsnit 2.3.1 og er inddelt efter importens oprindelse, den importerende medlemsstat og underpositionen i KN.

### 2.3.1 Importværdi

Tabel 4: Importværdi i EUR for 2014-2016 efter oprindelsesland

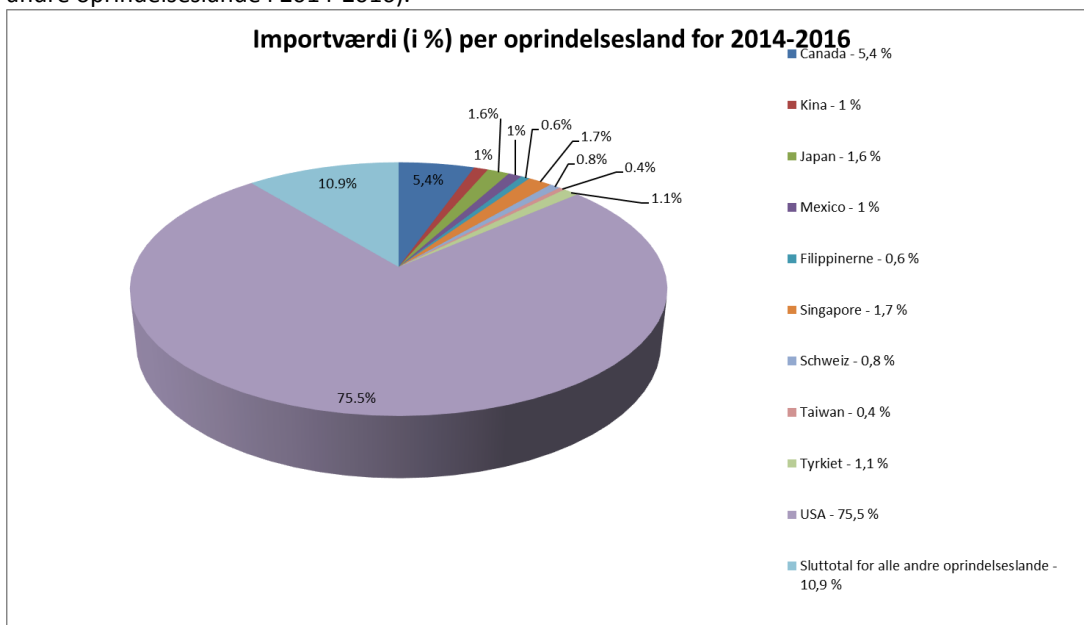
Importværdi per oprindelsesland	2014	2015	2016	Sluttotal for 2014-2016
USA	8 658 536 103	11 112 281 769	14 010 541 826	<b>33 781 359 698</b>
Canada	630 774 271	822 536 320	960 885 100	<b>2 414 195 690</b>
Singapore	253 882 594	252 674 439	255 790 579	<b>762 347 612</b>
Japan	184 631 396	242 008 025	278 012 288	<b>704 651 709</b>
Tyrkiet	85 705 800	173 137 100	233 401 407	<b>492 244 307</b>
Kina	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>
Schweiz	135 621 526	97 256 260	103 608 054	<b>336 485 840</b>
Filippinerne	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>Slutttotal for de 10 lande med det største beløb</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>Slutttotal for alle lande</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>
Kilde: Overvågningsdatabasen				

Den samlede værdi af al import til EU for den omfattede periode udgjorde 44 718 792 334 EUR. De 10 oprindelseslande med den største importmængde udgør 39 846 543 865 EUR (89,1 %) af slutttotalen. Ovenstående tabel viser en støt stigning i importværdierne i den omfattede periode.

Tabellen viser helt tydeligt, at USA var det oprindelsesland, som havde langt den største handelsværdi i EUR i hele den omfattede periode. Canada havde den næsthøjeste handelsværdi med en stigende tendens i den omfattede periode. Singapore havde den tredjehøjeste handelsværdi, og værdien af eksporterede varer forblev temmelig stabil i den omfattede periode. Importværdien steg betydeligt for Japan (+51 %), Tyrkiet (+172 %), Mexico (+182 %) og Filippinerne (+243 %).

Tabel 5: Første og sidste kolonne i tabel 4 overført til et diagram, der viser importværdiernes procentandel (de 10 oprindelseslande med den største importmængde samt slutttotalen for alle andre oprindelseslande i 2014-2016).



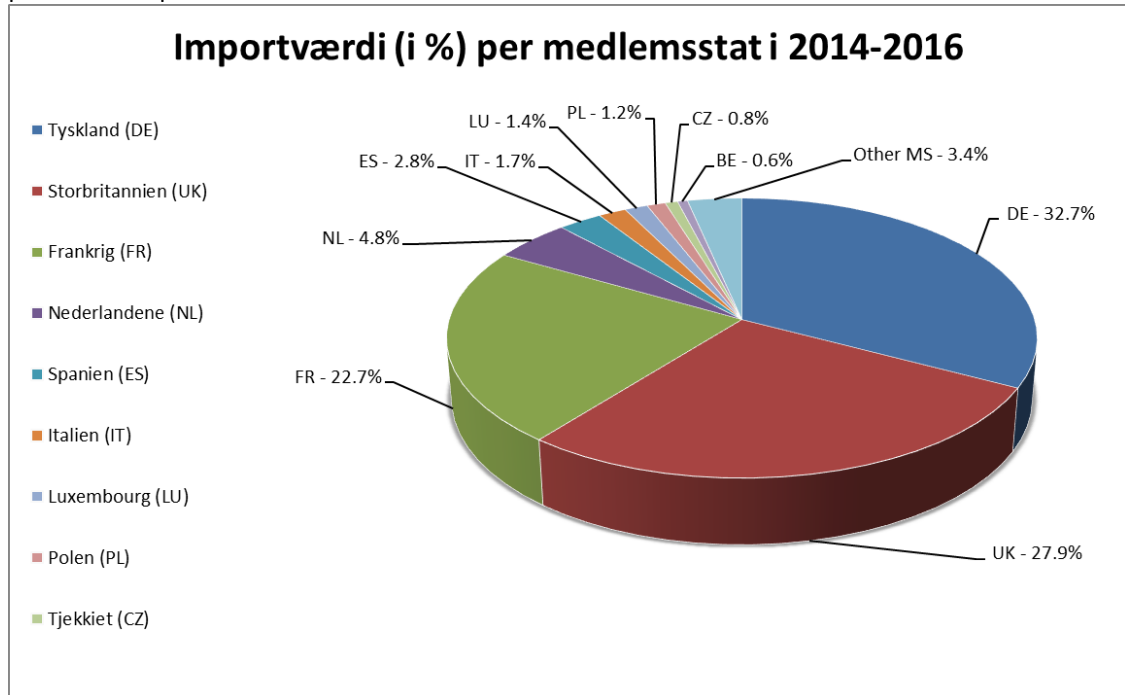
Tabel 6: Importværdi i EUR per medlemsstat i 2014-2016

Importværdi per medlemsstat	2014	2015	2016	Slutttotal
Tyskland	3 953 545 804	4 888 963 973	5 801 425 448	<b>14 643 935 225</b>
Storbritannien	3 067 202 607	4 112 329 609	5 302 307 837	<b>12 481 840 053</b>
Frankrig	2 283 119 979	3 402 016 736	4 453 822 183	<b>10 138 958 898</b>
Nederlandene	577 602 997	717 607 299	865 998 485	<b>2 161 208 781</b>
Spanien	406 207 547	391 394 246	432 677 834	<b>1 230 279 626</b>
Italien	142 749 661	269 796 330	361 276 115	<b>773 822 106</b>
Luxembourg	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>
Tjekkiet	81 283 683	153 500 591	114 602 786	<b>349 387 060</b>
Belgien	76 789 159	80 363 341	120 178 533	<b>277 331 033</b>
<b>Slutttotal for de 10 medlemsstater med mest import</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>Slutttotal for alle medlemsstater</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>

Kilde: Overvågningsdatabasen

Tabel 7: Første og sidste kolonne i tabel 6 overført til et diagram, der viser importværdierne procentandel per medlemsstat i 2014-2016.



Der var tre medlemsstater (DE, UK og FR), der havde de højeste importværdier i den omfattede periode, hvilket kan forklares ved, at den største producent af luftfartøjer i EU har produktionsanlæg i disse lande. Deres import udgjorde 37 264 734 176 EUR (83,3 %) af den samlede værdi på 44 718 792 334 EUR i denne periode. Importværdierne hos de andre medlemsstater (især hos NL, IT og PL) steg imidlertid også i den omfattede periode.

Tabel 8: De 15 mest anvendte underpositioner i KN i EUR for perioden 2014-2016

De 15 mest anvendte underpositioner i KN	Beskrivelse	Slutttotal for 2014-2016 i EUR
<b>8411 91</b>	Dele til turboreaktorer og propelturbiner	<b>19 384 532 811</b>
<b>8803 30</b>	Andre dele til flyvemaskiner eller helikoptere	<b>3 383 005 487</b>
<b>8411 12</b>	Turboreaktorer, med reaktionseffekt over 25 kN	<b>3 329 771 994</b>
<b>9014 20</b>	Navigationinstrumenter og -apparater til luftfart og rumfart (undtagen kompasser)	<b>1 200 399 757</b>
<b>8803 20</b>	Landingsstel og dele dertil	<b>840 848 278</b>



<b>8537 10</b>	Tavler, plader, konsoller, pulte, kabinetter og lign., sammensat af to eller flere af de under pos. 8535 eller 8536 nævnte apparater, til elektrisk styring eller distribution af elektricitet, herunder også dem, der indeholder instrumenter og apparater henhørende under kapitel 90, og numeriske kontrolapparater, undtagen koblingsapparater henhørende under pos. 8517 – til driftsspænding på 1 000 volt og derunder	<b>734 716 410</b>
<b>8411 22</b>	Propelturbiner med effekt over 1 100 kW	<b>673 655 101</b>
<b>8481 80</b>	Haner, ventiler og lignende tilbehør til rørledninger, kedler, tanke, kar og lignende beholdere, herunder trykreguleringsventiler og termostatregulerede ventiler	<b>516 308 529</b>
<b>8411 99</b>	Dele af andre gasturbiner	<b>508 717 133</b>
<b>8411 21</b>	Propelturbiner med effekt på 1 100 kW og derunder	<b>472 935 098</b>
<b>9032 89</b>	Instrumenter og apparater til automatisk regulering: (undtagen manostater og termostater)	<b>448 780 830</b>
<b>8544 30</b>	Tændrørskabler og andre sammensatte kabler af den art, der anvendes i køretøjer, skibe og fly	<b>354 191 153</b>
<b>8411 11</b>	Turboreaktorer med reaktionseffekt 25 kN og derunder	<b>350 993 592</b>
<b>8526 91</b>	Radionavigeringsapparater	<b>334 871 961</b>
<b>9031 80</b>	Instrumenter, apparater og maskiner til måling eller kontrollering, ikke andetsteds tariferet	<b>324 608 356</b>
Kilde: Overvågningsdatabasen		

Varerne med den største handelsvolumen i den omfattede periode befinder sig under underpos. **8411 91** — Dele til turboreaktorer og propelturbiner (toldsats på 2,7 %) og **8803 30** — Dele til flyvemaskiner eller helikoptere (toldsats på 2,7 %). Underposition 8411 91 tegner sig for 43,3 % af den samlede importværdi.

### 2.3.2 *Gevinster ved at mindske den administrative byrde*

Oplysninger, der gør det muligt at sætte tal på gevinsten af enhver indberettet nedbringelse af den administrative byrde for toldmyndighederne, er meget værdifulde for arbejdet med at vurdere effektiviteten.

For at vurdere effektiviteten yderligere blev medlemsstaterne stillet følgende spørgsmål:

**S4: Hvad er de forventede gevinster ved den nedbringelse af den administrative byrde, som denne forordning har medført for din forvaltning, i form af årsværk?**

Medlemsstaterne anførte, at anvendelsen af den forenklede procedure under forordningen har stor betydning både for toldmyndighederne og erhvervslivet. De kan dog ikke sætte tal på de forventede gevinster ved mindskningen af den administrative byrde i form af årsværk, enten fordi de ikke har udarbejdet disse statistikker, eller fordi de er umulige at afgøre.

Medlemsstaterne var af den opfattelse, at anvendelsen af luftdygtighedsattester – for hvilke der ikke kræves godkendelse eller overvågning – havde mindsket den administrative byrde betydeligt, fordi der herved blev sparet tid, som der ellers ville være behov for til at godkende endelig anvendelse eller til at føre tilsyn med procedurerne for aktiv forædling eller toldoplag.

**Den betydelige værdi af de varer, der er importeret i henhold til forordningen om luftdygtighed, viser omfanget af de effektivitetsgevinster for aktørerne, som forordningen har medført.**

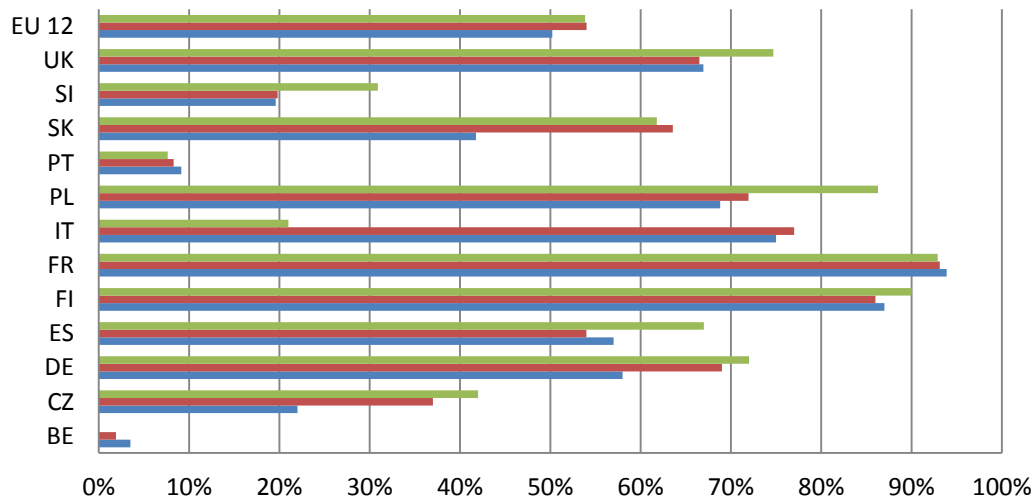
#### 2.4 Sammenhæng

I henhold til artikel 2, stk. 3, i forordningen om luftdygtighed kan de forenklede procedurer anvendes, når varerne frigives til fri omsætning. Spørgeskemaet omfattede to spørgsmål om dette emne, der havde til formål at måle komplementariteten og sammenhængen mellem forordningen og andre områder inden for toldlovgivningen:

**S5 og S6: Hvor mange tilfælde var der i den omfattede periode, hvor varer under suspension blev frigivet til fri omsætning i henhold til de forenklede procedurer (rubrik 44 i det administrative enhedsdokument), og hvor stor en procentdel udgør de forenklede procedurer i forhold til det samlede antal tilfælde, hvor der blev givet suspension?**

Tabel 9: Forenklede procedurers procentandel i forhold til det samlede antal tilfælde, hvor der blev givet suspension.

## Procentandel af tilfælde, der blev indgivet i henhold til de forenklede procedurer i perioden 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%

Kilde: Medlemsstaternes svar til spørgeskemaet.

Diagrammet viser, at antallet af indgivne tilfælde under de forenklede procedurer blev ved med at være stabilt i forhold til det samlede antal tilfælde, hvor der blev givet suspension. Tallene for importværdierne i 2014-2016 viser, at tilfældene under de forenklede procedurer svarer til lidt over 50 % af det samlede antal tilfælde, hvor der blev givet suspension.

**De ovennævnte indberetninger fra medlemsstaterne viser, at forordningen om luftdygtighed supplerer toldlovgivningen vedrørende forenklede importprocedurer.**

### 2.5 Kontrolaktiviteter

Ud over almindelig toldkontrol baseret på risikoanalyse anerkendes risikoen for forfalskede luftdygtighedsattester i forordningen om luftdygtighed, og det foreskrives heri, at der kan anvendes ekspertudtalelser fra repræsentanter for de nationale luftfartsmyndigheder.

Spørgeskemaet omfattede derfor spørgsmål vedrørende de kontroller, som toldmyndighederne udfører for at gennemføre forordningen.

**S7: Hvor mange toldkontroller har din forvaltning udført på varer, der blev importeret i henhold til denne forordning, i den omfattede periode?**

Medlemsstaterne påpegede, at de økonomiske aktører forventes at give toldmyndighederne alle de oplysninger, der har relevans for toldmyndighedernes kontrol. Hvis de ønsker at anvende forenklede toldprocedurer under forordningen, skal de økonomiske aktører forelægge en luftdygtighedsattest. Dette er en betingelse for toldlempelse ved overgangen til fri omsætning. Toldmyndighederne bør derfor foretage de nødvendige kontroller og kontrollere, om attesten svarer til modellen for attesten.

Medlemsstaterne gav forskellige svar vedrørende antallet af gennemførte kontroller. Nogle medlemsstater angav ud over det samlede antal toldkontroller også tal for kontrolaktiviteter såsom dokumentkontrol, fysiske kontroller og efterfølgende revisioner.

Tabel 10: Gennemført toldkontrol af varer importeret under forordningen om luftdygtighed i perioden 2014-2016

Spørgsmål 7:	Antal kontroller
Fysisk kontrol	97
Dokumentkontrol	13 981
Certifikatkontrol	142
Efterfølgende revisioner	7
Toldkontrol (ikke specificeret)	6 705
<b>I alt</b>	<b>20 932</b>
Kilde: Medlemsstaternes svar til spørgeskemaet	

**S8: Hvad er det samlede toldbeløb, der blev opkrævet på grund af uregelmæssig adfærd eller uregelmæssige operatører, i den omfattede periode?**

De fleste medlemsstater havde ikke nogen statistikker på dette, og de havde heller ikke opdaget alvorlige uregelmæssigheder vedrørende anvendelsen af forordningen om luftdygtighed. Størstedelen af medlemsstaterne meddelte, at de udfører efterfølgende revisioner for at kontrollere procedures gyldighed. Det højeste toldbeløb, der blev opkrævet af en medlemsstat efter opdagelse af uregelmæssigheder, lå på 21 681 EUR. Det er værd at bemærke, at der blev konstateret tilfælde, hvor angivelser med præferencekoden 119 blev afslået af medlemsstaternes toldmyndigheder, fordi luftdygtighedsattesterne egentlig var overensstemmelsescertifikater, hvilke uden tvivl ikke er omfattet af forordningen om luftdygtighed. Nogle medlemsstater svarede ydermere, at deres toldmyndigheder altid anmoder om et certifikat for sendingen som supplement til toldkontrollen (dokumentkontrol eller fysisk kontrol). Dette skal sikre, at de komponenter, der ledsages af luftdygtighedsattesten, faktisk er blevet indarbejdet eller anvendt i luftfartøjet. Hvis der ikke indgives et certifikat for sendingen, angav medlemsstaterne, at de ville indlede proceduren til inddrivelse af den pågældende told.

**S9: Hvor mange gange har din forvaltning anmodet om en ekspertudtalelse fra en repræsentant for de nationale tjenester i dit lands nationale luftfartsmyndigheder i den omfattede periode (artikel 3)?**

Medlemsstaternes svar viste, at hvis de har grund til at formode, at luftdygtighedsattester er blevet forfalsket, anmoder de om en ekspertudtalelse fra en repræsentant for de nationale luftfartsmyndigheder. I flere tilfælde har medlemsstaterne desuden haft uformelle samråd med de nationale myndigheder for civil luftfart for at kontrollere certifikaternes ægthed og rigtighed.

**S10: Hvor stort er det samlede antal forfalskede certifikater, der blev påvist i den omfattede periode ved hjælp af anvendelse af artikel 3?**

Ingen af medlemsstaterne havde fundet forfalskede certifikater i den omfattede periode. De fleste af dem havde dog modtaget en kopi af certifikatet med et påstempet "BEKRÆFTET GENPART".

**S11: Hvor store har de gennemsnitlige omkostninger været for indkøb af ekspertudtalelser fra dit lands nationale luftfartsmyndigheder i forbindelse med anvendelsen af forordningens artikel 3?**

De fleste medlemsstater fremlagde ikke statistikker til dette spørgsmål, fordi de ikke havde anmodet om formelle ekspertudtalelser. De medlemsstater, der havde anmodet om ekspertudtalelser, havde modtaget dem gratis, i de fleste tilfælde som et "uformelt samråd".

**Der blev kun konstateret få tilfælde af uregelmæssig adfærd igennem medlemsstaternes importkontroller under forordningen om luftdygtighed.**

### 3 Konklusioner

Rådets forordning (EF) nr. 1147/2002 blev for perioden 2014-2016 vurderet med hensyn til relevans, effektivitet, virkningsgrad, sammenhæng og kontrolaktiviteter. Med hensyn til alle disse faktorer har forordningen haft en betydelig positiv virkning på både de økonomiske aktører og toldmyndighederne.

I forordningen fastsættes midlertidig suspension af de autonome satser i den fælles toldtarif ved indførsel af visse varer med luftdygtighedsattester. Dette har forenklet toldprocedurerne for toldfri indførsel af de dele, komponenter og andre varer, der anvendes til fremstilling, reparation, vedligeholdelse, genopbygning, ændring eller ombygning af luftfartøjer, og som tidligere var blevet importeret under procedurerne for aktiv forædling.

Derudover kan omkostningsbesparelserne for virksomheder i EU, der importerer dele, komponenter og andre varer under suspension, medføre mere omfattende fordele såsom fremme af konkurrenceevnen i EU's luftfartsindustri, mere effektive produktionsmetoder og skabelse og bevarelse af arbejdspladser inden for EU.

Oplysningerne fra medlemsstaterne viser klart, at den vigtigste begrundelse for at forenkle toldprocedurerne og for suspension af den fælles toldtarif stadig er gældende. Forordningen sikrer klarhed, forenkler procedurer og mindsker den administrative byrde for erhvervslivet og toldmyndighederne, og den bidrager til at fremme konkurrenceevnen i EU's luftfartsindustri.

Som reaktion på de problemstillinger, som medlemsstaterne har gjort opmærksom på, har Kommissionen fremlagt et forslag til Rådet, der skal erstatte forordningen om luftdygtighed

med henblik på at ajourføre, strømline og yderligere forenkle procedurerne for toldfri import af de varer, der indarbejdes i eller anvendes til luftfartøjer. Denne proces forventes afsluttet ved udgangen af marts 2018.