



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 4 de diciembre de 2017
(OR. en)

14331/17

**Expediente interinstitucional:
2017/0324 (NLE)**

UD 272

PROPUESTA

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	4 de diciembre de 2017
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2017) 731 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL CONSEJO por el que se suspenden temporalmente los derechos autónomos del arancel aduanero común sobre determinadas mercancías destinadas a ser incorporadas o utilizadas en aeronaves, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1147/2002

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2017) 731 final.

Adj.: COM(2017) 731 final



Bruselas, 4.12.2017
COM(2017) 731 final

2017/0324 (NLE)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL CONSEJO

por el que se suspenden temporalmente los derechos autónomos del arancel aduanero común sobre determinadas mercancías destinadas a ser incorporadas o utilizadas en aeronaves, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1147/2002

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El Reglamento (CE) n.º 1147/2002 del Consejo establece la suspensión temporal de los derechos autónomos del arancel aduanero común sobre determinadas mercancías importadas con «certificados de aeronavegabilidad». En el pasado, los certificados de aeronavegabilidad (denominados en la actualidad «certificados de aptitud autorizados») eran expedidos por la autoridad aeronáutica nacional del Estado en el que se hubiese matriculado la aeronave y servían para acreditar que las piezas incorporadas a la aeronave habían sido fabricadas conforme a un diseño aprobado respetando la legislación en materia aeronáutica vigente a la sazón. El Reglamento (CE) n.º 1147/2002 del Consejo simplificó los regímenes aduaneros aplicables a las importaciones exentas de derechos de aduana de las piezas, componentes y demás productos utilizados en la construcción, reparación, mantenimiento, reconstrucción, modificación o conversión de aeronaves, que previamente se importaban al amparo de diversos regímenes aduaneros suspensivos, como, por ejemplo, los de «perfeccionamiento activo», «destino final» y «depósito».

Es preciso actualizar algunas de las disposiciones incluidas en el Reglamento para tener en cuenta las novedades que se han registrado en los ámbitos legislativo y tecnológico. En particular, con el fin de garantizar el cumplimiento de la nueva legislación en el sector aeronáutico, las disposiciones deben hacer referencia a los «certificados de aptitud autorizados» [es decir, el formulario 1 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, por sus siglas en inglés) u otro formulario equivalente] en lugar de a los «certificados de aeronavegabilidad». Además, el término «certificados originales» ha quedado obsoleto, ya que en la actualidad los certificados se expiden en formato electrónico.

Las autoridades nacionales mantienen diversas opiniones en cuanto a si las mercancías importadas con un «certificado de aeronavegabilidad» que se acogen a la suspensión de derechos de aduana prevista por el Reglamento (CE) n.º 1147/2002 pueden utilizarse exclusivamente en aeronaves civiles, o si su uso puede hacerse extensivo a las aeronaves militares. A fin de garantizar una interpretación coherente y una aplicación uniforme, es necesario aclarar estas disposiciones. Por consiguiente, está previsto permitir que las partes destinadas a los aviones militares se acojan asimismo a la suspensión de derechos, siempre que vayan acompañadas de un certificado de aptitud autorizado o de su equivalente. La presente propuesta está en consonancia con la legislación aduanera que amplía el procedimiento simplificado de ultimación del régimen de perfeccionamiento activo a las aeronaves militares, dado que el artículo 324, apartado 1, letra c), del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión no establece una distinción entre aeronaves civiles y no civiles en lo que respecta a dicho procedimiento simplificado.

En aras de la seguridad jurídica y con el fin de garantizar una aplicación uniforme del Reglamento, la propuesta faculta a la Comisión para elaborar una lista de los códigos de la nomenclatura combinada establecida en el Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, en los que poder clasificar las mercancías en cuestión y una lista de certificados considerados equivalentes a los certificados correspondientes al formulario EASA 1. También permitirá actuar con rapidez cuando estas listas de códigos o de certificados hayan de ser modificadas.

En aras de la seguridad jurídica y la claridad, resulta oportuno derogar el Reglamento actual en vez de proceder a su modificación. La propuesta de nuevo Reglamento introduce una

aclaración y una simplificación, reduce la carga administrativa de los operadores económicos y las administraciones aduaneras, y apoya la competitividad del sector aeronáutico de la UE.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La medida disminuye la carga administrativa de las autoridades aduaneras de los Estados miembros y de los operadores económicos del sector de la aeronáutica, ya que reduce la necesidad de utilizar regímenes aduaneros suspensivos, como, por ejemplo, el trato arancelario favorable de las mercancías atendiendo a su destino final, el perfeccionamiento activo o el depósito aduanero.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta está en consonancia con la política de la Unión en el ámbito de la aeronáutica y se basa en el proceso de reconocimiento mutuo de los certificados de aptitud autorizados entre países pertenecientes y no pertenecientes a la UE. En particular, la propuesta guarda coherencia con la política de la Unión sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por la que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea [Reglamento (CE) n.º 216/2008]. Además, la propuesta se atiene a la política de la Unión sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos [Reglamento (CE) n.º 1321/2014] y sobre las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción [Reglamento (UE) n.º 748/2012].

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 31 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

El objeto de la propuesta es competencia exclusiva de la UE. Por consiguiente, no se aplica el principio de subsidiariedad.

- **Proporcionalidad**

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad. El Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos, de conformidad con el artículo 5, apartado 4, del Tratado de la Unión Europea (TUE).

- **Elección del instrumento**

En virtud del artículo 31 del TFUE, «el Consejo, a propuesta de la Comisión, fijará los derechos del arancel aduanero común». Así pues, el instrumento más adecuado es un Reglamento del Consejo.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones ex post/control de calidad de la legislación existente**

Paralelamente a la propuesta y de conformidad con el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1147/2002 del Consejo, la Comisión presenta al Consejo un informe sobre la aplicación del Reglamento. Dicho informe, que se basa en la información recibida por los Estados miembros durante el período 2014-2016, llega a la conclusión de que la principal justificación de la simplificación y la suspensión sigue siendo válida. La carga administrativa de los operadores económicos y las administraciones aduaneras se reduce considerablemente.

Según los resultados del informe, el actual Reglamento sigue siendo pertinente y eficaz ya que reduce la carga administrativa de los funcionarios de aduanas permitiendo aplicar un procedimiento alternativo a los regímenes aduaneros especiales, como la autorización de destino final y su vigilancia aduanera. No obstante, algunas disposiciones del Reglamento vigente requieren aclaraciones adicionales en lo que respecta a los certificados y regímenes autorizados para mercancías reparadas. En términos de eficiencia, el informe pone de manifiesto con claridad que la aplicación del Reglamento actual tiene una repercusión importante tanto sobre los operadores económicos como sobre las administraciones de aduanas. En particular, si se compara el uso de los certificados de aeronavegabilidad con el plazo establecido para el régimen de destino final, resulta evidente que el tiempo que se ahorra equivale al tiempo necesario para conceder el régimen de destino final.

- **Consultas con las partes interesadas**

La Comisión ha organizado varias consultas para informar al sector empresarial sobre la línea de actuación prevista. En particular, la Comisión organizó varias reuniones con la Asociación de Compañías Aéreas Europeas y la Asociación de Industrias Aeroespaciales y de Defensa. Los operadores económicos se manifestaron mayoritariamente a favor de la propuesta. Además, la Comisión consultó a la Agencia Europea de Seguridad Aérea. Se informó a los Estados miembros a través del Grupo de Expertos del Grupo de Economía Arancelaria (GTEA) y la sección de la nomenclatura arancelaria y estadística del Comité del Código Aduanero (sector NC). Los Estados miembros expresaron su apoyo a la propuesta de la Comisión.

- **Evaluación de impacto**

No se ha efectuado ninguna evaluación de impacto de la presente propuesta, ya que no ha habido ninguna nueva repercusión económica, ambiental o social significativa ni deben adoptarse decisiones en el ámbito de la concepción de políticas.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

El Reglamento actualmente en vigor ha resultado muy beneficioso tanto para el sector europeo de la aeronáutica (concesión de una franquicia aduanera para las mercancías previa presentación de un certificado) como para las administraciones de los Estados miembros (aceptación de un tipo específico de certificado cuya tramitación es menos gravosa que la aplicación de los regímenes aduaneros suspensivos utilizados anteriormente). El impacto positivo sobre el sector se ve reflejado en el aumento gradual que registró en el período comprendido entre 2014 y 2016 el valor de las importaciones con certificados de aeronavegabilidad (en torno a 11 300 millones EUR en 2014, 14 900 millones EUR en 2015 y

18 500 millones EUR en 2016). La Comisión presenta al Consejo un informe sobre la aplicación del Reglamento (véase más arriba).

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene repercusiones en los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene repercusiones presupuestarias. Los operadores económicos del sector ya podían utilizar regímenes aduaneros suspensivos antes de la entrada en vigor del Reglamento (CE) n.º 1147/2002 del Consejo, y la propuesta no introduce cambios importantes.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Las medidas propuestas deben gestionarse en el marco del Arancel integrado de la Unión Europea (TARIC) y ser aplicadas por las administraciones aduaneras de los Estados miembros.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL CONSEJO

por el que se suspenden temporalmente los derechos autónomos del arancel aduanero común sobre determinadas mercancías destinadas a ser incorporadas o utilizadas en aeronaves, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1147/2002

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 31,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante el Reglamento (CE) n.º 1147/2002 del Consejo¹, se suspendieron temporalmente los derechos autónomos del arancel aduanero común sobre determinadas partes, componentes y otras mercancías incorporadas a aeronaves civiles, o utilizadas en ellas, cuando fueran importadas con certificados de aeronavegabilidad. Dicho Reglamento simplificaba los procedimientos aduaneros aplicables a las importaciones exentas de derechos de las partes, los componentes y otras mercancías utilizados para la construcción, reparación, mantenimiento, reconstrucción, modificación o conversión de aeronaves. Sin embargo, como consecuencia de las amplias novedades técnicas y legislativas que se han producido desde 2002, es preciso adaptar el Reglamento (CE) n.º 1147/2002 y proceder a su sustitución en aras de la claridad.
- (2) Según la información recabada de los Estados miembros, la suspensión temporal introducida mediante el Reglamento (CE) n.º 1147/2002 sigue siendo necesaria a fin de alcanzar el objetivo de reducir la carga administrativa que pesa sobre los operadores económicos del sector de la aeronáutica y las autoridades aduaneras de los Estados miembros, ya que las importaciones al amparo de regímenes especiales con vigilancia aduanera tales como como el de destino final, perfeccionamiento activo o depósito aduanero resultarían muy onerosas. Por tanto, conviene mantener la suspensión temporal.
- (3) Habida cuenta de que los precios de las partes y componentes utilizados en el sector de la aeronáutica son generalmente muy superiores a los de mercancías similares empleadas con otros fines, el riesgo de que las mercancías importadas con exención de derechos puedan utilizarse en otros sectores industriales, y por ende, el riesgo de abuso de la suspensión temporal, es muy reducido.

¹ Reglamento (CE) n.º 1147/2002 del Consejo, de 25 de junio de 2002, por el que se suspenden temporalmente los derechos autónomos del arancel aduanero común sobre determinadas mercancías importadas con certificados de aeronavegabilidad (DO L 170 de 29.6.2002, p. 8.).

- (4) El Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión² establece que, para que una parte pueda instalarse en un producto con certificado de tipo, debe ir acompañada de un certificado de aptitud autorizado (formulario EASA 1) expedido por una parte autorizada por las autoridades aeronáuticas en la Unión. Por lo tanto, la suspensión de derechos de aduana debe supeditarse a la presentación de un certificado de aptitud autorizado.
- (5) Además, como alternativa a los certificados de aptitud autorizados (formulario EASA 1) deben aceptarse asimismo los certificados equivalentes expedidos por terceros países y los certificados que hayan sido expedidos en el marco de acuerdos bilaterales sobre seguridad en la aviación civil con la Unión anteriores a la creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, por sus siglas en inglés) y que aún estén en vigor.
- (6) Considerando que determinados certificados se expiden únicamente en formato electrónico, debe ser posible presentar los certificados utilizando tanto técnicas de tratamiento electrónico de datos como otros medios a efectos de beneficiarse de la suspensión.
- (7) Cuando no pueda presentarse un certificado en el momento de la declaración de las mercancías para su despacho a libre práctica, el vendedor de las mercancías debe presentar una declaración en la que conste el número de referencia del certificado a fin de permitir a las autoridades aduaneras de los Estados miembros controlar los productos que se despachan a libre práctica.
- (8) Las autoridades aduaneras deben poder recabar, a cargo del importador, un dictamen pericial de un representante de las autoridades aeronáuticas nacionales cuando haya motivos fundados para creer que se han falsificado certificados. Sin embargo, con el fin de evitar imponer cargas innecesarias a los operadores económicos, antes de adoptar dicha medida, las autoridades aduaneras deben tener en cuenta el volumen de las mercancías que vayan a importarse, el importe de los derechos que deberán abonarse en caso de que la suspensión establecida en el presente Reglamento no sea aplicable y el riesgo de que el coste del dictamen pericial supere al beneficio que aporta al importador la suspensión de derechos, en caso de que, según el dictamen pericial, no se hayan infringido las normas para la expedición de dichos certificados.
- (9) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben atribuirse a la Comisión competencias de ejecución para elaborar una lista de las partidas y subpartidas y los códigos de la nomenclatura combinada establecida en el Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo³, en los que se clasifican las mercancías que pueden acogerse a una suspensión de conformidad con el presente Reglamento, para elaborar una lista de certificados equivalentes al certificado de aptitud autorizado - formulario EASA 1, y para elaborar un modelo para las declaraciones que pueden presentarse a las autoridades aduaneras en los casos en que no sea posible presentar un certificado en el momento de declaración de las mercancías para su despacho a libre

² Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1.).

³ Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1.).

práctica. Dichas competencias deben ejercerse con arreglo al Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴.

- (10) Habida cuenta de los amplios cambios introducidos por el presente Reglamento en lo que se refiere a las mercancías que pueden acogerse a la suspensión de los derechos de aduana autónomos, a los certificados de aptitud autorizados aceptables y a los procedimientos, así como en aras de la claridad, procede derogar el Reglamento (CE) n.º 1147/2002,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Se suspenden los derechos autónomos del arancel aduanero común establecidos en el Reglamento (CEE) n.º 2658/87 aplicados a las partes, los componentes y otras mercancías del tipo de los incorporados o utilizados en aeronaves y sus partes con motivo de su construcción, reparación, mantenimiento, reconstrucción, modificación o conversión.

La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, una lista de las partidas y subpartidas y los códigos de la nomenclatura combinada prevista en el Reglamento (CEE) n.º 2658/87 en los que se clasifican las mercancías que se acogen a la suspensión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 4.

Artículo 2

1. A fin de que las mercancías se acojan a las suspensiones previstas en el artículo 1, el declarante deberá presentar a las autoridades aduaneras un certificado de aptitud autorizado - formulario EASA 1, establecido en el apéndice I del anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012, o un certificado equivalente, en el momento de la presentación de la declaración en aduana de despacho a libre práctica. Dicha declaración en aduana deberá incluir una mención al número de referencia del certificado.

El certificado deberá presentarse utilizando técnicas de tratamiento electrónico de datos u otros medios.

La Comisión elaborará, mediante actos de ejecución, una lista de los certificados que se consideren equivalentes al certificado de aptitud autorizado - formulario EASA 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 4.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cuando un certificado no pueda presentarse en el momento de declarar las mercancías para su despacho a libre práctica, el declarante podrá proporcionar una declaración en la factura comercial o en un documento adjunto a la misma. La declaración deberá incluir un número de referencia del certificado. En el caso de las mercancías importadas con fines de reparación o mantenimiento que hayan perdido el estado de aeronavegabilidad, las declaraciones deberán hacer referencia al número de certificado original.

La declaración deberá ir firmada por el vendedor de las mercancías.

⁴ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.).

La declaración se redactará de conformidad con el modelo establecido por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 4.

Artículo 3

Cuando las autoridades aduaneras tengan motivos fundados para sospechar que un certificado presentado conforme al artículo 2, apartado 1, se ha falsificado, podrán recabar un dictamen pericial de un representante de las autoridades aeronáuticas nacionales. El importador correrá con los gastos del dictamen pericial.

A la hora de decidir si procede solicitar el dictamen pericial, las autoridades aduaneras deberán tener en cuenta el volumen de las mercancías que vayan a importarse, el importe de los derechos que deberán abonarse en caso de que la suspensión establecida en el presente Reglamento no sea aplicable y el riesgo de que el coste del dictamen pericial supere al beneficio que aportará al importador la suspensión de derechos, en caso de que, según el dictamen pericial, no se hayan infringido las normas para la expedición del certificado en cuestión.

Artículo 4

La Comisión estará asistida por el Comité del Código Aduanero establecido en virtud del artículo 285 del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵. Dicho comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 5

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 1147/2002. Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento.

Artículo 6

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del [1 de marzo de 2018].

⁵ Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1.).

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

Reglamento del Consejo por el que se suspenden temporalmente los derechos autónomos del arancel aduanero común sobre determinadas mercancías destinadas a ser incorporadas o utilizadas en aeronaves, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1147/2002

2. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene incidencia financiera.

La propuesta no tiene incidencia financiera en los gastos, pero sí en los ingresos; el efecto es el siguiente:

(millones EUR al primer decimal)

Línea presupuestaria	Ingresos	Periodo de 12 meses a partir del dd/mm/aaaa	[Año: 2017]

Situación después de la acción	
Línea presupuestaria	

La propuesta no tiene repercusiones presupuestarias. Los operadores económicos del sector todavía podían hacer uso de los regímenes aduaneros suspensivos (tales como los regímenes de «perfeccionamiento activo», «destino final», o «depósito») incluso antes de que el Reglamento (CE) n.º 1147/2002 del Consejo estuviera en vigor, y la propuesta actual no aporta cambios importantes a la legislación vigente.

A título informativo, los derechos de aduana correspondientes al volumen de importaciones en la UE con «certificados de aeronavegabilidad» estimados para el año 2016 ascenderían a 560 millones EUR.

3. MEDIDAS ANTIFRAUDE

El artículo 3 del Reglamento establece que las autoridades aduaneras podrán pedir un dictamen pericial de un representante de las autoridades aeronáuticas nacionales, a cargo del importador, cuando tengan motivos para creer que los certificados se han falsificado.