



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 4 de dezembro de 2017  
(OR. en)

14331/17

---

---

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

---

---

UD 272

## PROPOSTA

---

|                  |   |
|------------------|---|
| de:              | Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor   |
| data de receção: | 4 de dezembro de 2017   |
| para:            | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia  |
| n.º doc. Com.:   | COM(2017) 731 final   |
| Assunto:         | Proposta de REGULAMENTO DO CONSELHO que suspende temporariamente os direitos autónomos da Pauta Aduaneira Comum aplicáveis a certas mercadorias destinadas ser incorporadas ou utilizadas em aeronaves, e revoga o Regulamento (CE) n.º 1147/2002 |

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2017) 731 final.

Anexo: COM(2017) 731 final



Bruxelas, 4.12.2017  
COM(2017) 731 final

2017/0324 (NLE)

Proposta de

## **REGULAMENTO DO CONSELHO**

**que suspende temporariamente os direitos autónomos da Pauta Aduaneira Comum aplicáveis a certas mercadorias destinadas ser incorporadas ou utilizadas em aeronaves, e revoga o Regulamento (CE) n.º 1147/2002**

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • Razões e objetivos da proposta

O Regulamento (CE) n.º 1147/2002 do Conselho estabelece a suspensão temporária dos direitos autónomos da Pauta Aduaneira Comum aplicáveis a certas mercadorias importadas ao abrigo de «certificados de navegabilidade». Os certificados de navegabilidade (atualmente «certificados autorizados de aptidão para serviço») eram emitidos pelas autoridades nacionais de aviação no Estado em que a aeronave estava registada e certificavam que os elementos incorporados na aeronave tinham sido fabricados em conformidade com um projeto aprovado de acordo com a legislação nesse momento aplicável em matéria de aviação. O Regulamento (CE) n.º 1147/2002 do Conselho simplificou os procedimentos aduaneiros para a importação, com isenção de direitos das partes, componentes e outras mercadorias utilizadas no fabrico, reparação, manutenção, reconstrução, alteração ou conversão de aeronaves e anteriormente importadas ao abrigo de diferentes regimes suspensivos (por exemplo, «regime de aperfeiçoamento ativo», «regime de destino especial» e «regime de entreposto aduaneiro»).

Algumas disposições do regulamento têm de ser atualizadas, a fim de ter em conta a evolução tecnológica e jurídica. Em particular, a fim de assegurar a conformidade com a situação legal no setor da aviação, as disposições devem mencionar a expressão «certificados autorizados de aptidão para serviço» (ou seja, o formulário 1 da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) ou do seu equivalente) em vez de «certificados de navegabilidade». Além disso, o termo «certificado original» é considerado obsoleto, uma vez que os certificados passaram a ser emitidos em formato eletrónico.

As autoridades nacionais adotaram opiniões divergentes em relação à utilização das mercadorias importadas ao abrigo de um «certificado de navegabilidade» e que beneficiam da suspensão dos direitos aduaneiros prevista pelo Regulamento (CE) n.º 1147/2002 ser possível exclusivamente em aeronaves civis ou tanto em aeronaves civis como em aeronaves militares. A fim de assegurar uma interpretação coerente e uma aplicação uniforme, é necessário clarificar estas disposições. Por conseguinte, está previsto autorizar que as partes destinadas a aeronaves militares também beneficiem da suspensão de direitos, desde que acompanhadas do certificado autorizado de aptidão para serviço ou do seu equivalente. A presente proposta é coerente com a legislação aduaneira, que prorroga a simplificação do apuramento do regime de aperfeiçoamento ativo às aeronaves militares, uma vez que o artigo 324.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão não estabelece qualquer distinção entre aeronaves civis e não civis no que respeita à simplificação do apuramento do regime de aperfeiçoamento ativo.

Por uma questão de segurança jurídica e para garantir a aplicação uniforme do regulamento, a proposta habilitará a Comissão a estabelecer uma lista de códigos da Nomenclatura Combinada constante do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho sob os quais as mercadorias em questão podem ser classificadas e uma lista dos certificados considerados equivalentes ao certificados do formulário 1 da AESA. Permitirá ainda que se aja com celeridade sempre que estes códigos ou listas de certificados tenham de ser alterados.

Por razões de segurança jurídica e de clareza, o regulamento atualmente em vigor deve ser revogado e não alterado. O novo regulamento proposto clarifica, simplifica e reduz a carga administrativa dos operadores económicos e das administrações aduaneiras, além de apoiar a competitividade da indústria aeronáutica da UE.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A medida reduz a carga administrativa das autoridades aduaneiras dos Estados-Membros e dos operadores económicos do setor da aeronáutica, uma vez que diminui a necessidade de recorrer a regimes aduaneiros suspensivos, como o tratamento pautal favorável concedido às mercadorias em função do seu destino especial, o regime de aperfeiçoamento ativo ou o regime de entreposto aduaneiro.

- **Coerência com outras políticas da União**

A proposta está em conformidade com a política da União no domínio da aviação e baseia-se no processo de reconhecimento mútuo de certificados de aptidão entre países da UE e de fora da UE. Em especial, a proposta é coerente com a política da União relativa a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (Regulamento (CE) n.º 216/2008). Além disso, a proposta está em conformidade com a política da União sobre a aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos (Regulamento (CE) n.º 1321/2014) e as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (Regulamento (CE) n.º 748/2012).

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

- **Base jurídica**

A base jurídica da presente proposta é o artigo 31.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

O objeto da proposta é da competência exclusiva da UE. Por conseguinte, o princípio da subsidiariedade não se aplica.

- **Proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. O regulamento não excede o necessário para atingir os objetivos prosseguidos, nos termos do artigo 5.º, n.º 4, do Tratado da União Europeia (TUE).

- **Escolha do instrumento**

Nos termos do artigo 31.º do TFUE, «os direitos da pauta aduaneira comum são fixados pelo Conselho, sob proposta da Comissão». O instrumento adequado é, portanto, um regulamento do Conselho.

## **3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Em paralelo com a proposta e em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1147/2002 do Conselho, a Comissão apresenta ao Conselho um relatório sobre a aplicação do regulamento. O relatório, que se baseia em informações comunicadas pelos Estados-Membros para o período de 2014 a 2016, conclui que permanece válida a principal justificação da simplificação e da suspensão. A carga administrativa para os operadores económicos e as administrações aduaneiras é consideravelmente reduzida.

De acordo com os resultados do relatório, o regulamento atualmente em vigor permanece pertinente e eficaz, uma vez que reduz a carga administrativa dos funcionários aduaneiros, permitindo um procedimento alternativo aos regimes aduaneiros especiais, como, por exemplo, a autorização de destino especial e a correspondente fiscalização aduaneira. No entanto, algumas disposições do regulamento atualmente em vigor requerem uma maior clarificação sobre os certificados autorizados e os regimes aplicáveis às mercadorias reparadas. Em termos de eficiência, o relatório mostrou claramente que o impacto do recurso ao regulamento atualmente em vigor é importante tanto ao nível dos operadores económicos como das administrações aduaneiras. Em especial, comparando a utilização do certificado de aeronavegabilidade com o prazo prescrito para o regime de destino especial, é evidente que o tempo poupado é equivalente ao tempo necessário para a concessão do regime de destino especial.

- **Consultas das partes interessadas**

A Comissão organizou várias consultas, em que informou a comunidade empresarial sobre o rumo da ação prevista. Em especial, a Comissão organizou várias reuniões com a Associação das Companhias Aéreas Europeias e a Associação das Indústrias Aeroespacial e de Defesa. Os operadores económicos manifestaram um acordo global em relação proposta. Além disso, a Comissão consultou a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). Os Estados-Membros foram informados através do grupo de peritos do Grupo «Questões Económicas Pautais» e da Secção da Nomenclatura Pautal e Estatística do Comité do Código Aduaneiro (setor NC). Os Estados-Membros declararam apoiar a proposta da Comissão.

- **Avaliação de impacto**

Não foi efetuada qualquer avaliação de impacto para a presente proposta, dado não existirem novos e importantes efeitos económicos, ambientais e sociais, nem decisões políticas que devam ser tomadas.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

O regulamento atualmente em vigor revelou-se bastante benéfico para a indústria aeronáutica da UE (concessão da isenção de direitos mediante apresentação de um certificado) e para as administrações dos Estados-Membros (aceitação de um tipo específico de certificado, menos complexo do que os regimes aduaneiros suspensivos utilizados anteriormente). O impacto positivo sobre a indústria reflete-se no aumento gradual, no período de 2014-2016, do valor das importações ao abrigo de certificados de navegabilidade (cerca de 11,3 mil milhões de EUR em 2014, 14,9 mil milhões de EUR em 2015 e 18,5 mil milhões de euros em 2016). O relatório da Comissão sobre a aplicação do regulamento (ver *supra*) está, neste momento, a ser apresentado ao Conselho.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem incidência nos direitos fundamentais.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A proposta não tem implicações orçamentais. Os operadores económicos do setor já tinham a possibilidade de utilizar regimes aduaneiros suspensivos, mesmo antes da entrada em vigor do Regulamento (CE) n.º 1147/2002 do Conselho, pelo que a proposta não introduz alterações significativas.

## **5. OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

As medidas propostas devem ser geridas no âmbito da Pauta Aduaneira Integrada da União Europeia (TARIC) e aplicadas pelas administrações aduaneiras dos Estados-Membros.

Proposta de

## **REGULAMENTO DO CONSELHO**

**que suspende temporariamente os direitos autónomos da Pauta Aduaneira Comum aplicáveis a certas mercadorias destinadas ser incorporadas ou utilizadas em aeronaves, e revoga o Regulamento (CE) n.º 1147/2002**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 31.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1147/2002<sup>1</sup> do Conselho suspendeu temporariamente os direitos autónomos da Pauta Aduaneira Comum aplicáveis a determinadas partes, componentes e outras mercadorias destinadas a ser incorporadas ou utilizadas em aeronaves civis, quando importadas ao abrigo de certificados de navegabilidade. O referido regulamento simplificou os procedimentos aduaneiros aplicáveis à importação, com isenção de direitos, de partes, componentes e outras mercadorias utilizadas no fabrico, reparação, manutenção, reconstrução, alteração ou conversão de aeronaves. No entanto, dada a importante evolução técnica e legislativa desde 2002, é necessário adaptar o Regulamento (CE) n.º 1147/2002 e, por motivos de clareza, substituí-lo.
- (2) De acordo com as informações recebidas dos Estados-Membros, a suspensão temporária introduzida pelo Regulamento (CE) n.º 1147/2002 continua a ser necessária a fim de alcançar o objetivo de reduzir a carga administrativa tanto para os operadores económicos do setor da aeronáutica como para as autoridades aduaneiras dos Estados-Membros, dado que as importações efetuadas ao abrigo dos regimes especiais com fiscalização aduaneira, como o regime de destino especial, de aperfeiçoamento ativo ou de entreposto aduaneiro seriam demasiado pesadas. A suspensão temporária deve, por conseguinte, ser mantida.
- (3) Dado que os preços das partes e componentes utilizadas no setor da aeronáutica são geralmente muito superiores aos preços de mercadorias similares utilizadas para outros fins, o risco de que essas mercadorias, importadas com isenção de direitos, possam ser utilizadas noutros setores industriais e, por conseguinte, o risco de abuso da suspensão temporária, é bastante reduzido.

---

<sup>1</sup> Regulamento (CE) n.º 1147/2002 do Conselho, de 25 de junho de 2002, que suspende temporariamente os direitos autónomos da Pauta Aduaneira Comum aplicáveis a certas mercadorias importadas ao abrigo de certificados de navegabilidade (JO L 170 de 29.6.2002, p. 8).

- (4) O Regulamento (UE) n.º 748/2012<sup>2</sup> da Comissão prevê que, para que uma parte possa ser instalada num produto detentor de um certificado-tipo, deve ser acompanhada de um certificado autorizado de aptidão para serviço (formulário 1 da AESA) emitido por uma parte autorizada pelas autoridades da aviação na União. Por conseguinte, a suspensão dos direitos aduaneiros deve ser sujeita à apresentação de um certificado autorizado de aptidão para serviço.
- (5) Além disso, os certificados equivalentes emitidos por países terceiros e os certificados que tenham sido emitidos no âmbito de acordos bilaterais de segurança da aviação celebrados com a União antes da criação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) devem ser igualmente aceites como alternativa aos certificados autorizados de aptidão para serviço (formulário 1 da AESA).
- (6) Considerando que certos certificados são emitidos apenas em formato eletrónico, deve prever-se a possibilidade de, para que possam beneficiar da suspensão, os certificados serem apresentados através de técnicas de processamento eletrónico de dados ou outros meios.
- (7) Sempre que um certificado não possa ser apresentado no momento da declaração das mercadorias para introdução em livre prática, deve ser fornecida uma declaração pelo vendedor das mercadorias em que figure o número de referência do certificado, a fim de permitir que as autoridades aduaneiras dos Estados-Membros controlem os produtos introduzidos em livre prática.
- (8) As autoridades aduaneiras devem, a expensas do importador, poder recorrer à competência de um representante das autoridades da aviação nacionais, no caso de terem indícios suficientes para considerar que os certificados foram falsificados. No entanto, com o intuito de evitar encargos desnecessários para os operadores económicos, as autoridades aduaneiras devem previamente ter em conta o volume das mercadorias a importar, o montante dos direitos devidos se a suspensão estabelecida pelo presente regulamento não for aplicável e o risco de os custos do parecer do perito serem superiores aos benefícios da suspensão dos direitos para o importador no caso de, segundo o parecer dos peritos, as regras aplicáveis à emissão desses certificados não terem sido violadas.
- (9) Tendo em vista assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma lista de posições, subposições e códigos da Nomenclatura Combinada constante do Regulamento (CEE) n.º 2658/87<sup>3</sup> do Conselho para classificação das mercadorias que beneficiam de uma suspensão nos termos do presente regulamento são classificadas e uma lista dos certificados equivalentes ao certificado autorizado de aptidão para serviço (formulário 1 da AESA), bem como para elaborar um modelo de declaração a submeter às autoridades aduaneiras sempre que um certificado não possa ser apresentado no momento da declaração das mercadorias para introdução em livre

---

<sup>2</sup> Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

<sup>3</sup> Regulamento (CEE) n.º 2658/87 do Conselho, de 23 de julho de 1987, relativo à nomenclatura pautal e estatística e à pauta aduaneira comum (JO L 256 de 7.9.1987, p. 1).

prática. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>4</sup>.

- (10) Tendo em conta as extensas modificações introduzidas pelo presente regulamento no que diz respeito às mercadorias que podem beneficiar da suspensão dos direitos autónomos, aos certificados autorizados de aptidão para serviço aceitáveis e aos procedimentos, bem como por razões de clareza, o Regulamento (CE) n.º 1147/2002 deve ser revogado,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### *Artigo 1.º*

Os direitos autónomos da Pauta Aduaneira Comum previstos no Regulamento (CEE) n.º 2658/87 para as partes, componentes e outras mercadorias dos tipos que possam ser incorporados ou utilizados nas aeronaves civis e suas partes durante o fabrico, reparação, manutenção, reconstrução, alteração ou conversão devem ser suspensos.

A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, uma lista de posições, subposições e códigos da Nomenclatura Combinada constante do Regulamento (CEE) n.º 2658/87 para classificação das mercadorias que podem beneficiar da suspensão. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 4.º

#### *Artigo 2.º*

1. Para que as mercadorias beneficiem da suspensão de direitos prevista no artigo 1.º, o declarante deve apresentar um certificado autorizado de aptidão para serviço (formulário 1 da AESA), conforme estabelecido no apêndice I do anexo I do Regulamento (UE) n.º 748/2012, ou um certificado equivalente, às autoridades aduaneiras aquando da apresentação da declaração aduaneira de introdução em livre prática. A declaração aduaneira de introdução em livre prática deve mencionar o número de referência do certificado.

O certificado deve ser apresentado através de técnicas de processamento eletrónico de dados ou de outros meios.

A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, uma lista dos certificados que são consideradas equivalentes ao certificado autorizado de aptidão para serviço (formulário 1 da AESA). Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 4.º

2. Em derrogação do disposto no n.º 1, sempre que o certificado não possa ser apresentado no momento da declaração das mercadorias para introdução em livre prática, o declarante pode, em vez disso, apresentar uma declaração na fatura comercial ou num documento em anexo a esta. Essa declaração deve mencionar um número de referência do certificado. No caso de mercadorias importadas para reparação ou manutenção que perderam o seu estatuto de aeronavegabilidade, a declaração deve fazer referência ao número do certificado original.

A declaração deve ser assinada pelo vendedor das mercadorias.

---

<sup>4</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

A declaração deve ser redigida seguindo um modelo estabelecido pela Comissão através de atos de execução. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 4.º

#### *Artigo 3.º*

Sempre que tenham motivos suficientes para suspeitar da falsificação de um certificado apresentado nos termos do artigo 2.º, n.º 1, as autoridades aduaneiras podem solicitar o parecer de um perito que represente as autoridades da aviação nacionais. O importador deve suportar os custos do parecer do perito.

Para decidirem se devem ou não solicitar o parecer de um perito, as autoridades aduaneiras devem ter em conta o volume das mercadorias a importar, o montante dos direitos devidos se a suspensão estabelecida pelo presente regulamento não for aplicável, bem como o risco de os custos do parecer do perito serem superiores aos benefícios da suspensão de direitos para o importador no caso de, segundo o parecer de peritos, as regras aplicáveis à emissão desses certificados não terem sido violadas.

#### *Artigo 4.º*

A Comissão é assistida pelo Comité do Código Aduaneiro instituído nos termos do artigo 285.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>5</sup>. Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

#### *Artigo 5.º*

O Regulamento (CE) n.º 1147/2002 é revogado. As referências ao regulamento revogado devem entender-se como sendo feitas ao presente regulamento.

#### *Artigo 6.º*

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de [1 de março de 2018].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

---

<sup>5</sup> Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*

## FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

**Regulamento do Conselho que suspende temporariamente os direitos autónomos da Pauta Aduaneira Comum aplicáveis a certas mercadorias destinadas ser incorporadas ou utilizadas em aeronaves, e revoga o Regulamento (CE) n.º 1147/2002**

### 2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

X A proposta não tem implicações orçamentais.

A proposta não tem incidência financeira nas despesas, embora tenha nas receitas - o efeito é o seguinte:

(em milhões de EUR, com uma casa decimal)

| Rubrica orçamental | Receitas | Período de 12 meses, com início em dd/mm/aaaa | [ano: 2017] |
|--------------------|----------|---|-------------|
|                    |          |   |             |

| Situação após a ação |  |
|----------------------|--|
| Rubrica orçamental   |  |
|                      |  |

A presente proposta não tem implicações orçamentais. Os operadores económicos deste setor já tinham a possibilidade de utilizar regimes aduaneiros suspensivos (como o «regime de aperfeiçoamento ativo», o «regime de destino especial» e o «regime de entreposto aduaneiro»), mesmo antes de o Regulamento (CE) n.º 1147/2002 do Conselho estar em vigor, pelo que a atual proposta não implica alterações significativas à legislação em vigor.

Para efeitos informativos, a estimativa do montante dos direitos aduaneiros que correspondem ao volume das importações na UE ao abrigo de «certificados de aeronavegabilidade» para o exercício de 2016 ascenderia a 560 milhões de EUR.

### 3. MEDIDAS ANTIFRAUDE

O artigo 3.º do regulamento prevê que sempre que tenham motivos suficientes para suspeitar da falsificação dos certificados de navegabilidade, as autoridades aduaneiras podem solicitar, a expensas do importador, o parecer de um perito que represente as autoridades da aviação nacionais.