



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 31. Januar 2018
(OR. en)

5797/18

AVIATION 20

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	26. Januar 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 45 final
Betr.:	BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT über die Durchführung der Verordnung über die Luftfahrtauglichkeit (Berichtszeitraum 2014-2016)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 45 final.

Anl.: COM(2018) 45 final



Brüssel, den 26.1.2018
COM(2018) 45 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT
über die Durchführung der Verordnung über die Luftfahrttauglichkeit
(Berichtszeitraum 2014-2016)

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	2
1.1	<u>Allgemeines</u>	2
1.2	<u>Fragebogen</u>	2
2	Bericht über die Feststellungen	3
2.1	<u>Relevanz der Verordnung</u>	3
2.2	<u>Wirksamkeit</u>	4
2.3	<u>Effizienz</u>	5
2.3.1	Wert der Einfuhren	5
2.3.2	Vorteile einer Verringerung des Verwaltungsaufwands	8
2.4	<u>Kohärenz</u>	9
2.5	<u>Kontrolltätigkeiten</u>	10
3	Schlussfolgerungen	12

1 Einleitung

1.1 Allgemeines

Die Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 (im Folgenden die „Luftfahrttauglichkeitsverordnung“) sieht die zeitweilige Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Waren, die mit Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen eingeführt werden¹, vor. Sie ermöglicht die zollfreie Einfuhr von Teilen, Baugruppen und anderen Waren aus Drittländern, die zum Bau, zur Instandsetzung oder Instandhaltung, zum Umbau, zur Änderung oder zur Umrüstung von Luftfahrzeugen verwendet werden. In der Vergangenheit wurden diese im Rahmen besonderer Zollverfahren wie der Endverwendung, der aktiven Veredelung oder dem Zolllagerverfahren eingeführt. Eine Einfuhr im Rahmen besonderer Zollverfahren erforderte eine vorherige und/oder nachträgliche Genehmigung oder eine zollamtliche Überwachung, während die Genehmigung im Rahmen der Luftfahrttauglichkeitsverordnung auf die Vorlage einer Luftfahrttauglichkeitsbescheinigung hin erteilt werden kann. Dieses Verfahren ist weniger aufwendig als die früheren Nichterhebungsverfahren.

Gemäß Artikel 4 der Luftfahrttauglichkeitsverordnung ist dem Rat auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen ein Bericht über die Durchführung der Verordnung vorzulegen. Der Zweck des Berichts besteht darin, die Feststellungen und die Schlussfolgerungen bezüglich der Durchführung der Luftfahrttauglichkeitsverordnung auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen für den Dreijahreszeitraum 2014-2016 („Berichtszeitraum“) darzulegen.

1.2 Fragebogen

Um die erforderlichen Informationen einzuholen, übermittelte die Kommission allen Mitgliedstaaten am 29. Juni 2017 einen Fragebogen. Der Fragebogen bestand aus elf Fragen, die in vier Bereiche unterteilt waren:

1. Wirksamkeit,
2. Effizienz,
3. Kohärenz und
4. Kontrolltätigkeit.

Auch die von den Mitgliedstaaten an die Überwachungsdatenbank weitergeleiteten Informationen wurden im vorliegenden Bericht bei der Bewertung der „Wirksamkeit“ berücksichtigt.

21 Mitgliedstaaten, auf die 93,1 % der Einfuhren im Rahmen der Luftfahrttauglichkeitsverordnung im Berichtszeitraum entfallen, haben den Fragebogen beantwortet. Einige Mitgliedstaaten übermittelten Antworten und Zahlen zu allen Fragen, während andere Mitgliedstaaten nicht in der Lage waren, alle Fragen, insbesondere wenn quantifizierbare Informationen verlangt wurden, zu beantworten.

Ein fünfter Bereich, die „Relevanz“ der Luftfahrttauglichkeitsverordnung, wurde anhand der Informationen der Mitgliedstaaten im Anschluss an eine Umfrage im Zusammenhang mit

¹ Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 des Rates vom 25. Juni 2002 zur zeitweiligen Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Waren, die mit Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen eingeführt werden (ABl. L 170 vom 29.6.2002, S. 8).

möglichen Verbesserungen der Luftfahrttauglichkeitsverordnung, die im Juni 2014 durchgeführt wurde, bewertet.

2 Bericht über die Feststellungen

Dieser Abschnitt des Berichts enthält die Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Relevanz, der Wirksamkeit, der Effizienz und der Kontrolltätigkeiten der Luftfahrttauglichkeitsverordnung. Sie basieren auf den von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen.

2.1 Relevanz der Verordnung

In Abschnitt 1.3 wurde bereits darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten 2014 in einer Umfrage gebeten wurden, mögliche Verbesserungen an der Luftfahrttauglichkeitsverordnung zu ermitteln. Ihre Rückmeldungen enthielten wichtige Informationen über die Durchführung der Verordnung und waren eine nützliche Orientierungshilfe für bestimmte Bereiche, die wegen rechtlicher oder technologischer Entwicklungen verbessert werden mussten.

In ihren Antworten auf die Umfrage wiesen die Mitgliedstaaten auf die Bedeutung der Verordnung hin, da sie den Verwaltungsaufwand dadurch verringert, dass die Zollbeamten alternative Zollverfahren, andere als Bewilligung der Endverwendung, Follow-up und Überwachung anderer besonderer Verfahren (z. B. aktive Veredelung, Lagerverfahren), anwenden können.

Allerdings wiesen einige Mitgliedstaaten darauf hin, dass die Luftfahrttauglichkeitsverordnung dahingehend präzisiert werden muss, welche zugelassenen Bescheinigungen für die Gewährung der Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs erforderlich sind. Ihrer Ansicht nach würde eine Klarstellung in diesem Bereich Unklar, welche Bescheinigungen erforderlich sind, beseitigen und Luftfahrzeugbetreiber darin bestärken, die Möglichkeiten der Luftfahrttauglichkeitsverordnung zu nutzen. Sie forderten außerdem weitere Verbesserungen der Verfahren für die Instandsetzung von Waren.

Die Mitgliedstaaten zogen auch die Möglichkeit in Betracht, die Verfahren für Luftfahrzeugbetreiber so zu vereinfachen, dass zollfreie Einfuhren auf der Grundlage von Bescheinigungen auch für Militärluftfahrzeuge zulässig sind. Grund dafür ist, dass Teile häufig für beide Arten von Flugzeugen verwendet werden können und die Endverwendung bei der Einfuhr nicht immer bekannt ist. Dies entspreche auch Artikel 324 Absatz 1 Buchstabe c der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission, in dem in Bezug auf die vereinfachte Erledigung des Verfahrens der aktiven Veredelung nicht zwischen zivilen Luftfahrzeugen und nicht-zivilen Luftfahrzeugen unterschieden wird. Außerdem entspricht und ergänzt dies die Verordnung (EG) Nr. 150/2003 zur Aussetzung der Einfuhrabgaben für bestimmte Waffen und militärische Ausrüstungsgüter.

Die Antworten in Bezug auf das Verzeichnis der Waren, die für eine Aussetzung im Rahmen der Luftfahrttauglichkeitsverordnung in Betracht kommen, fielen unterschiedlich aus. Einige Mitgliedstaaten zogen den *Status quo* vor, während andere eine nach KN-Position oder -Unterposition aufgeschlüsselte, ausführliche Liste bevorzugten, allerdings unter der Voraussetzung, dass diese leicht zu ändern wäre. Außerdem ist in dieser Hinsicht darauf hinzuweisen, dass die Integration der Luftfahrttauglichkeitsverordnung in den TARIC nicht für alle KN-Codes der Kapitel 25 bis 97 der KN erfolgt ist, sondern dass die Liste der Codes während der Beratungen der Sachverständigengruppe für TARIC-Angelegenheiten gekürzt wurde.

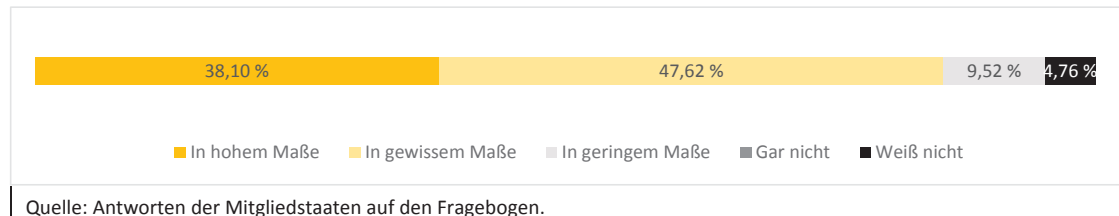
Als Antwort auf diese Anliegen bereitet die Kommission derzeit einen Vorschlag an den Rat vor, der die Luftfahrttauglichkeitsverordnung ersetzen und die Verfahren für die zollfreie Einfuhr bestimmter Waren, die in Luftfahrzeuge eingebaut oder hierfür verwendet werden können, aktualisieren, straffen und weiter vereinfachen soll. Dieser Prozess dürfte bis Ende 2017 abgeschlossen sein.

2.2 Wirksamkeit

Zur Bewertung der Wirksamkeit der Luftfahrttauglichkeitsverordnung wurden den Mitgliedstaaten drei Fragen dazu gestellt, inwieweit die Vereinfachung der Zollverfahren für die Wirtschaftsbeteiligten und die Zollbehörden dazu beigetragen hat, die Ziele der Verordnung zu erreichen. Die Antworten sind in den folgenden Grafiken dargestellt:

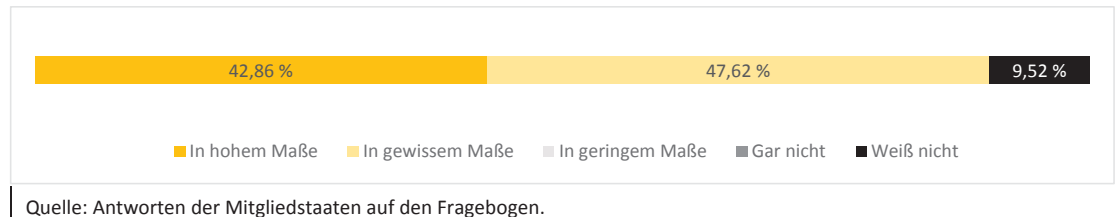
F1: Wurde das Ziel der Luftfahrttauglichkeitsverordnung, nämlich die Vereinfachung der Zollverfahren für die zollfreie Einfuhr von Teilen, Baugruppen und anderen Waren, die zum Bau, zur Instandsetzung oder Instandhaltung, zum Umbau, zur Änderung oder zur Umrüstung von Luftfahrzeugen verwendet werden, erreicht?

Tabelle 1



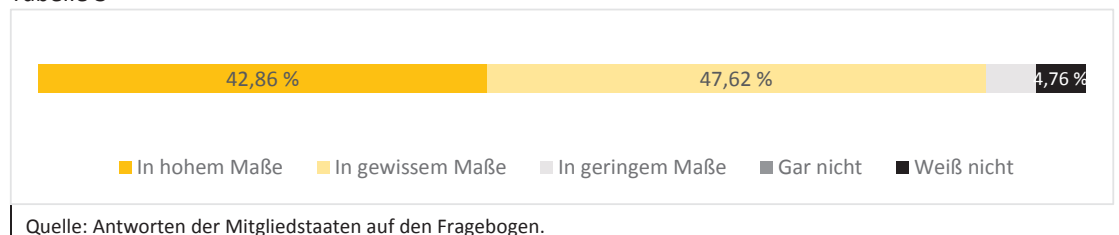
F2: Inwieweit hat sich Ihrer Ansicht nach der Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsbeteiligten der Luftfahrtbranche durch die Luftfahrttauglichkeitsverordnung dadurch verringert, dass Nichterhebungsverfahren (z. B. Endverwendung, aktive Veredelung, Zolllagerverfahren) nicht mehr so häufig angewandt werden mussten?

Tabelle 2



F3: Inwieweit hat sich der Verwaltungsaufwand für die Zollbehörden durch die Luftfahrttauglichkeitsverordnung dadurch verringert, dass die Wirtschaftsbeteiligten nicht mehr so häufig Nichterhebungsverfahren (z. B. Endverwendung, aktive Veredelung, Zolllagerverfahren) anwenden mussten?

Tabelle 3



Die Antworten der Mitgliedstaaten zeigen, dass die Verwaltungen größtenteils (mehr als 85 % der Befragten) der Ansicht sind, dass die Luftfahrttauglichkeitsverordnung ihr Ziel, den Verwaltungsaufwand für Wirtschaftsbeteiligte der Luftfahrtbranche zu verringern, erreicht hat. Die meisten sind außerdem der Meinung, dass die Verordnung dazu beigetragen hat, den Verwaltungsaufwand für die nationalen Zollbehörden zu verringern.

Die Kosteneinsparungen für Unternehmen in der EU, die Teile, Baugruppen und andere Waren unter Zollausssetzung einführen, können umfangreichere Vorteile bewirken, beispielsweise die Wettbewerbsfähigkeit steigern, zu effizienteren Produktionsmethoden führen und zur Schaffung oder Erhaltung von Arbeitsplätzen in der EU beitragen.

Zwei Mitgliedstaaten gaben jedoch an, dass manche Wirtschaftsbeteiligte noch immer auf dem Verfahren der aktiven Veredelung bestehen und die vereinfachten Verfahren im Rahmen der Luftfahrttauglichkeitsverordnung nicht anwenden.

2.3 Effizienz

Es wurden Daten der Überwachungsdatenbank verwendet, um den Wert der im Rahmen der Verordnung getätigten Einfuhren im Berichtszeitraum zu bemessen. Diese Informationen finden sich in Abschnitt 2.3.1, aufgeschlüsselt nach Herkunft der Einfuhren, einführendem Mitgliedstaat und KN-Unterposition.

2.3.1 Wert der Einfuhren

Tabelle 4: Einfuhrwert in EUR für die Jahre 2014 bis 2016, aufgeschlüsselt nach Herkunftsland

Einfuhrwerte je Herkunftsland	2014	2015	2016	Gesamtbetrag für den Zeitraum 2014 bis 2016
Vereinigte Staaten von Amerika	8 658 536 103	11 112 281 769	14 010 541 826	33 781 359 698
Kanada	630 774 271	822 536 320	960 885 100	2 414 195 690
Singapur	253 882 594	252 674 439	255 790 579	762 347 612
Japan	184 631 396	242 008 025	278 012 288	704 651 709
Türkei	85 705 800	173 137 100	233 401 407	492 244 307
China	111 280 770	172 631 537	168 208 313	452 120 619
Mexiko	72 617 669	155 400 109	205 357 625	433 375 404
Schweiz	135 621 526	97 256 260	103 608 054	336 485 840
Philippinen	47 909 481	63 139 468	164 470 527	275 519 476
Taiwan	50 860 474	76 550 593	66 832 444	194 243 511
Gesamtbetrag der 10 wichtigsten Länder	10 231 820 084	13 167 615 619	16 447 108 162	39 846 543 865
Gesamtbetrag aller Länder	11 289 774 034	14 906 427 347	18 522 590 954	44 718 792 334

Quelle: Überwachungsdatenbank

Der Gesamtwert aller Einfuhren in die EU im Berichtszeitraum beläuft sich auf 44 718 792 334 EUR. Auf die 10 wichtigsten Herkunftsländer nach Einfuhrmengen entfallen 39 846 543 865 EUR (89,1 %) des Gesamtbetrags. Vorstehende Tabelle zeigt eine stetige Zunahme der Einfuhrwerte im Berichtszeitraum.

Aus der Tabelle geht deutlich hervor, dass die Vereinigten Staaten von Amerika im Berichtszeitraum das bei weitem wichtigste Herkunftsland in Bezug auf den EUR-Handelswert waren. Kanada verbuchte den zweithöchsten Handelswert, mit steigender Tendenz im Berichtszeitraum. Singapur verzeichnete den dritthöchsten Handelswert, wobei der Wert der ausgeführten Waren im Berichtszeitraum relativ konstant blieb. Der Wert der Einfuhren ist für Japan (+51 %), die Türkei (+ 172 %), Mexiko (+182 %) und die Philippinen (+ 243 %) deutlich gestiegen.

Tabelle 5: Die erste und die letzte Spalte der Tabelle 4, dargestellt als Tortendiagramm, zeigen den Prozentsatz der Einfuhrwerte (die 10 wichtigsten Herkunftsländer und der Gesamtbetrag für alle Herkunftslander in den Jahren 2014 bis 2016)

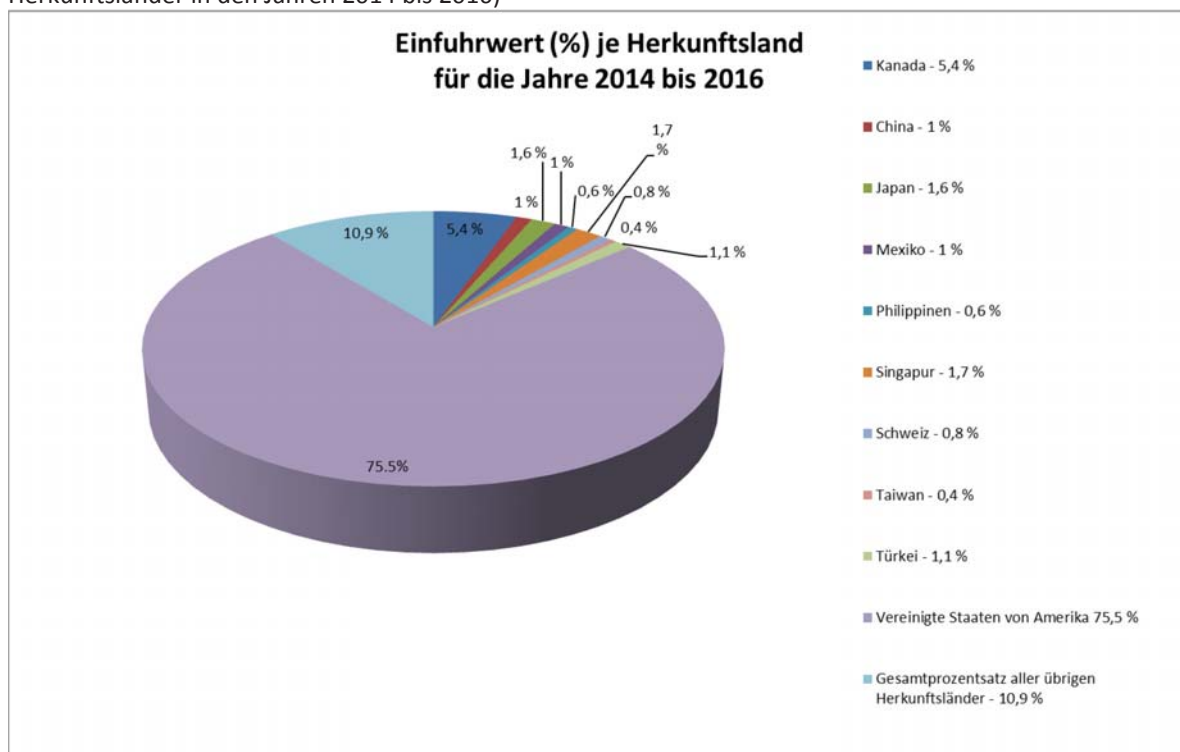
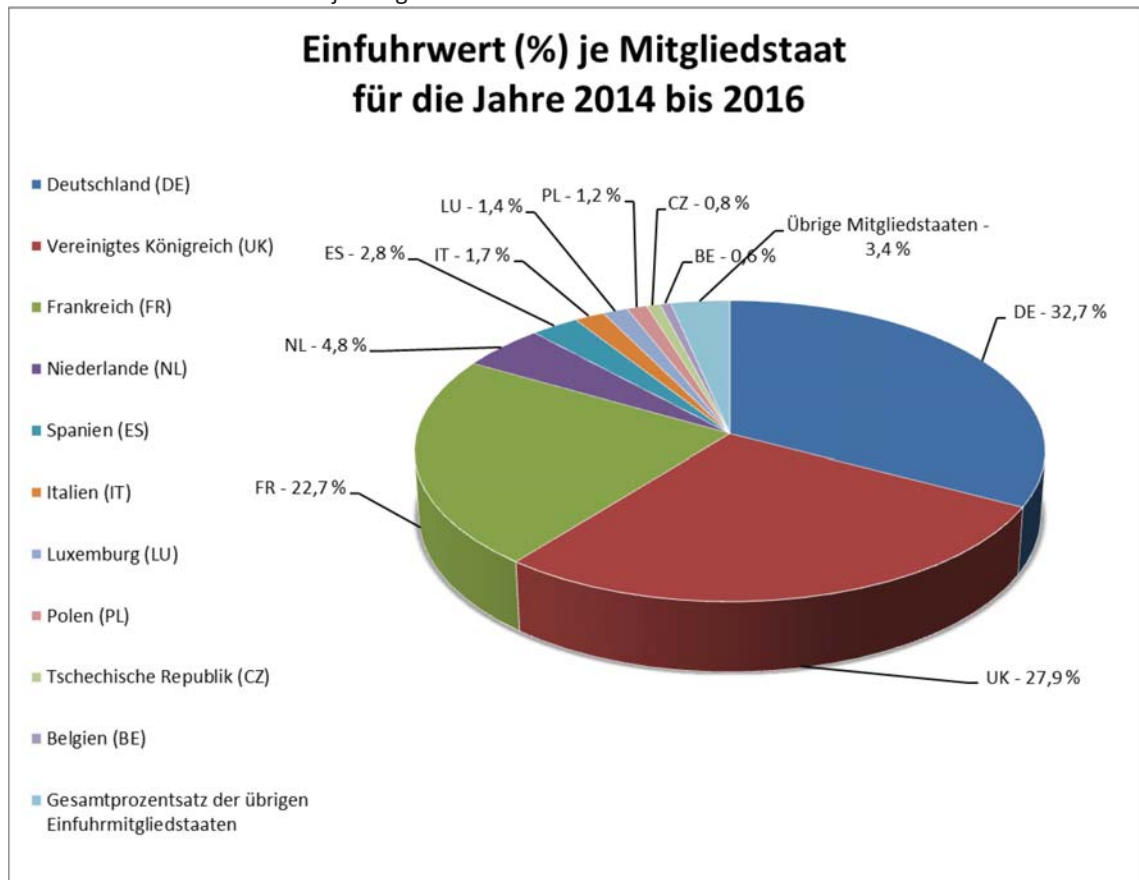


Tabelle 6: Wert der Einfuhren in EUR je Mitgliedstaat für die Jahre 2014 bis 2016

Einfuhrwerte je Mitgliedstaat	2014	2015	2016	Gesamtbetrag
Deutschland	3 953 545 804	4 888 963 973	5 801 425 448	14 643 935 225
Vereinigtes Königreich	3 067 202 607	4 112 329 609	5 302 307 837	12 481 840 053
Frankreich	2 283 119 979	3 402 016 736	4 453 822 183	10 138 958 898
Niederlande	577 602 997	717 607 299	865 998 485	2 161 208 781
Spanien	406 207 547	391 394 246	432 677 834	1 230 279 626
Italien	142 749 661	269 796 330	361 276 115	773 822 106
Luxemburg	204 498 753	210 331 595	225 266 316	640 096 664
Polen	131 030 197	168 749 737	214 885 793	514 665 727
Tschechische Republik	81 283 683	153 500 591	114 602 786	349 387 060
Belgien	76 789 159	80 363 341	120 178 533	277 331 033
Gesamtbetrag der 10 wichtigsten Einfuhrmitgliedstaaten	10 924 030 386	14 395 053 456	17 892 441 331	43 211 525 173
Gesamtbetrag aller Mitgliedstaaten	11 289 774 034	14 906 427 347	18 522 590 954	44 718 792 334

Quelle: Überwachungsdatenbank

Tabelle 7: Die erste und die letzte Spalte der Tabelle 6, dargestellt als Tortendiagramm, zeigen den Prozentsatz der Einfuhrwerte je Mitgliedstaat für die Jahre 2014 bis 2016



Drei Mitgliedstaaten [DE, UK und FR] verzeichneten im Berichtszeitraum die höchsten Einfuhrwerte, was sich dadurch erklären lässt, dass der größte Flugzeughersteller in der EU Produktionsstätten in diesen Ländern hat. Ihre Einfuhren belaufen sich auf 37 264 734 176 EUR (83,3 %) des Gesamtwerts von 44 718 792 334 EUR in diesem Zeitraum. Allerdings stiegen die Einfuhrwerte für die übrigen Mitgliedstaaten (insbesondere NL, IT und PL) im Berichtszeitraum ebenfalls.

Tabelle 8: Die 15 am häufigsten verwendeten KN-Unterpositionen in EUR in den Jahren 2014 bis 2016

Die 15 am häufigsten verwendeten KN-Unterpositionen	Warenbezeichnung	Gesamtbetrag für 2014-2016 in EUR
8411 91	Teile von Turbo-Strahltriebwerken oder Turbo-Propellertriebwerken	19 384 532 811
8803 30	Andere Teile von Hubschraubern oder Starrflügelflugzeugen (ausgenommen Segelflugzeuge)	3 383 005 487
8411 12	Turbo-Strahltriebwerke mit einer Schubkraft von mehr als 25 kN	3 329 771 994
9014 20	Navigationsinstrumente, -apparate und -geräte für die Luft- oder Raumfahrt (andere als Kompass)	1 200 399 757
8803 20	Fahrgestelle und Teile davon	840 848 278

8537 10	Tafeln, Felder, Konsolen, Pulte, Schränke und andere Träger, mit mehreren Geräten der Position 8535 oder 8536 ausgerüstet, zum elektrischen Schalten oder Steuern oder für die Stromverteilung, einschließlich solcher mit eingebauten Instrumenten oder Geräten des Kapitels 90, sowie numerische Steuerungen, ausgenommen Vermittlungseinrichtungen der Position 8517 für eine Spannung von 1 000 V oder weniger	734 716 410
8411 22	Turbo-Propellertriebwerke mit einer Leistung von mehr als 1 100 kW	673 655 101
8481 80	Armaturen und ähnliche Apparate für Rohr- oder Schlauchleitungen, Dampfkessel, Sammelbehälter, Wannen oder ähnliche Behälter, einschließlich Druckminderventile und thermostatisch gesteuerte Ventile	516 308 529
8411 99	Teile von anderen Gasturbinen	508 717 133
8411 21	Turbo-Propellertriebwerke mit einer Leistung von 1 100 kW oder weniger	472 935 098
9032 89	Instrumente, Apparate und Geräte zum Regeln (andere als Druckregler und Thermostate)	448 780 830
8544 30	Zündkabelsätze und andere Kabelsätze von der für Beförderungsmittel verwendeten Art	354 191 153
8411 11	Turbo-Strahltriebwerke mit einer Schubkraft von 25 kN oder weniger	350 993 592
8526 91	Funknavigationsgeräte	334 871 961
9031 80	Instrumente, Apparate, Geräte und Maschinen zum Messen oder Prüfen, anderweit weder genannt noch inbegriffen;	324 608 356
Quelle: Überwachungsdatenbank		

Die Waren mit dem größten Handelsvolumen im Berichtszeitraum gehören zu den Unterpositionen **8411 91** – Teile von Turbo-Strahltriebwerken oder Turbo-Propellertriebwerken (Zollsatz 2,7 %) - und **8803 30** – Teile von Hubschraubern oder Starrflügelflugzeugen (ausgenommen Segelflugzeuge) (Zollsatz 2,7 %). Auf Unterposition 8411 91 entfallen 43,3 % des Gesamtwerts der Einfuhren.

2.3.2 Vorteile einer Verringerung des Verwaltungsaufwands

Informationen, die eine Quantifizierung der Vorteile jeglicher gemeldeter Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Zollbehörden ermöglichen, sind für die Bewertung der Effizienz von großem Nutzen.

Um die Effizienz weiter bewerten zu können, wurde den Mitgliedstaaten die folgende Frage vorgelegt:

F4: Wie viele Vollzeitäquivalente konnten im Rahmen der Verordnung aufgrund des geringeren Verwaltungsaufwands in Ihrer Verwaltung eingespart werden?

Nach Angaben der Mitgliedstaaten hat die Anwendung der vereinfachten Zollverfahren erhebliche Auswirkungen sowohl für die Zollverwaltungen als auch für die Wirtschaftsbeteiligten. Allerdings können sie die geschätzten Vorteile (ausgedrückt als eingesparte Vollzeitäquivalente), die durch die Verringerung des Verwaltungsaufwands

bewirkt wurden, nicht quantifizieren, entweder weil sie keine Statistiken aufgestellt haben oder weil sich die Vorteile nicht ermitteln ließen.

Die Mitgliedstaaten waren der Auffassung, dass die Verwendung von Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen - für die keine Bewilligung oder Überwachung erforderlich ist - den Verwaltungsaufwand wesentlich verringert hat, weil dadurch Zeit gespart werden konnte, die sonst für die Bewilligung der Endverwendung oder die Überwachung der aktiven Veredelung oder des Zolllagerverfahrens hätte aufgewendet werden müssen.

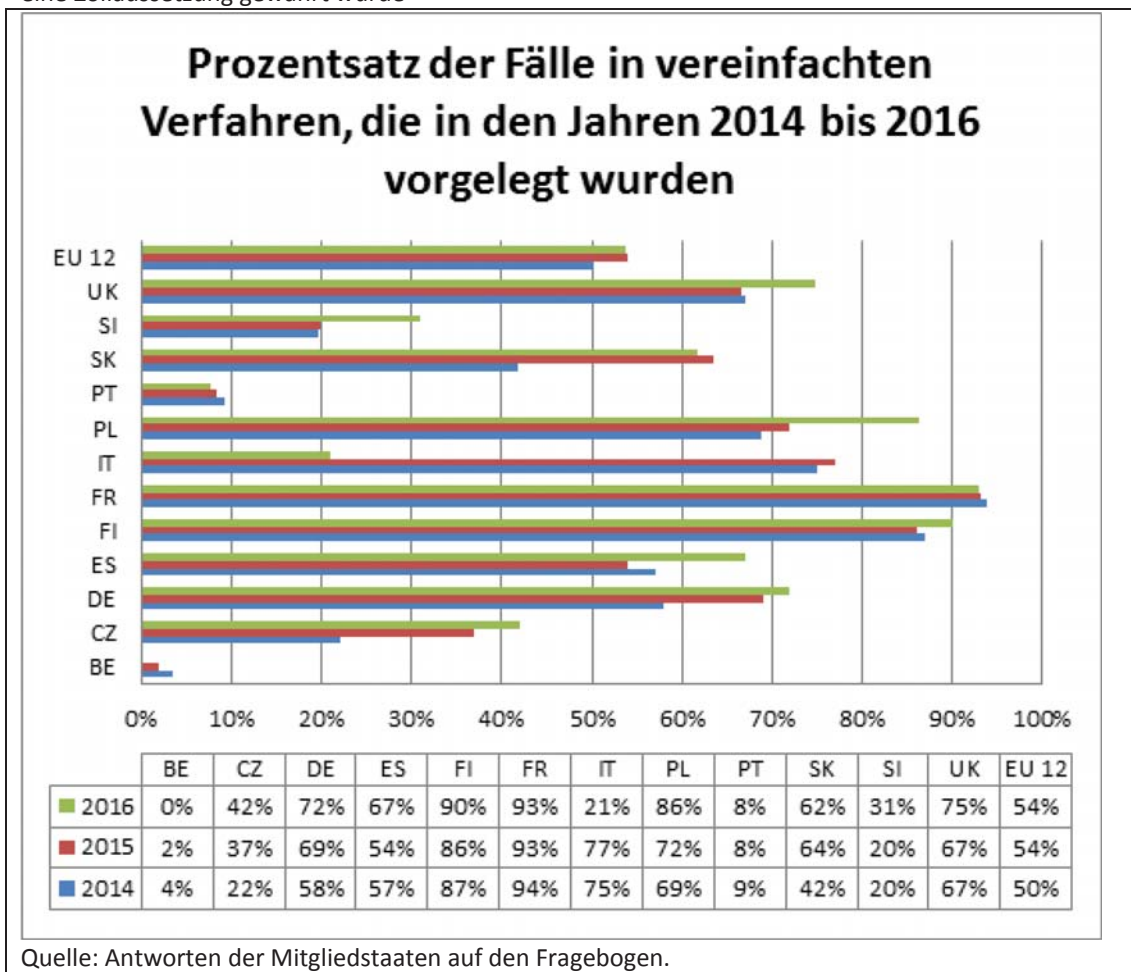
Der hohe Wert der im Rahmen der Luftfahrttauglichkeitsverordnung eingeführten Waren verdeutlicht das Ausmaß der Effizienzvorteile für die Wirtschaftsbeteiligten, die diese Verordnung bewirkt hat.

2.4 Kohärenz

Gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Luftfahrttauglichkeitsverordnung können vereinfachte Verfahren angewandt werden, wenn Waren zum zollrechtlich freien Verkehr überlassen werden. Der Fragebogen enthielt zwei diesbezügliche Fragen, mit denen die Komplementarität und die Kohärenz der Verordnung mit anderen Bereichen des Zollrechts bemessen werden sollten.

F5 und F6: In wie vielen Fällen wurden Waren im Berichtszeitraum unter Zollausssetzung zum zollrechtlich freien Verkehr überlassen (Feld 44 des Einheitspapiers wurde ausgefüllt) und wie hoch ist der Anteil der vereinfachten Verfahren an der Gesamtzahl der Fälle, in denen eine Zollausssetzung gewährt wurde?

Tabelle 9: Prozentsatz der vereinfachten Verfahren im Verhältnis zur Gesamtzahl der Fälle, in denen eine Zollausssetzung gewährt wurde



Aus dem Diagramm geht hervor, dass die Zahl der Fälle im vereinfachten Verfahren im Verhältnis zur Gesamtzahl der Fälle, in denen eine Zollausssetzung gewährt wurde, stabil blieb. Die Zahlen über Einfuhrwerte in den Jahren 2014 bis 2016 zeigen, dass Fälle im Rahmen vereinfachter Verfahren etwas mehr als 50 % der Gesamtzahl der Fälle ausmachen, in denen eine Aussetzung gewährt wurde.

Die vorstehenden Angaben der Mitgliedstaaten zeigen, dass die Luftfahrttauglichkeitsverordnung die Zollvorschriften bezüglich der vereinfachten Einfuhrverfahren ergänzt.

2.5 Kontrolltätigkeiten

Zusätzlich zu den normalen zollamtlichen Kontrollen auf der Grundlage von Risikoanalysen wird in der Luftfahrttauglichkeitsverordnung auf das Risiko gefälschter Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen hingewiesen und ist ein Rückgriff auf Sachverständigengutachten von Vertretern der nationalen Luftfahrtbehörden vorgesehen.

Der Fragebogen enthielt deshalb auch Fragen im Zusammenhang mit den Kontrollen, die die Zollbehörden zur Umsetzung der Verordnung durchführen.

F7: Wie viele Zollkontrollen hat Ihre Verwaltung im Berichtszeitraum bezüglich Waren, die im Rahmen dieser Verordnung eingeführt wurden, durchgeführt?

Nach Angaben der Mitgliedstaaten wird von den Wirtschaftsbeteiligten erwartet, dass sie den Zollbehörden alle relevanten Informationen für die Zollkontrolle vorlegen. Wenn sie die vereinfachten Verfahren im Rahmen der Verordnung beantragen möchten, sind die Wirtschaftsbeteiligten verpflichtet, eine Luftfahrttauglichkeitsbescheinigung vorzulegen. Dies ist eine Voraussetzung für die Gewährung einer günstigen zolltariflichen Behandlung bei der Überlassung zum zollrechtlich freien Verkehr. Die Zollbehörden müssen daher die erforderlichen Kontrollen durchführen und prüfen, ob die Luftfahrttauglichkeitsbescheinigung dem Muster der Bescheinigung entspricht.

Die Mitgliedstaaten übermittelten unterschiedliche Antworten zur Zahl der durchgeführten Kontrollen. Zusätzlich zu den Angaben über die Zahl der Zollkontrollen insgesamt legten einige auch Zahlen über Kontrolltätigkeiten wie Dokumentenkontrolle, Warenbeschau und nachträgliche Prüfungen vor.

Tabelle 10: Zollkontrollen, die in den Jahren 2014 bis 2016 für Waren durchgeführt wurden, die im Rahmen der Luftfahrttauglichkeitsverordnung durchgeführt wurden

Frage 7:	Anzahl der Kontrollen
Warenbeschau	97
Dokumentenprüfungen	13 981
Prüfungen der Bescheinigungen	142
Nachträgliche Prüfungen	7
Zollkontrollen (ohne nähere Angaben)	6 705
Insgesamt	20 932
Quelle: Antworten der Mitgliedstaaten auf den Fragebogen.	

F8: Wie hoch ist der Gesamtbetrag der Zölle, der im Berichtszeitraum wegen vorschriftswidrigen Verhaltens von Wirtschaftsbeteiligten vereinnahmt wurde?

Die meisten Mitgliedstaaten führen keine diesbezüglichen Statistiken und haben auch keine schwerwiegenden Unregelmäßigkeiten bei der Anwendung der Luftfahrttauglichkeitsverordnung festgestellt. Die Mitgliedstaaten berichteten mehrheitlich, dass sie nachträgliche Prüfungen vorgenommen habe, um die Zuverlässigkeit des Verfahrens zu überprüfen. Der höchste, von einem Mitgliedstaat nach Feststellung einer Unregelmäßigkeit vereinnahmte Betrag an Zöllen belief sich auf 21 681 EUR. Nennenswert ist, dass es Fälle gibt, in denen Anmeldungen mit dem Präferenzcode 119 von den Zollbehörden der Mitgliedstaaten abgelehnt wurden, weil Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen eigentlich Konformitätsbescheinigungen waren, die eindeutig nicht unter die Luftfahrttauglichkeitsverordnung fallen. Einige Mitgliedstaaten gaben auch an, dass ihre Zollbehörden neben den Zollkontrollen (Dokumente oder Warenbeschau) noch stets einen Frachtbrief verlangen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die Baugruppen, denen die Luftfahrttauglichkeitsbescheinigung beigefügt ist, auch tatsächlich in die Luftfahrzeuge eingebaut wurden oder ihrem Betrieb dienen. Wird kein Frachtbrief vorgelegt, wird nach Angaben der Mitgliedstaaten das Verfahren zur Einziehung der betreffenden Zölle eingeleitet.

F9: Wie häufig hat Ihre Verwaltung im Berichtszeitraum ein Sachverständigengutachten von einem Vertreter der nationalen Luftfahrtbehörden (Artikel 3) eingeholt?

Aus den Antworten der Mitgliedstaaten ging hervor, dass sie bei einem begründeten Verdacht, dass Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen gefälscht wurden, ein Gutachten von einem Vertreter der nationalen Luftfahrtbehörden einholen. Außerdem führten die Mitgliedstaaten in mehreren Fällen informelle Konsultationen mit den nationalen Zivilluftfahrtbehörden durch, um die Echtheit und die Richtigkeit der Bescheinigungen zu validieren.

F10: Wie viele gefälschte Bescheinigungen wurden im Berichtszeitraum in Anwendung des Artikels 3 insgesamt festgestellt?

Kein Mitgliedstaat hat im Berichtszeitraum gefälschte Bescheinigungen ermittelt. Allerdings hat eine Mehrzahl eine Kopie der Bescheinigung mit einem Stempel „GLEICHLAUTENDE ABSCHRIFT“ erhalten.

F11: Wie hoch waren die durchschnittlichen Kosten für die Einholung eines Gutachtens gemäß Artikel 3 der Verordnung von Ihren nationalen Luftfahrtbehörden?

Die meisten Mitgliedstaaten legten zu dieser Frage keine Statistiken vor, weil sie keine förmlichen Gutachten angefordert hatten. Mitgliedstaaten, die Gutachten eingeholt hatten, erhielten sie in den meisten Fällen als „informelle Konsultation“ kostenlos.

Bei den Kontrollen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Einfuhren im Rahmen der Luftfahrttauglichkeitsverordnung wurden nur wenige Fälle vorschriftswidrigen Verhaltens ermittelt.

3 Schlussfolgerungen

Die Verordnung (EG) Nr. 1147/2002 wurde für die Jahre 2014 bis 2016 auf ihre Relevanz, Wirksamkeit, Effizienz und Kontrolltätigkeit hin bewertet. Gemessen an diesen Faktoren hatte die Verordnung wichtige positive Auswirkungen sowohl für die Wirtschaftsbeteiligten als auch für die Zollbehörden.

Die Verordnung sieht die zeitweilige Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte Waren, die mit Luftfahrttauglichkeitsbescheinigungen eingeführt werden, vor. Sie hat die Zollverfahren für die zollfreie Einfuhr von Teilen, Baugruppen und anderen Waren vereinfacht, die zum Bau, zur Instandsetzung oder Instandhaltung, zum Umbau, zur Änderung oder zur Umrüstung von Luftfahrzeugen verwendet werden und die früher im Rahmen der aktiven Veredelung eingeführt wurden.

Außerdem können die Kosteneinsparungen für Unternehmen in der EU, die Teile, Baugruppen und andere Waren unter Zollausssetzung einführen, umfangreichere Vorteile bewirken, beispielsweise die Wettbewerbsfähigkeit steigern, zu effizienteren Produktionsmethoden führen und zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen in der EU beitragen.

Die von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen zeigen deutlich, dass das eigentliche Grundprinzip für die Vereinfachung der Zollverfahren und die Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs nach wie vor Gültigkeit hat. Die Verordnung gewährleistet Klarheit, vereinfacht die Verfahren, verringert den

Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsbeteiligten und die Zollbehörden und trägt zu einer Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtindustrie in der EU bei.

Als Antwort auf die Anliegen der Mitgliedstaaten hat die Kommission dem Rat einen Vorschlag vorgelegt, mit dem die Luftfahrttauglichkeitsverordnung ersetzt werden soll, um die Verfahren für die zollfreie Einfuhr von Waren, die in Luftfahrzeuge eingebaut oder hierfür verwendet werden können, zu aktualisieren, zu straffen und weiter zu vereinfachen. Dieser Prozess dürfte bis Ende März 2018 abgeschlossen sein.