



COMMISSION EUROPÉENNE
DIRECTION GÉNÉRALE
FISCALITÉ ET UNION DOUANIÈRE
Politique douanière, législation, tarif douanier
La législation douanière

Bruxelles, le 27 février 2015
TAXUD/A2/SPE/MRe
D (2015)1170355

TAXUD/A2/SPE/2012/047/REV2-FR

Document de travail

COMITÉ DU CODE DES DOUANES

Section des procédures spéciales

Perfectionnement actif

Simplification de l'apurement du régime du perfectionnement actif au titre de l'article 544,
point c), des DAC

Le présent document sera examiné lors d'une prochaine réunion du comité.

Objet du document et contexte

La Commission doit veiller à l'application correcte et uniforme de la réglementation douanière dans tous les États membres. Elle a reconnu l'existence de difficultés particulières concernant la simplification de l'apurement du régime de perfectionnement actif au titre de l'article 544, point c), des DAC dénommé ci-après « apurement simplifié ». Le présent document a pour objet de résoudre ces difficultés. Il ne concerne pas le régime de perfectionnement actif « rembours » dans la mesure où ce régime n'existera plus une fois que le code des douanes de l'Union sera en vigueur.

À la demande de deux États membres, la question a été discutée lors des 24^e, 25^e, 26^e et 27^e réunions du comité.

La proposition de la Commission visant à étendre le champ d'application de l'article 544, point c), des DAC en particulier aux aéronefs militaires par le biais de l'amendement du règlement 2454/93 autorise ces aéronefs à bénéficier de l'apurement simplifié du régime de perfectionnement actif de la même manière que l'aviation civile.

La question a été examinée lors des 35^e et 38^e réunions du Comité et a reçu l'avis favorable des États membres (vote) le 8 octobre 2014.

Au regard de ces discussions et des échanges de vues entre les délégués, les opérateurs économiques et la Commission, le Comité ont accepté les conclusions suivantes, qui ont été proposées par la Commission:

Conclusions

1. L'article 544, point c), des DAC constitue une simplification car les marchandises d'importation doivent être considérées comme ayant été réexportées, quand bien même elles ont été mises sur le marché communautaire sans présentation d'une déclaration en douane de mise en libre pratique et sans avoir été soumises au paiement de droits de douane. Seul le placement des marchandises sous le régime du perfectionnement actif est soumis au dépôt d'une déclaration en douane. Cette simplification a pour objet de renforcer la compétitivité de l'industrie aéronautique au niveau international et contribue à la création de valeur ajoutée dans l'Union européenne.

Le champ d'application de l'article 544, point c), des DAC est étendu aux aéronefs militaires, de façon que ces aéronefs bénéficient de l'apurement simplifié du régime du perfectionnement actif de la même manière que les aéronefs civils.

(mesures publiées au JO L:

http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:JOL_2014_330_R_0006&from=FR)

2. La livraison d'aéronefs est considérée comme une réexportation par laquelle le régime du perfectionnement actif est apuré. Cependant, dans la pratique, l'apurement par le fabricant final ou par chacun de ses sous-traitants intervient à un stade antérieur de la chaîne d'approvisionnement dédiée ou pas à l'aéronautique. L'apurement du régime a lieu dès la première affectation des marchandises d'importation à la fabrication, la réparation, la modification ou la transformation d'aéronefs ou de parties d'aéronefs, pour autant que les écritures du titulaire de l'autorisation permettent de s'assurer de l'application et du fonctionnement corrects du régime (ci-après dénommé «apurement simplifié par anticipation») sans aucune déclaration en douane. Les termes ci-dessus «la première affectation des marchandises d'importation» couvrent également la fourniture de pièces aéronautiques/parties d'avion au constructeur final, ou à une entreprise qui fabrique des produits intermédiaires.

Les écritures du titulaire de l'autorisation devraient contenir des informations relatives à l'identification des marchandises ou produits en fonction de leur stade de fabrication (numéros de pièce, codification interne de l'entreprise, numéros de série, etc.) et de leur affectation à un usage (référence du programme, bon de commande, référence de l'aéronef ou du certificat de navigabilité, etc.). En outre, les écritures de suivi devraient indiquer la date de l'apurement simplifié par anticipation, par exemple la date à laquelle les pièces ont été utilisées par le constructeur final (titulaire de l'autorisation) pour la première fois pour la fabrication d'une partie de l'aéronef sous le régime du perfectionnement actif.

Un exemple concret est fourni en annexe du présent document.

3. Une fois que l'article 544, point c), des DAC a été appliqué, les marchandises d'importation sont considérées comme ayant le statut communautaire (voir article 313 DAC). Par conséquent, les marchandises ne sont plus soumises à la surveillance douanière applicable dans le cadre du régime du perfectionnement actif ni à aucun autre type de contrôle intervenant dans le cadre de la destination particulière. Les autorités douanières ne sont pas obligées de vérifier si, en fin de compte, les marchandises d'importation ont été fournies sous la forme d'un aéronef.

En conséquence, l'aéronef ou les parties d'aéronef, dans lesquels les marchandises d'importation ont été incorporées, ont également le statut communautaire. En cas d'exportation (livraison d'aéronefs ou de parties d'aéronefs à destination d'un pays tiers), c'est le régime de l'exportation qui doit être utilisé (code «1000» et pas «3151»). Cela signifie qu'en matière d'apurement simplifié par anticipation il n'est pas utile de savoir si l'aéronef ou les parties d'aéronef sont livrés à un client établi dans l'UE ou en dehors de l'UE.

4. L'application de l'article 544, point c), des DAC n'exige pas nécessairement qu'un certificat de navigabilité soit produit pour les produits compensateurs. L'apurement simplifié par anticipation peut être accordé pour des marchandises pour lesquelles un certificat de navigabilité ne peut être délivré, par exemple pour des tôles de titane ou d'aluminium utilisées pour la fabrication de parties d'aéronef.

5. L'article 544, point c), des DAC ne peut s'appliquer lorsque les marchandises d'importation sont elles-mêmes soumises à une réparation. Toutefois, il est possible de réparer des marchandises d'importation sous le régime du perfectionnement actif et, par la suite, d'utiliser les marchandises réparées pour la fabrication, la réparation, la modification ou la transformation d'aéronefs ou de parties d'aéronefs en bénéficiant de l'apurement simplifié. Il convient de mentionner que le terme «réparation» couvre également les opérations de maintenance.

Les réparations de marchandises et leur utilisation ultérieure afin de réparer des aéronefs ou des parties d'aéronefs peuvent être couvertes par une seule autorisation de perfectionnement actif. Dans ce cas, la comptabilité doit faire apparaître des informations concernant la réparation des marchandises, (incluant la date à laquelle les marchandises d'importation ont été réparées) et concernant l'apurement simplifié par anticipation.

6. Des parties d'aéronefs neuves et usagées peuvent bénéficier de l'apurement simplifié.

7. Les certificats de circulation ATR peuvent être délivrés pour des aéronefs, obtenus au titre de l'apurement anticipé, sans paiement de droits à l'importation dans la mesure où

l'aéronef est considéré comme étant mis en libre pratique et où les marchandises d'importation sont considérées comme réexportées. Les certificats de circulation ATR peuvent être utilisés en Turquie.

L'administration des douanes turque pourrait, à titre alternatif, appliquer le taux de droit de douane erga omnes (taux égal à zéro) aux aéronefs si ces derniers sont placés sous le régime de la destination particulière. Cela pourrait être envisageable si une autorisation de destination particulière a été accordée et si une garantie a été fournie. Ces formalités administratives ne sont pas nécessaires si un certificat de circulation ATR est produit.

8. Pour ce qui est des produits compensateurs secondaires, tels que les déchets et débris, il convient de signaler que, conformément à l'article 544, point c), des DAC, les marchandises d'importation sont considérées comme réexportées. En conséquence, aucune dette douanière ne peut prendre naissance pour des produits compensateurs secondaires et pour les déchets et débris.

9. Pour ce qui est de l'aspect fiscal, le traitement de la TVA relève de la législation nationale.

Exemple pratique

Des tôles d'aluminium pour la production des ailes de l'aéronef XXX sont fabriquées aux États-Unis. Les tôles d'aluminium sont importées dans l'État membre A par un négociant (société A). Les tôles d'aluminium sont livrées dans le cadre du régime de transit externe (T1) le 1^{er} octobre 2012 dans les locaux d'un sous-traitant pour y être transformées en ailes. Les tôles d'aluminium sont placées sous le régime du perfectionnement actif le 7 octobre 2012 et utilisées par la société B pour la première fois pour la fabrication d'ailes de l'aéronef XXX le 12 octobre 2012. Les ailes sont expédiées vers le lieu d'assemblage final situé dans l'État membre B. Toutes les parties d'aéronef, y compris les ailes, sont ensuite assemblées pour constituer l'aéronef XXX par la société C. Enfin, l'aéronef est livré à destination d'un pays tiers.

L'apurement simplifié par anticipation a lieu une fois que les tôles d'aluminium ont été fournies et utilisées par la société B, pour la première fois, pour la fabrication des produits intermédiaires (ailes) à condition que les écritures du titulaire de l'autorisation (société B) contiennent des informations relatives à l'identification des tôles d'aluminium (numéros de pièce, codification interne à la société, numéros de série, etc.) et à leur affectation à un usage (tel que référence du programme, bon de commande, référence de l'aéronef, etc.). En outre, les écritures doivent indiquer la date à laquelle l'apurement simplifié par anticipation a eu lieu, à savoir le 12 octobre 2012.

Les tôles d'aluminium sont mises en libre pratique depuis le 12 octobre 2012. En supposant que sont utilisées seulement des marchandises communautaires dans l'opération d'assemblage, les ailes sont de statut communautaire. Cela signifie que les ailes peuvent être expédiées vers l'État membre B sans recourir au régime du transit externe. En supposant également que toutes les parties d'aéronef qui sont livrées à l'usine d'assemblage final de l'avion ont le statut communautaire, l'aéronef XXX doit avoir le statut communautaire. La livraison à destination d'un pays tiers est possible dans le cadre de la procédure d'exportation (code 1000).

Notes:

- Le titulaire de l'autorisation de perfectionnement actif (société B) doit présenter un décompte d'apurement (voir l'article 521 des dispositions d'application du code). Aux fins de l'article 521, paragraphe 2, point f), des DAC, il serait suffisant de mentionner l'article 544, point c), des DAC).
- Dans l'exemple donné ci-dessus, seule la société B devrait disposer d'une autorisation de perfectionnement actif.
- En raison de la fiction juridique (les tôles d'aluminium sont considérées comme réexportées) les dispositions de l'article 537 DAC sont applicables en cas d'apurement simplifié par anticipation.
- Les déchets et débris d'aluminium obtenus à partir des tôles suite à l'assemblage réalisé dans l'État membre A possèdent le statut communautaire dans la mesure où les tôles d'aluminium dans leur état initial ont également obtenu le statut communautaire au moment où elles ont été utilisées pour la première fois pour la production des ailes. Le

recyclage ou toute autre utilisation commerciale de ces déchets et débris est possible sans paiement des droits à l'importation.

- Le fait que l'aéronef XXX ait été livré à un client établi dans l'UE ou en dehors de l'UE ne doit pas être pris en compte pour l'application de l'apurement simplifié par anticipation.