



Брюксел, 26.1.2018г.
COM(2018) 45 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА

**относно прилагането на Регламента за летателната годност
(2014—2016 г.)**

СЪДЪРЖАНИЕ

1	Въведение	2
1.1	Общи положения	2
1.2	Въпросник	2
2	Доклад относно констатациите	3
2.1	Релевантност на регламента	3
2.2	Ефективност	4
2.3	Ефикасност	5
2.3.1	Стойност на вноса	5
2.3.2	Ползи от намаляването на административната тежест	9
2.4	Съгласуваност	10
2.5	Контролни дейности	11
3	Заключения	13

1 Въведение

1.1 Общи положения

В Регламент (ЕО) № 1147/2002 на Съвета („Регламент за летателната годност“) се предвижда временното суспендиране на автономните мита по Общата митническа тарифа за някои стоки, внасяни с удостоверения за летателна годност¹. Той допуска опростени митнически процедури за безмитен внос на части, компоненти и други стоки от държави извън ЕС, които се използват за производство, ремонт, техническо обслужване, реконструкция, модифициране или преобразуване на въздухоплавателни средства. В миналото тези стоки са внасяни по специални митнически режими като например специфична употреба, активно усъвършенстване или митническо складиране. За вноса по специалните митнически режими се изискваше предварително и/или последващо разрешение или надзор от страна на митниците, докато съгласно Регламента за летателната годност разрешение може да се даде при представянето на специално „удостоверение за летателна годност“. Този режим е по-облекчен спрямо предходните режими с отложено плащане.

Съгласно член 4 от Регламента за летателната годност, въз основа на информацията, получена от държавите членки, е необходимо да се изпрати доклад до Съвета относно прилагането на регламента. С настоящия доклад се цели да бъдат представени констатациите и заключенията относно прилагането на Регламента за летателната годност въз основа на получената от държавите членки информация за 3-годишния период 2014—2016 г. („разглеждания период“).

1.2 Въпросник

С цел да събере необходимата информация, на 29 юни 2017 г. Комисията изпрати въпросник на всички държави членки. Въпросникът включваше 11 въпроса, разделени в четири области:

1. ефективност;
2. ефикасност;
3. съгласуваност; както и
4. контролна дейност.

При оценяването на областта „ефективност“ в настоящия доклад са използвани също така данните, които държавите членки предоставят в базата данни за надзора.

Отговори на въпросника бяха получени от 21 държави членки, реализирали 93,1 % от вноса по Регламента за летателната годност през разглеждания период. Някои държави членки дадоха отговори и предоставиха данни по всички въпроси, докато други не винаги бяха в състояние да отговорят, по-специално на въпросите, които изискваха количествена информация.

¹ Регламент (ЕО) № 1147/2002 на Съвета от 25 юни 2002 г. за суспендиране на автономните мита по Общата митническа тарифа за някои стоки, внасяни с разрешителни за въздухоплаване (ОВ L 170, 29.6.2002 г., стр. 8).

Въз основа на информацията, получена от държавите членки в отговор на проучване относно възможни подобрения на Регламента за летателната годност, проведено през месец юни 2014 г., беше направена оценка на една пета област — „релевантност“ на Регламента за летателната годност.

2 Доклад относно констатациите

В настоящия раздел на доклада са представени констатациите относно релевантността, ефективността, ефикасността, съгласуваността и контролните дейности по Регламента за летателната годност. Тези констатации са направени на базата на информацията, получена от държавите членки.

2.1 Релевантност на регламента

Както е посочено в раздел 1.3, през 2014 г. сред държавите членки беше проведено проучване за набелязване на възможни подобрения на Регламента за летателната годност. Получената обратна информация от тях предостави важни данни относно прилагането на регламента, както и полезни насоки за някои области, които изискваха подобрения, така че да бъдат отчетени някои законодателни или технологични промени.

С дадените отговори в рамките на проучването държавите членки посочиха колко важен е този регламент за намаляването на административната тежест за митническите служители, тъй като с него се допуска те да прилагат алтернативни митнически процедури, различни от предоставянето на разрешителни за специфична употреба и проследяването и надзора по други специални митнически режими (напр. активно усъвършенстване, складиране).

Все пак редица държави членки подчертаха, че са нужни допълнителни разяснения по Регламента за летателната годност, що се отнася до допустимите удостоверения, даващи право за суспендиране на автономните мита по Общата митническа тарифа. Според тях яснотата в тази област би отстранила неяснотите по отношение на това какви удостоверения са необходими и би насърчила операторите на въздухоплавателни средства да се възползват от възможностите съгласно Регламента за летателната годност. Те поискаха също така допълнителни подобрения на процедурите, касаещи стоките за ремонт.

Държавите членки подкрепиха също така възможността за допълнително опростяване на дейността на операторите на въздухоплавателни средства чрез допускането на безмитен внос въз основа на удостоверения и за военните въздухоплавателни средства. Това се дължи на факта, че много често частите могат да бъдат използвани и за двата вида въздухоплавателни средства и че в момента на вноса специфичната употреба не винаги е известна. Този вариант е съвместим също с член 324, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията, съгласно който при опростено приключване на режим активно усъвършенстване не се прави разграничение между граждански и неграждански въздухоплавателни средства. Наред с това предложението е в съответствие със и допълва Регламент (ЕО) № 150/2003 за суспендиране на вносните мита върху определено въоръжение и военна екипировка.

Реакцията спрямо списъка със стоките, отговарящи на условията за суспендиране съгласно Регламента за летателната годност, беше нееднозначна. Някои държави членки бяха в полза на запазване на съществуващото положение, докато други се изказаха в подкрепа на подробен списък на ниво позиция или подпозиция от КН, при условие че той може да бъде бързо изменен. В тази връзка трябва да се напомни така също, че при интегрирането на Регламента за летателната годност в ТАРИК не са били включени всички кодове по КН от глави 25—97 от КН, а списъкът с кодове е бил съкратен по време на разискванията в Митническата експертна група по въпросите на ТАРИК.

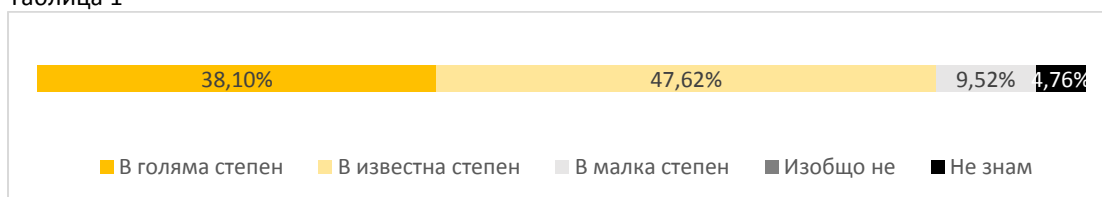
В отговор на тези опасения Комисията понастоящем изготвя предложение до Съвета за замяна на Регламента за летателната годност и за актуализиране, рационализиране и допълнително опростяване на процедурите за безмитен внос на някои стоки, които може да бъдат монтирани или използвани във въздухоплавателни средства. Този процес би трябвало да завърши към края на 2017 г.

2.2 Ефективност

При оценяването на ефективността на Регламента за летателната годност на държавите членки бяха зададени три въпроса, за да се установи в каква степен опростяването на митническите процедури за икономическите оператори и за митническите органи е спомогнало за постигането на целта на регламента. Отговорите са представени в следните графики:

В1. Постигната ли е целта на Регламента за летателната годност за опростяване на митническите процедури за безмитен внос на части, компоненти и други стоки за производство, ремонт, техническо обслужване, реконструкция, модифициране или преобразуване на въздухоплавателни средства?

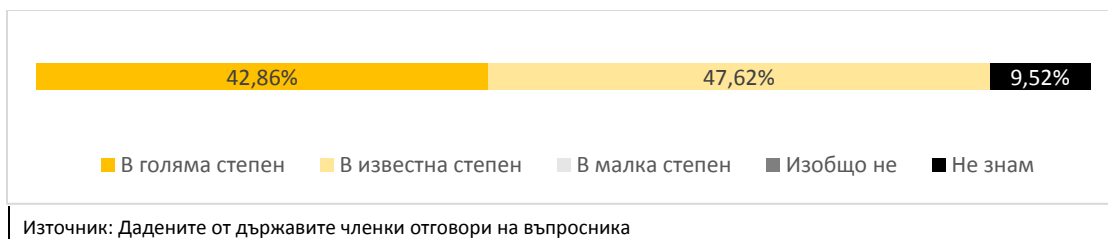
Таблица 1



Източник: Дадените от държавите членки отговори на въпросника

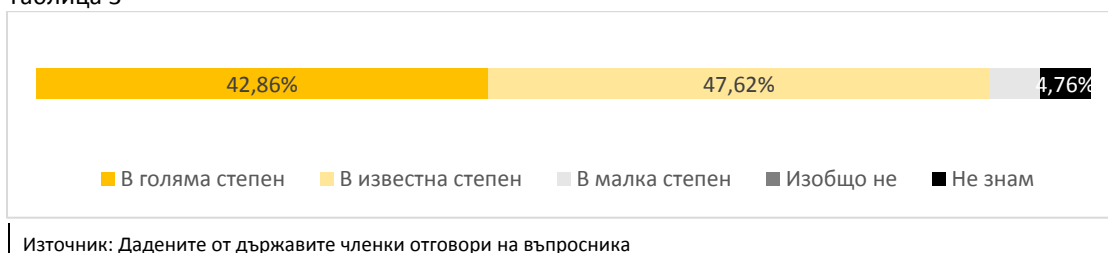
В2: В каква степен считате, че е била облекчена административната тежест за икономическите оператори в сектора на въздухоплаването чрез Регламента за летателната годност, тъй като благодарение на него е намаляла необходимостта те да прибягват до режими с отложено плащане (напр. режим специфична употреба, активно усъвършенстване, митническо складиране)?

Таблица 2



B3: В каква степен е била облекчена административната тежест за митническите органи чрез Регламента за летателната годност, тъй като благодарение на него е намаляла необходимостта икономическите оператори да прибягват до режими с отложено плащане (напр. режим специфична употреба, активно усъвършенстване, митническо складиране)?

Таблица 3



От отговорите на държавите членки е видно, че преобладаващата част от администрациите (повече от 85 % от респондентите) считат, че целта на Регламента за летателната годност да облекчи административната тежест за икономическите оператори в сектора на въздухоплаването е постигната. Преобладаващата част от тях считат също така, че регламентът е спомогнал за намаляването на административната тежест за националните митнически органи.

От намаляването на разходите за предприятията от ЕС, които внасят части, компоненти и други стоки под режим с отложено плащане, може да има много по-разностранни ползи, като например насърчаване на конкурентоспособността в сектора на въздухоплаването в ЕС, повишаване на ефективността на производствените методи и създаване или запазване на работни места в ЕС.

Две държави членки обаче докладваха, че все още има случаи, при които икономическите оператори настояват за режим активно усъвършенстване и не прилагат опростените процедури, предложени от Регламента за летателната годност.

2.3 Ефикасност

За количественото определяне на стойността на вноса по регламента през разглеждания период бяха използвани данни от базата данни за надзора. Тази информация е представена в раздел 2.3.1, като е направена разбивка по произход на вноса, по внасяща държава членка и по подпозиция от КН.

2.3.1 *Стойност на вноса*

Таблица 4: Стойност на вноса в EUR за периода 2014—2016 г. по държава на произход

Стойности на вноса по държава на произход	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Обща стойност за периода 2014—2016 г.
Съединени американски щати	8 658 536 103	11 112 281 769	14 010 541 826	33 781 359 698
Канада	630 774 271	822 536 320	960 885 100	2 414 195 690
Сингапур	253 882 594	252 674 439	255 790 579	762 347 612
Япония	184 631 396	242 008 025	278 012 288	704 651 709
Турция	85 705 800	173 137 100	233 401 407	492 244 307
Китай	111 280 770	172 631 537	168 208 313	452 120 619
Мексико	72 617 669	155 400 109	205 357 625	433 375 404
Швейцария	135 621 526	97 256 260	103 608 054	336 485 840
Филипини	47 909 481	63 139 468	164 470 527	275 519 476
Тайван	50 860 474	76 550 593	66 832 444	194 243 511
Обща стойност за първите 10 държави	10 231 820 084	13 167 615 619	16 447 108 162	39 846 543 865
Обща стойност за всички държави	11 289 774 034	14 906 427 347	18 522 590 954	44 718 792 334
Източник: база данни за надзора				

Общата стойност на целия внос в ЕС за разглеждания период беше в размер на 44 718 792 334 EUR. Първите 10 държави на произход по обем на вноса отчитат 39 846 543 865 EUR (89,1 %) от общата стойност. В горната таблица се наблюдава постоянно увеличаване на стойностите на вноса през разглеждания период.

От таблицата става ясно, че по търговска стойност в евро Съединените американски щати несъмнено са основната държава на произход през целия разглеждан период. Канада заема второто място по търговска стойност, като се отчитат тенденции на покачване през разглеждания период. На трето място по търговска стойност е Сингапур, като стойността на изнесените стоки се запазва относително постоянна през разглеждания период. Значително е увеличена стойността на вноса от Япония (+51 %), Турция (+172 %), Мексико (+182 %) и Филипините (+243 %).

Таблица 5: Данните от първата и последната колона на таблица 4, представени в графичен формат, показват стойностите на вноса, изразени като процент (първите 10 държави на произход и общата стойност за всичките държави на произход за периода 2014—2016 г.)

**Стойност на вноса (%) по държава на произход
за периода 2014—2016 г.**

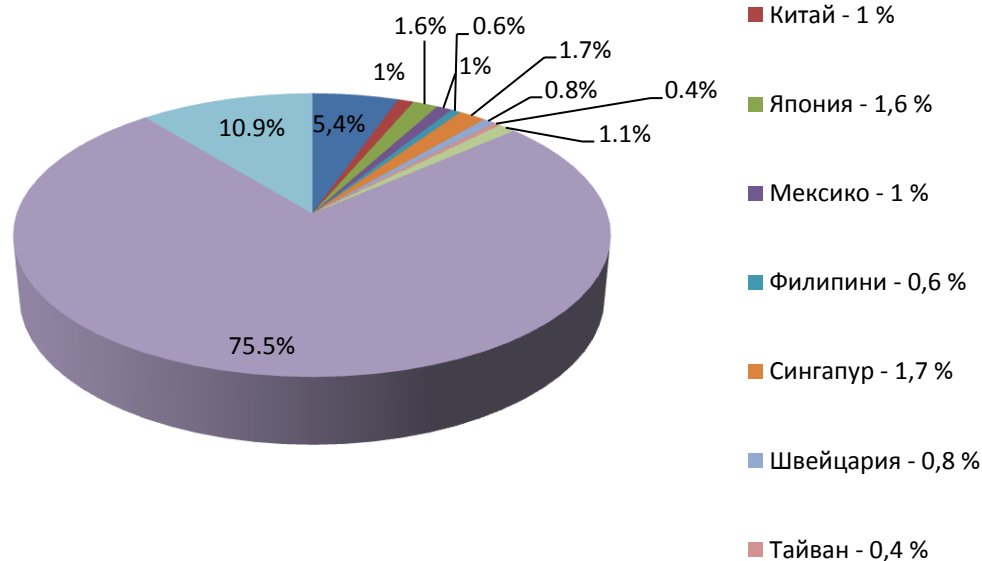


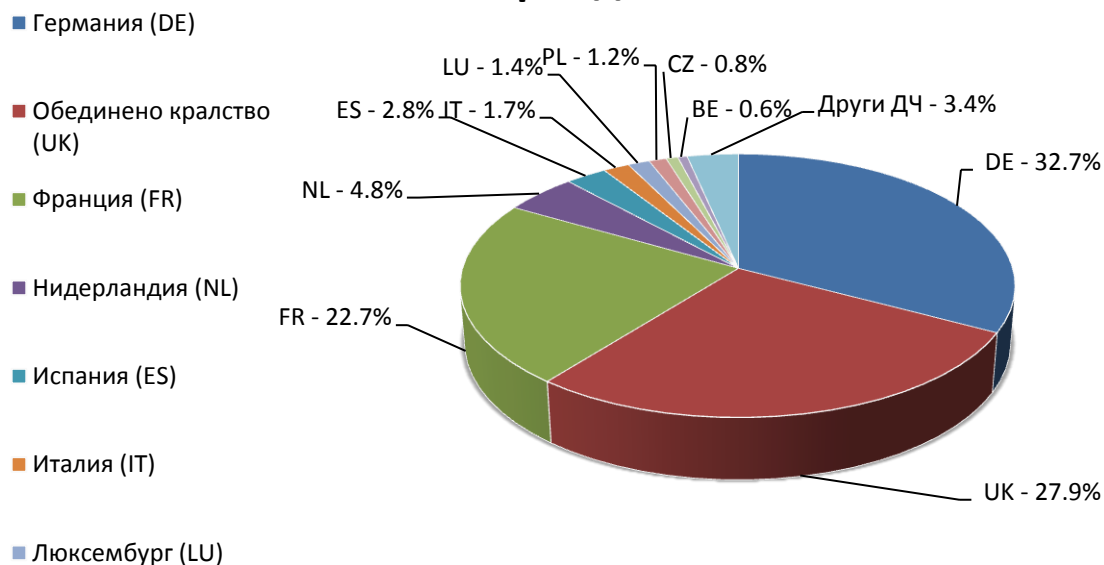
Таблица 6: Стойност на вноса в EUR по държава членка за периода 2014—2016 г.

Стойности на вноса по държава членка	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Обща стойност
Германия	3 953 545 804	4 888 963 973	5 801 425 448	14 643 935 225
Обединено кралство	3 067 202 607	4 112 329 609	5 302 307 837	12 481 840 053
Франция	2 283 119 979	3 402 016 736	4 453 822 183	10 138 958 898
Нидерландия	577 602 997	717 607 299	865 998 485	2 161 208 781
Испания	406 207 547	391 394 246	432 677 834	1 230 279 626
Италия	142 749 661	269 796 330	361 276 115	773 822 106
Люксембург	204 498 753	210 331 595	225 266 316	640 096 664
Полша	131 030 197	168 749 737	214 885 793	514 665 727
Чешка република	81 283 683	153 500 591	114 602 786	349 387 060
Белгия	76 789 159	80 363 341	120 178 533	277 331 033
Обща стойност за първите 10 държави членки вносителки	10 924 030 386	14 395 053 456	17 892 441 331	43 211 525 173
Обща стойност за всички държави членки	11 289 774 034	14 906 427 347	18 522 590 954	44 718 792 334

Източник: база данни за надзора

Таблица 7: Данните от първата и последната колона на таблица 6, представени в графичен формат, показват стойностите на вноса, изразени като процент, по държава членка за периода 2014—2016 г.

Стойност на вноса (%) по държава членка за периода 2014—2016 г.



Три държави членки [DE, UK и FR] отчитат най-високите стойности на вноса за разглеждания период, което може да се обясни с факта, че най-големият авиационен производител в ЕС притежава производствени съоръжения в тях. Реализираният от тях внос е равен на 37 264 734 176 EUR (83,3 %) от общата стойност, възлизаща на 44 718 792 334 EUR за този период. Все пак стойностите на вноса, реализиран от останалите държави членки (особено NL, IT и PL), също са нараснали през разглеждания период.

Таблица 8: 15-те най-често използвани подпозиции от КН в EUR за периода 2014—2016 г.

15-те най-често използвани подпозиции от КН	Описание	Обща стойност за периода 2014—2016 г. в EUR
8411 91	Части за турбореактивни или турбовитлови двигатели	19 384 532 811
8803 30	Други части за самолети или хеликоптери	3 383 005 487
8411 12	Турбореактивни двигатели с тяга, превишаваща 25 kN	3 329 771 994
9014 20	Инструменти и апарати за въздушна или космическа навигация (различни от компасите)	1 200 399 757
8803 20	Колесници и техните части	840 848 278
8537 10	Табла, панели, конзоли, пултове, шкафове и други подобни, оборудвани с два или повече уреда от № 8535 или № 8536 за електрическо управление или разпределение, включително тези, в които са вградени инструменти или апарати от глава 90, както и апаратите за цифрово управление, различни от комутационните системи от № 8517 — за	734 716 410

	напрежение, непревишаващо 1 000 V	
8411 22	Турбовитлови двигатели с мощност, превишаваща 1 100 kW	673 655 101
8481 80	Арматурни артикули и подобни устройства за тръбопроводи, котли, резервоари, вани или подобни съдове, включително редуцирвентили и термостатни вентили	516 308 529
8411 99	Части на други газови турбини	508 717 133
8411 21	Турбовитлови двигатели с мощност, непревишаваща 1 100 kW	472 935 098
9032 89	Инструменти и апарати за автоматично регулиране или контрол: (различни от маностати и термостати)	448 780 830
8544 30	Комплекти проводници за запалителни свещи и други комплекти проводници от видовете, използвани в транспортните средства	354 191 153
8411 11	Турбореактивни двигатели с тяга, непревишаваща 25 kN	350 993 592
8526 91	Радионавигационни апарати	334 871 961
9031 80	Инструменти, апарати и машини за измерване или контрол, неупоменати, нито включени другаде	324 608 356
Източник: база данни за надзора		

Стоките, при които се отчита най-голям търговски обем за разглеждания период, са от подпозиция **8411 91** — Части за турбореактивни или турбовитлови двигатели (2,7 % ставка на митото) и **8803 30** — Части за самолети или хеликоптери (2,7 % ставка на митото). Стоките от подпозиция 8411 91 възлизат на 43,3 % от общата стойност на вноса.

2.3.2 Ползи от намаляването на административната тежест

Много ценна за оценяването на ефикасността е информацията, която позволява да се направи количествена оценка на ползите от всяко докладвано намаляване на административната тежест за митническите органи.

На държавите членки беше зададен следният въпрос, за да се направи допълнителна оценка на ефикасността:

В4: Какви са очакваните ползи, изразени в еквиваленти на пълно работно време, от намаляването на административната тежест, които Вашата администрация е реализирала въз основа на този регламент?

Държавите членки посочиха, че прилагането на опростената митническа процедура съгласно регламента оказва съществено въздействие както върху техните митнически

администрации, така и върху икономическите оператори. Те обаче не могат да направят количествена оценка на очакваните ползи, изразени в еквиваленти на пълно работно време, които са постигнати вследствие на намаляването на административната тежест, тъй като или не са преценили статистическите данни, или не е възможно да бъдат определени предимствата.

Държавите членки бяха на мнение, че използването на удостоверения за летателна годност — за които не се изисква митническо разрешение или надзор — е довело до значително намаляване на административната тежест, тъй като това е спестило време, което в противен случай би било нужно за издаването на разрешение за режима специфична употреба или за надзор върху режима активно усъвършенстване или складиране.

Значителната стойност на стоките, които се внасят по Регламента за летателната годност, показва мащаба на ползите за операторите от повишената благодарение на регламента ефикасност.

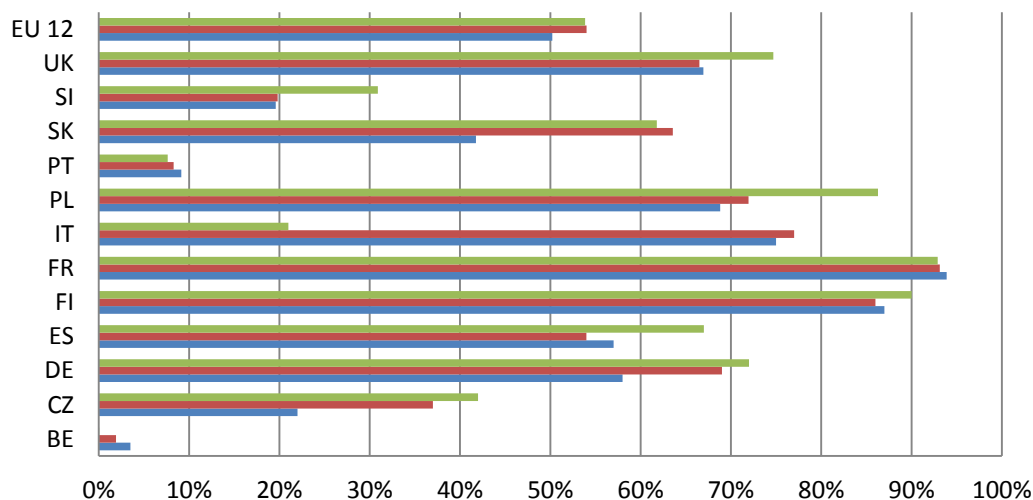
2.4 Съгласуваност

Съгласно член 2, параграф 3 от Регламента за летателната годност опростените процедури може да бъдат прилагани, когато стоките са допуснати за свободно обращение. Във въпросника бяха включени два въпроса в тази връзка, като целта беше да се определи взаимното допълване и съгласуваността на регламента с други области на митническото законодателство:

В5 и В6: Какъв е броят на случаите през разглеждания период, при които стоки под режим с отложено плащане са били допуснати за свободно обращение по опростени процедури (било е попълнено поле 44 от единния административен документ) и какъв е процентът на опростените процедури спрямо общия брой на случаите, при които е бил разрешен режим с отложено плащане?

Таблица 9: Процент на опростените процедури спрямо общия брой на случаите, в които е бил разрешен режим с отложено плащане

Процент на случаите по опростени процедури, представени за периода 2014—2016 г.



	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%

Източник: Дадените от държавите членки отговори на въпросника

От диаграмата е видно, че броят на случаите, които са представени по опростени процедури, се е запазил спрямо общия брой на случаите, в които е бил разрешен режим с отложено плащане. Данните за стойностите на вноса за периода 2014—2016 г. показват, че случаите по опростени процедури представляват малко над 50 % от общия брой на случаите, в които е бил разрешен режим с отложено плащане.

От докладваното по-горе от държавите членки е видно, че е налице допълване между Регламента за летателната годност и митническото законодателство по отношение на опростените процедури за внос.

2.5 Контролни дейности

В допълнение към обичайните митнически проверки, основани на анализ на риска, в Регламента за летателната годност е отчетен рискът от фалшифицирани удостоверения за летателна годност и е предвидено да бъдат поискани експертни мнения от представители на националните въздухоплавателни администрации.

По тази причина във въпросника бяха включени въпроси по отношение на проверките, които митническите администрации извършват с оглед на прилагането на регламента.

B7: Колко митнически проверки на внасяни по настоящия регламент стоки са извършени от Вашата митническа администрация през разглеждания период?

Държавите членки посочиха, че от икономическите оператори се очаква да предоставят на митническите органи цялата съответна информация за целите на митническия контрол. Ако желаят да прилагат опростени митнически процедури съгласно регламента, икономическите оператори трябва да представят удостоверение за летателна годност. Това е условието за предоставяне на благоприятно тарифно третиране за допускане за свободно обращение. Затова митническите органи трябва да извършват необходимите проверки и да установяват дали удостоверението за летателна годност съответства на образца на удостоверението.

Държавите членки дадоха различни отговори по отношение на броя на извършените проверки. Освен общия брой митнически проверки някои държави членки предоставиха също така данни за броя на контролните дейности, като например документни проверки, физически проверки и одити след митническо оформяне.

Таблица 10: Митнически проверки на стоки, внесени съгласно Регламента за летателната годност, извършени през периода 2014—2016 г.

Въпрос 7:	Брой проверки
Физически проверки	97
Документни проверки	13 981
Проверки на удостоверения	142
Одити след митническо оформяне	7
Митнически проверки (неуточнени)	6 705
Общо	20 932
Източник: Дадените от държавите членки отговори на въпросника	

В8: Какъв е общият размер на събраните мита през разглеждания период по причина на нередности или на оператори?

Повечето държави членки не разполагаха със статистически данни по този въпрос, нито пък бяха установили сериозни нередности по отношение на прилагането на Регламента за летателната годност. По-голямата част от държавите членки докладваха, че правят одити след митническото оформяне, за да проверят действителността на процедурата. Най-големият размер на митото, събрано от държава членка след установяване на нередности, е бил 21 681 EUR. Струва си да се отбележи, че имаше случаи, в които митническите органи на държави членки са отказвали декларации с преференциален код 119, тъй като представените удостоверения за летателна годност всъщност са били декларации за съответствие, които определено не попадат в обхвата на Регламента за летателната годност. Някои държави членки отговориха също така, че техните митнически органи винаги изискват сертифициране на пратката в допълнение към митническите проверки (документни или физически). Целта е да се удостовери, че компонентите, които се придружават от удостоверение за летателна годност, действително са били монтирани или използвани във въздухоплавателни средства. При непредставяне на сертификат за

пратка, държавите членки посочиха, че биха открили процедура за събиране на съответните мита.

B9: Колко пъти Вашата администрация е искала експертно мнение от представител на Вашата въздухоплавателна администрация (по член 3) през разглеждания период?

Отговорите на държавите членки показаха, че ако имат основателна причина да подозират, че удостоверенията за летателна годност са били фалшифицирани, те изискват експертно мнение от представител на националната въздухоплавателна администрация. Освен това държавите членки няколко пъти са провеждали неофициални консултации с националните администрации за гражданско въздухоплаване, за да удостоверят автентичността и точността на удостоверенията.

B10: Какъв е общият брой на фалшифицираните удостоверения, които са установени с прилагането на член 3 през разглеждания период?

Нито една от държавите членки не е установила фалшифицирани удостоверения през разглеждания период. Повечето от тях обаче са получавали копие на удостоверението с положен върху него печат „ВЯРНО С ОРИГИНАЛА“.

B11: Какви са средните разходи за получаването на експертно мнение от Вашите национални въздухоплавателни администрации при прилагането на член 3 от регламента?

Повечето държави членки не предоставиха никакви статистически данни по този въпрос, тъй като не бяха искали официални експертни мнения. Държавите членки, които бяха искали експертни мнения, ги бяха получили безплатно, в повечето случаи като „неофициална консултация“.

При извършването от държавите членки проверки на вноса съгласно Регламента за летателната годност бяха установени малко на брой нередности.

3 Заключение

На Регламент (ЕО) № 1147/2002 на Съвета беше направена оценка за периода 2014—2016 г. от гледна точка на релевантност, ефективност, ефикасност, съгласуваност и контролни дейности. От направената оценка по всички тези фактори става ясно, че регламентът е оказал значително положително въздействие както върху икономическите оператори, така и върху митническите администрации.

В регламента се предвижда временното суспендиране на автономните мита по Общата митническа тарифа за някои стоки, внасяни с удостоверения за летателна годност. Благодарение на него са опростени митническите процедури за безмитен внос на части, компоненти и други стоки за производство, ремонт, техническо обслужване, реконструкция, модифициране и преобразуване на въздухоплавателни средства, които преди това са внасяни под режим активно усъвършенстване.

Освен това от намаляването на разходите за предприятия от ЕС, които внасят части, компоненти и други стоки под режим с отложено плащане, може да има много разнообразни ползи, като например насърчаване на конкурентоспособността в

сектора на въздухоплаването на ЕС, повишаване на ефективността на производствените методи и създаване и запазване на работни места в ЕС.

Получената от държавите членки информация ясно показва, че основните мотиви за опростяването на митническите процедури и суспендирането на Общата митническа тарифа продължават да бъдат валидни. С регламента се осигурява яснота, процедурите се опростяват, административната тежест за икономическите оператори и митническите администрации намалява и се повишава конкурентоспособността в сектора на въздухоплаването в ЕС.

В отговор на опасенията, изразени от държавите членки, Комисията е представила предложение до Съвета за замяна на Регламента за летателната годност с цел да се актуализират, рационализират и допълнително да се опростят процедурите за безмитен внос на стоки за монтиране или използване във въздухоплавателни средства. Този процес би трябвало да завърши до края на месец март 2018 г.