

СЪДЪРЖАНИЕ

[1 Въведение 2](#_Toc503966209)

[1.1 Общи положения 2](#_Toc503966210)

[1.2 Въпросник 2](#_Toc503966211)

[2 Доклад относно констатациите 3](#_Toc503966212)

[2.1 Релевантност на регламента 3](#_Toc503966213)

[2.2 Ефективност 4](#_Toc503966214)

[2.3 Ефикасност 5](#_Toc503966215)

[2.3.1 Стойност на вноса 5](#_Toc503966216)

[2.3.2 Ползи от намаляването на административната тежест 9](#_Toc503966217)

[2.4 Съгласуваност 10](#_Toc503966218)

[2.5 Контролни дейности 11](#_Toc503966219)

[3 Заключения 13](#_Toc503966220)

# Въведение

## 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 годност[[1]](#footnote-1). 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“).

## 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.

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.

# 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.

## 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 изменян. 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.**

## 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

|  |
| --- |
| Източник: Дадените от държавите членки отговори на въпросника  |

**В3: 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

|  |
| --- |
| Източник: Дадените от държавите членки отговори на въпросника  |

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.

## 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.

### 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.)

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.

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 напрежение, непревишаващо 1 000 V | **734 716 410** |
| **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 термостатнивентили | **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.

### 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.**

## 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

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.**

## 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.

**В7: 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 образеца 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.

**В9: 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.

**В10: 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“.

**В11: 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 извършваните от държавите членки проверки на вноса съгласно Регламента за летателната годност бяха установени малко на брой нередности.**

# Заключения

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 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 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.

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 (OB L 170, 29.6.2002 г., стр. 8). [↑](#footnote-ref-1)