



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 11.3.2019
COM(2019) 131 final

2019/0073 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité de Gestão da Convenção TIR, no que respeita à proposta de alteração da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, no Comité de Gestão instituído pela Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR¹ («a Convenção TIR»), no âmbito da adoção prevista das emendas relativas às associações TIR e às estâncias aduaneiras que participam em operações TIR.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR

A Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR, de 14 de novembro de 1975 («a Convenção TIR»), visa facilitar o transporte internacional de mercadorias a partir das estâncias aduaneiras de partida até às estâncias aduaneiras de destino, passando por tantos países quanto forem necessários. A Convenção TIR entrou em vigor em 1978. Desde janeiro de 2019, existem 76 partes na Convenção, incluindo 75 Estados e a União Europeia. A União Europeia é Parte na Convenção TIR² desde 20 de junho de 1983. Todos os Estados-Membros são partes na Convenção TIR.

2.2. Comité de Gestão

O Comité de Gestão atua no âmbito da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR. O papel do Comité de Gestão consiste em considerar e adotar emendas à Convenção TIR. As propostas são submetidas a votação e cada Estado, que é parte e está representado numa sessão do Comité de Gestão, dispõe de um voto. A União tem competência exclusiva no domínio aduaneiro regido pela Convenção TIR. No entanto, a União, enquanto organização internacional, não tem direito de voto. Todos os Estados-Membros são partes com direito de voto.

As emendas à Convenção TIR são adotadas por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes. Para tomar uma decisão é necessário um quórum de, pelo menos, um terço dos Estados Partes Contratantes.

2.3. Ato previsto do Comité de Gestão

O Comité de Gestão reunir-se-á em 2019 nas seguintes datas: 7 de fevereiro e 17 de outubro. Numa das suas reuniões ou numa sessão excecional, o Comité de Gestão tomará uma decisão sobre a adoção das emendas propostas à Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR («o ato previsto»).

Os objetivos do ato previsto são os seguintes: i) clarificar quais as autoridades que podem aprovar uma associação ou associações para servir como fiadora; ii) aumentar o número de estâncias aduaneiras de partida e/ou de destino que podem participar numa operação de transporte TIR; e iii) exigir a publicação de informações sobre as limitações do número de estâncias aduaneiras de partida e/ou de destino abertas para as operações TIR.

¹ TIR significa «Transports Internationaux Routiers», ou seja, «Transportes Internacionais Rodoviários».

² Regulamento (CEE) n.º 2112/78 do Conselho, de 25 de julho de 1978, relativo à conclusão da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR), feita em Genebra em 14 de novembro de 1975 (JO L 252 de 14.9.1978, p. 1).

O ato previsto passará a ser vinculativo para as Partes nos termos dos artigos 59.º e 60.º da Convenção TIR. O artigo 59.º diz respeito a emendas do corpo principal da Convenção TIR e prevê: «Sob reserva das disposições do artigo 60.º, qualquer proposta de emenda comunicada ao abrigo das disposições do parágrafo anterior entrará em vigor relativamente a todas as Partes Contratantes três meses após o termo de um período de doze meses contado a partir da data em que a comunicação tenha sido feita, se durante esse período nenhuma objeção à emenda proposta tiver sido notificada por um Estado Parte Contratante ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas. Se, em conformidade com o n.º 3 do presente artigo, tiver sido notificada uma objeção à emenda proposta, a emenda será considerada como não tendo sido aceite e não produzirá qualquer efeito.»

O artigo 60.º diz respeito a emendas dos anexos da Convenção TIR e prevê: «Qualquer proposta de alteração dos anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 examinada em conformidade com os n.ºs 1 e 2 do artigo 59.º entrará em vigor numa data a fixar pelo Comité de Gestão no momento da sua aprovação, a menos que até uma data anterior, fixada pelo Comité de Gestão no mesmo momento, um quinto ou cinco dos Estados que são Partes Contratantes, se esse número for inferior, notificarem o Secretário-Geral das Nações Unidas de que formulam objeções contra a alteração. As datas referidas neste parágrafo serão fixadas pelo Comité de Gestão por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes».

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

A União partilha os objetivos das emendas propostas à Convenção TIR e às suas notas explicativas. A União apoia, nomeadamente, que se clarifique quais as autoridades com competência para aprovar associações a servirem de fiadoras; o aumento do número de estâncias aduaneiras que participam numa operação TIR; e a obrigação de disponibilizar ao público informações sobre quaisquer limitações relativas ao número de estâncias aduaneiras de partida e/ou de destino abertas para as operações TIR.

Mais especificamente, a proposta de emenda do artigo 6.º, n.º 1, da Convenção TIR para substituição da palavra «cada» por «as autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma» tem por base um pedido da Federação da Rússia para refletir o facto de que, tendo em conta as diferentes modalidades de gestão existentes em várias Partes Contratantes, a autoridade competente para autorizar uma associação garante pode nem sempre ser a administração aduaneira. A redação proposta é uma solução de compromisso, uma vez que várias Partes Contratantes, incluindo a União Europeia, manifestaram a sua preocupação relativamente à proposta inicial de suprimir completamente a expressão «autoridades aduaneiras», devido às exigências da legislação nacional ou internacional. A emenda proposta alargaria o âmbito de aplicação da disposição, a fim de proporcionar a flexibilidade necessária.

A proposta de emenda do artigo 18.º, n.º 3, da Convenção TIR para substituição do termo «quatro» por «oito» e do aditamento de um novo número com a seguinte redação: «As autoridades aduaneiras podem limitar o número máximo de estâncias aduaneiras de partida (ou de destino) no seu território a um número inferior a sete, mas que não seja inferior a três» é uma emenda importante. Ao duplicar o número de estâncias aduaneiras que podem participar numa operação TIR, a emenda proposta reforçaria a competitividade do regime TIR e simplificaria significativamente o setor dos transportes. Ao mesmo tempo, com base numa proposta da Federação da Rússia, seria mantida a possibilidade de as Partes Contratantes limitarem o número de estâncias aduaneiras intervenientes no seu território, de modo a evitar potenciais riscos para o seu orçamento de Estado. Esta proposta de emenda deve ser considerada em conjunto com a nova nota explicativa proposta relativa ao artigo 18.º.

A proposta de uma nova nota explicativa do artigo 18.º da Convenção TIR foi elaborada pela Comissão de Controlo TIR (mandatada pelo Comité de Gestão). O seu objetivo é completar a emenda proposta do artigo 18.º, que permite às Partes disporem de um número menos elevado de estâncias aduaneiras de partida e/ou de destino no seu território. A nova nota explicativa proposta exige que, se, numa Parte, as autoridades aduaneiras limitarem o número máximo de estâncias aduaneiras de partida (ou de destino) no seu território, esta informação seja disponibilizada ao público e facultada igualmente à Comissão de Controlo TIR. Este mecanismo evitaria dificuldades jurídicas e logísticas para o setor dos transportes caso existam essas limitações.

A proposta de emenda da nota explicativa do artigo 6.º, n.º 2, da Convenção TIR para substituição da expressão «um país poderão aprovar» por «uma Parte Contratante podem autorizar» visa aumentar a coerência do texto e é de natureza técnica.

A proposta de emenda do anexo 9, 1.Parte, n.º 1, da Convenção TIR, que propõe substituir a expressão «Partes Contratantes» por «autoridades aduaneiras ou outras autoridades competentes de uma Parte Contratante», visa alargar o âmbito da disposição a fim de proporcionar uma maior flexibilidade, tendo em conta as diferentes modalidades de gestão existentes em várias partes. À semelhança da alteração do artigo 6.º, n.º 1, descrita *supra*, esta proposta de emenda baseia-se numa proposta da Federação da Rússia. Assim, a proposta alargaria o âmbito de aplicação da disposição a fim de proporcionar a flexibilidade necessária.

As consultas sobre as emendas propostas foram realizadas com os Estados-Membros no âmbito do Grupo de Peritos Aduaneiros para o regime TIR (coordenação Genebra). Foram efetuadas novas consultas durante as sessões do Grupo de Trabalho da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE) sobre as questões aduaneiras em matéria de transportes.

A coordenação interna, bem como as discussões conjuntas com os Estados-Membros no âmbito do Grupo de Peritos Aduaneiros para o regime TIR, mostraram claramente que não há oposição às emendas propostas.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definem «*as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo*».

A noção de «*atos que produzem efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regulam o organismo em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm um efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «*tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*»³.

³ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, no processo C-399/12, Alemanha/Conselho, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O Comité de Gestão é uma instância criada por um acordo, a saber, a Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR.

O ato que o Comité de Gestão deve adotar é um ato que produz efeitos jurídicos. O ato previsto será vinculativo por força do direito internacional em conformidade com os artigos 59.º 60.º da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR.

O ato previsto não completa nem altera o quadro institucional da Convenção TIR.

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, nomeadamente a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O principal objetivo e o conteúdo do ato previsto dizem respeito à política comercial comum.

A base jurídica material da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 207.º do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 207.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

5. PUBLICAÇÃO DO ATO PREVISTO

Dado que o ato do Comité de Gestão irá emendar a Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das cadernetas TIR e os seus anexos, é adequado publicá-lo no *Jornal Oficial da União Europeia* após a sua adoção.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité de Gestão da Convenção TIR, no que respeita à proposta de alteração da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 207.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado ao abrigo das Cadernetas TIR, de 14 de novembro de 1975 («a Convenção TIR»), foi aprovada, em nome da Comunidade Económica Europeia, pelo Regulamento (CEE) n.º 2112/78 do Conselho⁴ e entrou em vigor na Comunidade em 20 de junho de 1983⁵.
- (2) Nos termos do artigo 59.º 60.º da Convenção TIR, o Comité de Gestão pode adotar emendas por uma maioria de dois terços dos membros presentes e votantes.
- (3) O Comité de Gestão, na sessão extraordinária a realizar em junho de 2019, deve adotar várias emendas à Convenção TIR e aos seus anexos.
- (4) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União no âmbito do Comité de Gestão, dado que as emendas serão vinculativas para a União.
- (5) A fim de refletir as diferentes modalidades de gestão existentes em várias Partes Contratantes, é necessário alargar o âmbito de aplicação dos intervenientes a que se refere o artigo 6.º, da Convenção TIR, da correspondente nota explicativa e do anexo 9 da Convenção TIR, a fim de permitir que outras autoridades que não as autoridades aduaneiras aprovelem uma associação para servir de fiadora das pessoas que utilizam o regime TIR.
- (6) Com vista a facilitar a aplicação da Convenção TIR pela cadeia logística e melhorar a competitividade dos transportes internacionais abrangidos pela Convenção TIR, é necessário emendar o artigo 18.º para aumentar o número de estâncias aduaneiras que podem participar numa operação TIR. Simultaneamente, as autoridades aduaneiras de uma Parte Contratante passam a ter a possibilidade de limitar o número de estâncias aduaneiras que podem participar numa operação TIR no seu território, desde que informem o público e a Comissão de Controlo TIR dessas limitações,

⁴ Regulamento (CEE) n.º 2112/78 do Conselho, de 25 de julho de 1978, relativo à conclusão da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias a coberto das Cadernetas TIR (Convenção TIR), feita em Genebra em 14 de novembro de 1975 (JO L 252 de 14.9.1978, p. 1).

⁵ JO L 31 de 2.2.1983, p. 13.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, na 69.^a ou 70.^a sessão do Comité de Gestão baseia-se nos projetos de emendas que acompanham a presente decisão.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*