



COMISSÃO  
EUROPEIA

Bruxelas, 23.4.2019  
COM(2019) 189 final

2019/0095 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no âmbito da Comissão Mista UE-CTC instituída pela Convenção de 20 de maio de 1987 sobre um regime de trânsito comum, no que diz respeito a alterações à Convenção**

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DA PROPOSTA**

A presente proposta diz respeito a uma decisão que define a posição a adotar, em nome da União, no âmbito da Comissão Mista UE-CTC<sup>1</sup> sobre trânsito comum («a Comissão Mista»), no âmbito da adoção prevista pela Comissão Mista de uma decisão que altera os apêndices da Convenção de 20 de maio de 1987 sobre um regime de trânsito comum<sup>2</sup> («a Convenção»).

### **2. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **2.1. Convenção sobre um regime de trânsito comum**

A Convenção visa facilitar a circulação de mercadorias entre a União Europeia e outros países que sejam Partes Contratantes na Convenção. Alarga o regime de trânsito aduaneiro da União<sup>3</sup> às Partes Contratantes na Convenção que não sejam a União Europeia e estabelece as obrigações dos comerciantes e das autoridades aduaneiras relativamente a mercadorias transportadas ao abrigo deste regime de uma Parte Contratante para outra. Entrou em vigor em 1 de janeiro de 1988.

A União Europeia é Parte Contratante na Convenção. As outras Partes Contratantes são a República da Islândia, a República da Macedónia do Norte, o Reino da Noruega, a República da Sérvia, a Confederação Suíça e a República da Turquia. Estes países são referidos na Convenção como países de trânsito comum.

#### **2.2. Comissão Mista**

Cabe à Comissão Mista administrar a Convenção e assegurar a sua correta aplicação. A Comissão Mista adota, mediante decisão, alterações aos apêndices da Convenção.

As decisões da Comissão Mista são adotadas mediante acordo mútuo<sup>4</sup> pelas Partes Contratantes, nos termos do artigo 14.º, n.º 2, da Convenção.

#### **2.3. Ato previsto da Comissão Mista**

Em maio ou junho de 2019, a Comissão Mista deve adotar, por procedimento escrito, uma decisão destinada a alterar os apêndices da Convenção.

A Convenção foi recentemente alterada em duas ocasiões, em abril de 2016 e em dezembro de 2017<sup>5</sup>, a fim de a alinhar com as disposições do Código Aduaneiro da União («CAU»)<sup>6</sup> e as dos seus atos delegado e de execução relativas ao regime de trânsito da União e ao caráter aduaneiro de mercadorias da União.

São propostas novas alterações para refletir outras alterações na legislação aplicável da UE. São as seguintes:

---

<sup>1</sup> Países de trânsito comum

<sup>2</sup> JO L 226 de 13.8.1987, p. 2.

<sup>3</sup> Artigos 226.º e 227.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário, JO L 269 de 10.10.2013, p. 1.

<sup>4</sup> Nenhuma das partes contratantes levantou objeções.

<sup>5</sup> Na sequência das Decisões do Comité Misto n.º 1/2016, de 28 de abril de 2016, e n.º 1/2017, de 5 de dezembro de 2017. Essas decisões entraram em vigor, respetivamente, em 1 de maio de 2016 e em 5 de dezembro de 2017.

<sup>6</sup> Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

O artigo 84.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão<sup>7</sup>, que estabelece as condições que os requerentes devem preencher para serem autorizados a utilizar uma garantia global de montante reduzido ou uma dispensa de garantia, foi alterado em junho de 2018<sup>8</sup>. A alteração diz respeito à supressão da exigência de recursos financeiros suficientes como condição autónoma, uma vez que a experiência prática nos Estados-Membros demonstrou que esta condição foi interpretada de forma demasiado restritiva e centrada apenas na disponibilidade de numerário. A avaliação da capacidade de um requerente para pagar o montante total da dívida deve, por conseguinte, ser integrada na avaliação da sua capacidade financeira. Uma vez que as condições a observar são idênticas para a União e para os regimes de trânsito comum, o artigo 75.º do apêndice I da Convenção replica o artigo 84.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão. Por conseguinte, o artigo 75.º do apêndice I da Convenção deve ser alterado em conformidade com o novo artigo 84.º do referido regulamento delegado.

O artigo 24.º, n.º 2, do Regulamento Delegado (UE) 2016/341 da Comissão<sup>9</sup> autoriza, até 1 de maio de 2018, a utilização da chamada «simplificação do nível II de trânsito para o transporte aéreo», que permite ao operador basear a declaração de trânsito num manifesto eletrónico. Desde 1 de maio de 2018, aplicam-se ao transporte aéreo as disposições relativas à nova simplificação do regime de trânsito [ou seja, a utilização do documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito]. Por conseguinte, devem ser suprimidas todas as referências à simplificação do nível II do regime de trânsito desatualizadas que estão incluídas no apêndice I da Convenção.

A Diretiva 95/46/CE, de 24 de outubro de 1995, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados<sup>10</sup>, foi revogada pelo Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados<sup>11</sup>, aplicável desde 25 de maio de 2018. Por conseguinte, todas as referências feitas no apêndice I da Convenção à Diretiva 95/46/CE devem ser substituídas por referências ao Regulamento (UE) 2016/679.

Além disso, o chamado «corredor T2», que permite a circulação de mercadorias da União através de países de trânsito comum, mantendo o seu caráter aduaneiro, está atualmente limitado às mercadorias não sujeitas ao regime de exportação, conforme previsto no artigo 2.º, n.º 2, alínea a), do apêndice II. Esta restrição, que decorre do facto de a disposição atualmente em vigor relativa ao «corredor T2» estar incluída no título I do apêndice II, não foi propositada, uma vez que os Estados-Membros comunicaram que anteriormente as mercadorias de exportação eram transportadas através do corredor. Por conseguinte, o artigo 2.º-A relativo ao «corredor T2» deve ser retirado do título I do apêndice II da

---

<sup>7</sup> Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

<sup>8</sup> Regulamento Delegado (UE) 2018/1118 da Comissão, de 7 de junho de 2018, que altera o Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 no que se refere às condições para concessão de uma redução do nível da garantia global e da dispensa de garantia (JO L 204, 13.8.2018, p. 11).

<sup>9</sup> Regulamento Delegado (UE) 2016/341 da Comissão, de 17 de dezembro de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, no que diz respeito a regras transitórias para certas disposições do Código Aduaneiro da União nos casos em que os sistemas eletrónicos pertinentes não estejam ainda operacionais e que altera o Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 (JO L 69 de 15.3.2016, p.1).

<sup>10</sup> JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

<sup>11</sup> JO L 119 de 4.5.2016, p. 1

Convenção e inserido num novo título I-A, relativamente ao qual não se aplicam os limites relativos à utilização do «Corredor T2».

Segundo o «Acordo de Prespa», assinado em junho de 2018, a anterior designação do país «antiga República jugoslava da Macedónia» foi substituído pela designação «República da Macedónia do Norte». A República da Macedónia do Norte é um país de trânsito comum e a Convenção contém referências ao nome do país e ao respetivo código de país, sendo necessário introduzir as alterações adequadas no apêndice III e no apêndice III-A.

O processo de determinação de uma posição comum da UE no que se refere ao projeto de decisão relativa a novas alterações à Convenção deverá ser relativamente fácil, pois o seu conteúdo é baseado em regras da UE já acordadas pelos Estados-Membros (em especial no que se refere às disposições dos atos delegados do Código Aduaneiro da União).

A Comissão é convidada a adotar o presente projeto de proposta de decisão e a transmiti-lo ao Conselho.

A Decisão da Comissão Mista que altera a Convenção passa a ser obrigatória para as Partes Contratantes, nos termos do artigo 2.º da referida decisão, que prevê a sua entrada em vigor no dia da sua adoção.

Nos termos do artigo 15.º, n.º 3, da Convenção, as Partes Contratantes darão cumprimento às decisões que alteram a Convenção em conformidade com a sua própria legislação.

### **3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO**

A posição proposta é alterar os apêndices da Convenção, a fim de os alinhar pelo seguinte:

A legislação aduaneira da União que rege o regime de trânsito da União e, em especial, o novo artigo 84.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, tal como alterado pelo Regulamento Delegado (UE) 2018/1118 da Comissão; as novas disposições relativas à simplificação do regime de trânsito para o transporte aéreo.

A legislação da União relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito à proteção dos dados pessoais e à livre circulação desses dados (em especial o Regulamento (UE) 2016/679, que revogou a Diretiva 95/46/CE).

As disposições sobre o carácter aduaneiro de mercadorias da União no que diz respeito ao corredor T2.

As conclusões do «Acordo de Prespa» sobre a designação «República da Macedónia do Norte».

Ao assegurar o pleno alinhamento da Convenção com a legislação da União atualmente em vigor e, por conseguinte, a criação de condições uniformes para a aplicação coerente das disposições relativas ao regime de trânsito da União e ao regime de trânsito comum, as alterações propostas à Convenção permitiriam benefícios substanciais e tangíveis tanto para os operadores como para as administrações aduaneiras.

A posição proposta é coerente com a política comercial comum.

## **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»*.

O artigo 15.º, n.º 3, alínea a), da Convenção estabelece que a Comissão Mista UE-CTC adota, mediante decisão, alterações aos apêndices da Convenção.

#### *4.1.2. Aplicação ao caso em apreço*

A Comissão Mista é um organismo criado por um acordo, nomeadamente a Convenção sobre um regime de trânsito comum.

A decisão que a Comissão Mista deve adotar é um ato que produz efeitos jurídicos. A decisão será vinculativa por força do direito internacional em conformidade com o artigo 15.º, n.º 3, e com o artigo 20.º da Convenção.

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

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

### **4.2. Base jurídica material**

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.

As alterações dos apêndices da Convenção têm por objetivo garantir procedimentos eficientes de passagem nas fronteiras. 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 do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

## **5. PUBLICAÇÃO DO ATO PREVISTO**

Uma vez que alterará a Convenção, a decisão da Comissão Mista UE-CTC deverá ser publicada no Jornal Oficial da União Europeia após a sua adoção.

Proposta de

## DECISÃO DO CONSELHO

**relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no âmbito da Comissão Mista UE-CTC instituída pela Convenção de 20 de maio de 1987 sobre um regime de trânsito comum, no que diz respeito a alterações à Convenção**

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 sobre um regime de trânsito comum<sup>12</sup> («a Convenção») foi celebrada entre a Comunidade Económica Europeia, a República da Áustria, a República da Finlândia, a República da Islândia, o Reino da Noruega, o Reino da Suécia e a Confederação Suíça em 20 de maio de 1987 e entrou em vigor em 1 de janeiro de 1988.
- (2) Nos termos do artigo 15.º, n.º 3, alínea a), da Convenção, a Comissão Mista instituída pela referida Convenção pode adotar, mediante decisão, alterações aos apêndices da Convenção.
- (3) As disposições da Convenção relativas à proteção dos dados pessoais trocados para efeitos de aplicação da Convenção devem incluir uma referência ao Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>13</sup>.
- (4) O artigo 84.º do Regulamento Delegado da Comissão (UE) n.º 2015/2446<sup>14</sup>, que estabelece as condições que os requerentes devem preencher para serem autorizados a utilizar uma garantia global de montante reduzido ou uma dispensa de garantia, foi alterado<sup>15</sup>. Em resultado da alteração, foi suprimida a exigência de recursos financeiros suficientes como condição autónoma, uma vez que a experiência prática nos Estados-Membros demonstrou que esta condição foi interpretada de forma demasiado restritiva e centrada apenas na disponibilidade de dinheiro. A avaliação da capacidade dos operadores económicos para pagar o montante total da dívida deve, por conseguinte,

---

<sup>12</sup> JO L 226 de 13.8.1987, p. 2.

<sup>13</sup> Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>14</sup> Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, de 28 de julho de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, com regras pormenorizadas relativamente a determinadas disposições do Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 1).

<sup>15</sup> Regulamento Delegado (UE) 2018/1118 da Comissão, de 7 de junho de 2018, que altera o Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 no que se refere às condições para concessão de uma redução do nível da garantia global e da dispensa de garantia (JO L 204 de 13.8.2018, p. 11).

ser integrada na avaliação da sua capacidade financeira. O artigo 75.º do apêndice I da Convenção, que reflete as disposições do artigo 84.º do Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 da Comissão, deve ser alterado em conformidade.

- (5) A partir de 1 de maio de 2018, as disposições relativas à nova simplificação do regime de trânsito – a utilização do documento de transporte eletrónico (DTE) como declaração de trânsito para o transporte aéreo – são aplicáveis em conformidade com o artigo 24.º, n.º 1, do Regulamento Delegado (UE) da Comissão 2016/341<sup>16</sup>. A anterior simplificação do regime de trânsito para o transporte aéreo, que permitia ao operador basear a declaração de trânsito num manifesto eletrónico, só podia ser utilizada até 1 de maio de 2018. Por conseguinte, devem ser alteradas em conformidade todas as referências a essa simplificação do regime de trânsito para o transporte aéreo na Convenção que estejam desatualizadas.
- (6) Atualmente, as condições em que as mercadorias transportadas através do corredor T2 mantêm o seu caráter aduaneiro de mercadorias da União são estabelecidas no título I do apêndice II da Convenção, cujo âmbito se limita às mercadorias não sujeitas ao regime de exportação. Não se pretendia estabelecer essa restrição para as mercadorias da União transportadas através do corredor T2. Por conseguinte, o artigo 2.º-A do apêndice II da Convenção deve ser suprimido do título I e um novo artigo deve ser introduzido num novo título I-A, ao abrigo do qual não se aplicará essa restrição.
- (7) Na sequência da notificação pela Macedónia do Norte, às Nações Unidas e à União Europeia, da entrada em vigor do Acordo de Prespa, a partir de 15 de fevereiro de 2019, o país anteriormente denominado «a antiga República jugoslava da Macedónia» alterou o seu nome para «a República da Macedónia do Norte». Por conseguinte, o nome e o código do país que figuram no apêndice III e no apêndice III-A da Convenção devem ser alterados.
- (8) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União no âmbito da Comissão Mista, uma vez que as alterações a essa convenção serão vinculativas para a União.
- (9) Uma vez que alterará a Convenção, a decisão da Comissão Mista deverá ser publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* após a sua adoção,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

#### *Artigo 1.º*

A posição a adotar, em nome da União, no âmbito da Comissão Mista instituída pela Convenção de 20 de maio de 1987 sobre um regime de trânsito comum, no que respeita às alterações dos apêndices dessa Convenção, baseia-se no projeto de ato da referida Comissão Mista que acompanha a presente decisão.

Os representantes da União na Comissão Mista podem aprovar pequenas alterações ao projeto de decisão sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

---

<sup>16</sup> Regulamento Delegado (UE) 2016/341 da Comissão, de 17 de dezembro de 2015, que completa o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, no que diz respeito a regras transitórias para certas disposições do Código Aduaneiro da União nos casos em que os sistemas eletrónicos pertinentes não estejam ainda operacionais e que altera o Regulamento Delegado (UE) 2015/2446 (JO L 69 de 15.3.2016, p.1).

*Artigo 2.º*

A destinatária da presente decisão é a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*