



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 7.8.2020 r.
COM(2020) 361 final

2020/0166 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w ramach
Komitetu Administracyjnego Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu
towarów z zastosowaniem karnetów TIR w odniesieniu do wniosku w sprawie zmiany
konwencji**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Administracyjnego ustanowionego przez Konwencję celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR¹ („konwencja TIR”) w związku z przewidywanym przyjęciem kilku poprawek do konwencji TIR.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR

Konwencja celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR z dnia 14 listopada 1975 r. („konwencja TIR”) ma na celu ułatwianie międzynarodowego przewozu towarów z urzędów celnych wyjściowych do docelowych oraz poprzez konieczną liczbę państw. Konwencja weszła w życie w 1978 r. Do listopada 2019 r. do konwencji przystąpiło 76 stron: 75 państw i Unia Europejska. Unia Europejska jest umawiającą się stroną konwencji TIR² od dnia 20 czerwca 1983 r. Umawiającymi się stronami konwencji TIR są też wszystkie państwa członkowskie.

2.2. Komitet Administracyjny

Komitet Administracyjny działa w ramach Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR. Zadaniem Komitetu Administracyjnego jest rozpatrywanie i przyjmowanie poprawek do konwencji TIR. Wnioski poddaje się pod głosowanie, a każde państwo, które jest stroną i jest reprezentowane na sesji Komitetu Administracyjnego, ma jeden głos. Unia posiada wyłączne kompetencje w dziedzinie cel, o której mowa w konwencji TIR. Zgodnie z art. 52 ust. 3 konwencji Unia, jako unia celną i gospodarczą, nie ma jednak prawa głosu – przysługuje ono jedynie jej państwom członkowskim. Wszystkie państwa członkowskie są stronami tej konwencji posiadającymi prawo głosu.

Poprawki do konwencji TIR przyjmowane są większością dwóch trzecich głosów stron obecnych i głosujących. Podjęcie decyzji wymaga kworum składającego się z nie mniej niż jednej trzeciej państw będących stronami.

2.3. Planowany akt Komitetu Administracyjnego

W październiku 2020 r. podczas swojej 73. sesji Komitet Administracyjny ma podjąć decyzję w sprawie przyjęcia proponowanych poprawek do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR („planowany akt”).

Cele planowanego aktu są następujące:

doprowadzenie do obowiązkowego korzystania przez właściwe organy z elektronicznej międzynarodowej bazy danych TIR International TIR Data Bank (ITDB) zamiast z papierowego wzoru wykazu pozwoleń do przekazywania Radzie Wykonawczej TIR

¹ Skrót TIR oznacza „Transports Internationaux Routiers” (międzynarodowy transport drogowy).

² Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2112/78 z dnia 25 lipca 1978 r. dotyczące zawarcia Konwencji Celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) zawartej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. (Dz.U. L 252, s. 1).

(TIRExB) pozwolenia lub cofnięcia pozwolenia na korzystanie przez posiadacza z karnetów TIR;

doprowadzenie do obowiązkowej publikacji wykazu urzędów celnych zatwierdzonych do celów wykonywania operacji TIR w ITDB;

zezwoleń umawiającym się stronom na przyznawanie, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, odpowiednio upoważnionym osobom większych udogodnień w stosowaniu postanowień konwencji;

doprecyzowanie tekstu konwencji TIR w zakresie stosowania wiążącej trasy przewozu w obrębie unii celnej oraz aktualizacja maksymalnej kwoty gwarancji na karnet TIR wydawany w przypadku przewozu papierosów i alkoholu.

Planowany akt będzie wiążący dla stron zgodnie z art. 59 i 60 konwencji TIR.

Art. 59 odnosi się do poprawek do części artykułowej konwencji TIR i stanowi: „Z zastrzeżeniem postanowień art. 60 każda zaproponowana zmiana podana do wiadomości zgodnie z postanowieniami poprzedniego ustępu wchodzi w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron w trzy miesiące po upływie terminu dwunastu miesięcy od daty tego zawiadomienia, jeżeli w tym terminie żadne państwo będące Umawiającą się Stroną nie zgłosiło Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych sprzeciwu co do zaproponowanej zmiany. Jeżeli sprzeciw wobec proponowanej zmiany został zgłoszony zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, zmiana ta jest uważana za nieprzyjętą i nie wywołuje żadnego skutku”.

Art. 60 odnosi się do zmian w załącznikach do konwencji TIR i stanowi: „Każda zmiana zaproponowana do załączników 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 i 10, rozpatrzona zgodnie z postanowieniami art. 59 ust. 1 i 2, wchodzi w życie w dniu ustalonym przez Komitet Administracyjny w chwili jej przyjęcia, chyba że w terminie wcześniejszym, ustalonym w tym samym czasie przez Komitet Administracyjny, jedna piąta państw będących Umawiającymi się Stronami lub pięć państw będących Umawiającymi się Stronami, w zależności od tego która liczba jest mniejsza, notyfikuje Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, że wnosi sprzeciw wobec tej zmiany. Terminy, o których mowa w niniejszym ustępie są ustalane przez Komitet Administracyjny większością dwóch trzecich obecnych i głosujących jego członków”.

3. STANOWISKO, JAKIE NALEŻY ZAJĄĆ W IMIENIU UNII

Pakiet zmian przyczyni się do modernizacji konwencji TIR, rozpoczętej historycznym przyjęciem ram prawnych przyszłego międzynarodowego systemu eTIR podczas 72. sesji Komitetu Administracyjnego w lutym 2020 r. Doprecyzuje również aspekty techniczne w tekście konwencji TIR.

Po pierwsze, poprzez wprowadzenie obowiązku stosowania bazy danych ITDB do przekazywania danych upoważnionych posiadaczy karnetu TIR do TIRExB, a także poprzez stworzenie wiarygodnej międzynarodowej bazy danych urzędów celnych otwartych dla TIR, umawiające się strony konwencji TIR złagodzą warunki przyszłej cyfryzacji karnetu TIR i zwiększą wiarygodność danych TIR.

Aby osiągnąć ten cel, art. 38, powiązane noty wyjaśniające i załącznik 9 zostaną zmienione w celu zobowiązania stowarzyszeń poręczających do natychmiastowego przekazywania do

TIRExB wszystkich danych osób upoważnionych do stosowania procedury TIR. W nowej notce wyjaśniającej do art. 45 zostanie ponadto wskazane, że publikacja wykazu urzędów celnych wyjściowych, przejściowych i docelowych, zatwierdzonych do wykonywania operacji TIR, musi zostać przeprowadzona w elektronicznej aplikacji nadzorowanej przez TIRExB (ITDB).

Unia stosuje już ITDB i popiera obowiązkowe stosowanie tej bazy danych przez wszystkie umawiające się strony konwencji TIR, przyczyni się bowiem ono do osiągnięcia ogólnego celu, zgodnie z unijną polityką celną, dotyczącego szerszej cyfryzacji procedury TIR poprzez dalsze ułatwianie wymiany danych w czasie rzeczywistym między umawiającymi się stronami, stowarzyszeniami i organizacjami międzynarodowymi.

Po drugie, dzięki dodaniu nowej noty wyjaśniającej do art. 49 w załączniku 6 umawiające się strony będą mogły dobrowolnie wprowadzić większą liczbę udogodnień w stosowaniu postanowień konwencji.

Udogodnienia te będą przyznawane wyłącznie, jeżeli obejmują stosowanie technologii w celu zapewnienia prawidłowego przebiegu procedury TIR, jasne instrukcje dla upoważnionych osób w zakresie wykonywania konkretnych obowiązków, które na mocy konwencji TIR są zwykle powierzane organom celnym, oraz stosowanie systemu rejestrowania umożliwiającego organom celnym przeprowadzanie kontroli celnej i nadzorowanie procedury.

Unia wspiera nową możliwość proponowania przez umawiające się strony większej liczby udogodnień posiadaczowi karnetu TIR w celu zachowania atrakcyjności procedury dla podmiotów gospodarczych.

Zmiany art. 20 i noty wyjaśniającej do art. 8 można uznać za techniczne, ponieważ wyjaśniają one odpowiednio zastosowanie wyznaczonej trasy w ramach unii celnej i aktualizują maksymalną kwotę na karnet TIR wydawany w przypadku przewozu papierosów i alkoholu, której można dochodzić od stowarzyszenia poręczającego.

Konsultacje w sprawie proponowanych zmian przeprowadzono z państwami członkowskimi w ramach grupy ekspertów celnych ds. procedury TIR (Koordynacja Genewa). Dalsze konsultacje odbyły się podczas sesji Grupy Roboczej ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).

Koordynacja wewnętrzna, jak również wspólne dyskusje z państwami członkowskimi w ramach grupy ekspertów celnych ds. procedury TIR, jasno wykazały duże poparcie dla proponowanych zmian. Pismem z dnia 23 marca 2020 r. skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który do dnia 11 czerwca 2020 r. nie udzielił odpowiedzi, pomimo przypomnienia.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określono tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Pojęcie „aktów mających skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”³.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komitet Administracyjny jest organem ustanowionym w ramach umowy, a mianowicie Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR.

Akt, do którego przyjęcia wzywa się Komitet Administracyjny, stanowi akt mający skutki prawne. Planowany akt będzie wiążący na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 59 i 60 Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umowy.

W związku tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma być zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu odnoszą się do wspólnej polityki handlowej.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 207 ust. 4 akapit pierwszy TFUE.

4.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 207 ust. 4 akapit pierwszy TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Ponieważ przedmiotowy akt Komitetu Administracyjnego zmieni Konwencję celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR i załączniki do niej, po jego przyjęciu należy opublikować go w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

³ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, sprawa C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu Administracyjnego Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR w odniesieniu do wniosku w sprawie zmiany konwencji

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 ust. 4 akapit pierwszy w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR z dnia 14 listopada 1975 r. („konwencja TIR”) została zatwierdzona w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2112/78⁴ i weszła w życie we Wspólnocie w dniu 20 czerwca 1983 r.⁵
- (2) Skonsolidowaną wersję konwencji TIR opublikowano jako załącznik do decyzji Rady 2009/477/WE, zgodnie z którą Komisja ma opublikować przyszłe zmiany do konwencji TIR w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ze wskazaniem ich daty wejścia w życie.
- (3) Zgodnie z art. 59 i 60 konwencji TIR Komitet Administracyjny konwencji TIR („Komitet Administracyjny”) może przyjmować zmiany do konwencji TIR i jej załączników większością dwóch trzecich obecnych i głosujących umawiających się stron.
- (4) Na swojej 73. sesji w dniu 15 października 2020 r., lub na jednej z kolejnych sesji, Komitet Administracyjny ma przyjąć kilka zmian do konwencji TIR i jej załączników.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Administracyjnego, gdyż przyjęte zmiany będą wiążące dla Unii.
- (6) W celu przyspieszenia modernizacji systemu TIR konieczne jest wprowadzenie obowiązkowego elektronicznego przysyłania danych przez właściwe organy do Rady Wykonawczej TIR w odniesieniu do pozwoleń i cofnięcia pozwoleń posiadaczy karnetów TIR oraz stworzenie wiarygodnej internetowej międzynarodowej bazy danych obejmującej urzędy celne, które przyjmują operacje TIR, poprzez zmianę art. 38 konwencji TIR i załącznika 9 do konwencji TIR oraz dodanie nowej noty wyjaśniającej do art. 45 konwencji TIR.

⁴ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2112/78 z dnia 25 lipca 1978 r. dotyczące zawarcia Konwencji Celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) zawartej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. (Dz.U. L 252 z 14.9.1978, s. 1).

⁵ Dz.U. L 31 z 2.2.1983, s. 13.

- (7) Aby zwiększyć atrakcyjność konwencji TIR zarówno dla podmiotów gospodarczych, jak i organów celnych, konieczne jest wprowadzenie możliwości przyznawania przez umawiające się strony należycie upoważnionym osobom większych udogodnień w stosowaniu postanowień konwencji TIR poprzez dodanie nowej noty wyjaśniającej do art. 49 konwencji TIR.
- (8) W celu doprecyzowania postanowień konwencji TIR konieczne jest określenie zastosowania wyznaczonej trasy w ramach unii celnej poprzez zmianę art. 20 konwencji TIR i zwiększenie zalecanej maksymalnej kwoty, której można dochodzić od stowarzyszeń poręczających w odniesieniu do karnetów TIR wydawanych w przypadku przewozu papierosów i alkoholu, poprzez zmianę noty wyjaśniającej do art. 8 konwencji TIR.
- (9) Stanowisko, jakie ma zająć Unia w ramach Komitetu Administracyjnego, powinno być zatem oparte na projekcie zmian załączonym do niniejszej decyzji. Pozostaje to bez uszczerbku dla możliwości wprowadzenia bez kolejnej decyzji Rady nieznacznych zmian w projekcie, które mają zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii w Komitecie Administracyjnym konwencji TIR.
- (10) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez Komisję. Państwa członkowskie Unii powinny wyrazić stanowisko Unii w przypadku formalnego głosowania w Komitecie Administracyjnym, działając wspólnie w interesie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii podczas 73. lub jednej z kolejnych sesji Komitetu Administracyjnego Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR („konwencja TIR”), oparte jest na projekcie zmian załączonym do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, jest wyrażane przez Komisję. Państwa członkowskie Unii wyrażają stanowisko Unii w przypadku formalnego głosowania w Komitecie Administracyjnym konwencji TIR, działając wspólnie w interesie Unii.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich i Komisji.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*