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 TIR[[1]](#footnote-1) («a Convenção TIR»), no âmbito da adoção prevista de várias alterações à Convenção TIR.

2. Contexto da proposta

2.1. A 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 («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. O Acordo entrou em vigor em 1978. Desde novembro de 2019, há 76 partes na Convenção, incluindo 75 Estados e a União Europeia. A União Europeia é parte contratante na Convenção TIR[[2]](#footnote-2) desde 20 de junho de 1983, e todos os Estados-Membros são partes contratantes na Convenção TIR.

2.2. Comité de Gestão

O Comité de Gestão atua no quadro 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 alterações 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 união económica e aduaneira, não dispõe de direitos de voto para além dos que pertencem aos seus Estados-Membros, em conformidade com o artigo 52.º, n.º 3, da Convenção. Todos os Estados-Membros são partes com direito de voto.

As alterações 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 que são partes contratantes.

2.3. Ato previsto do Comité de Gestão

Em outubro de 2020, durante a sua 73.ª sessão, o Comité de Gestão deverá adotar uma decisão sobre a adoção das alterações 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:

Estabelecer a utilização obrigatória, pelas autoridades competentes, do banco de dados TIR internacional (ITDB) eletrónico, em vez do modelo de habilitação (MAF) em papel, para transmitir à Comissão de Controlo TIR (TIRExB) a autorização do titular ou a revogação da autorização para utilizar cadernetas TIR.

Obter a publicação obrigatória da lista de estâncias aduaneiras aprovadas para a realização das operações TIR no ITDB.

Permitir que as partes contratantes concedam a pessoas devidamente autorizadas, em conformidade com a legislação nacional, mais facilidades na aplicação das disposições da Convenção.

Clarificar o texto da Convenção TIR sobre a utilização do itinerário vinculativo numa união aduaneira e atualizar o montante máximo de garantia para a caderneta TIR relativa a álcool e tabaco.

O ato previsto tornar-se-á vinculativo para as partes nos termos dos artigos 59.º e 60.º da Convenção TIR.

O artigo 59.º diz respeito a alterações do corpo principal da Convenção TIR e prevê: «*Sob reserva das disposições do artigo 60º, qualquer proposta de alteração 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 alteração proposta tiver sido notificada por um Estado que seja 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 alteração proposta, a alteração será considerada como não tendo sido aceite e não produzirá nenhum efeito.»

O artigo 60.º diz respeito a alterações 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

Este pacote de alterações irá reforçar a modernização da Convenção TIR, que já vai no bom caminho com a adoção histórica do quadro jurídico do futuro sistema internacional eTIR na 72.ª sessão do Comité de Gestão, em fevereiro de 2020. O pacote irá também clarificar os aspetos técnicos no texto da Convenção TIR.

Em primeiro lugar, ao introduzir a utilização obrigatória de uma aplicação ITDB para a transmissão de dados de titulares de cadernetas TIR autorizados à Comissão de Controlo TIR, bem como ao criar uma base de dados internacional fiável das estâncias aduaneiras abertas à Convenção TIR, as partes contratantes na Convenção TIR facilitam as condições da futura digitalização da caderneta TIR e reforçam a fiabilidade dos dados TIR.

Para alcançar este objetivo, o artigo 38.º, as respetivas notas explicativas e o anexo 9 serão alterados, a fim de obrigar as associações garantes a transmitir imediatamente à Comissão de Controlo TIR todas as informações relativas às pessoas autorizadas a utilizar o regime TIR. Além disso, uma nova nota explicativa do artigo 45.º especificará que a publicação da lista das estâncias aduaneiras de partida, das estâncias aduaneiras de passagem e das estâncias aduaneiras de destino aprovadas para a realização de operações TIR tem de ser efetuada numa aplicação eletrónica supervisionada pela Comissão de Controlo TIR (o ITDB).

A União já utiliza o ITDB e apoia utilização obrigatória do ITDB por todas as partes contratantes na Convenção TIR, pois isso contribuirá para o objetivo geral, em consonância com a política aduaneira da União, de uma digitalização mais ampla do regime TIR, facilitando ainda mais o intercâmbio eletrónico de dados em tempo real entre as partes contratantes, as associações e as organizações internacionais.

Em segundo lugar, através da criação de uma nova nota explicativa do anexo 6, artigo 49.º, as partes contratantes poderão, a título voluntário, introduzir mais facilidades na aplicação das disposições da Convenção.

Essas facilidades só serão concedidas se incluírem a aplicação de tecnologias destinadas a assegurar a boa condução do regime TIR, instruções claras para que as pessoas autorizadas possam desempenhar funções específicas que são normalmente confiadas, por força da Convenção TIR, às autoridades aduaneiras, e a utilização de um sistema de manutenção de registos que permita às autoridades aduaneiras efetuar o controlo aduaneiro e supervisionar o procedimento.

A União apoia a nova possibilidade de as partes contratantes proporem mais facilidades ao titular autorizado da caderneta TIR, a fim de manter o seu interesse para os operadores económicos.

Por último, as alterações do artigo 20.º e da nota explicativa do artigo 8.º podem ser consideradas técnicas, na medida em que clarificam, respetivamente, a utilização do itinerário vinculativo no interior de uma união aduaneira e atualizam o montante máximo por cada caderneta TIR relativa a álcool e tabaco que pode ser exigida à associação garante.

As consultas sobre as alterações 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 um grande apoio às alterações propostas. A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada por ofício de 23 de março de 2020 e não respondeu até 11 de junho de 2020, apesar de um ofício de insistência.

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 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 de 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]](#footnote-3).

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O Comité de Gestão é um organismo criado 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 e 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 do Acordo.

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, n.º 4, primeiro parágrafo, do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 207.º, n.º 4, primeiro parágrafo, do TFUE, 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 alterar 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.

2020/0166 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

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

**O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,**

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 207.º, n.º 4, primeiro parágrafo do TFUE, 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 a coberto das Cadernetas TIR, de 14 de novembro de 1975 («Convenção TIR»), foi aprovada, em nome da Comunidade Económica Europeia, pela Decisão (CEE) n.º 2112/78[[4]](#footnote-4) do Conselho e entrou em vigor na Comunidade em 20 de junho de 1983[[5]](#footnote-5).

(2) Uma versão consolidada da Convenção TIR foi publicada como anexo à Decisão 2009/477/CE do Conselho, segundo a qual a Comissão deve publicar as alterações futuras à Convenção TIR no *Jornal Oficial da União Europeia*, indicando a respetiva data de entrada em vigor.

(3) Nos termos dos artigos 59.º e 60.º da Convenção TIR, o Comité de Gestão da Convenção TIR (o «Comité de Gestão») pode adotar alterações à Convenção TIR e aos seus anexos por uma maioria de dois terços das partes contratantes presentes e votantes.

(4) Na sua 73.ª sessão, a realizar em 15 de outubro de 2020, ou numa sessão posterior, o Comité de Gestão deve adotar várias alterações à Convenção TIR e aos seus anexos.

(5) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União no Comité de Gestão, dado que as alterações serão vinculativas para a União.

(6) A fim de acelerar a modernização do regime TIR, é necessário introduzir a obrigatoriedade de transmissão eletrónica dos dados pelas autoridades competentes para a Comissão de Controlo TIR, no que diz respeito às autorizações de titulares de cadernetas TIR e às retiradas dessas autorizações, e criar uma base de dados internacional fiável das estâncias aduaneiras que aceitam os movimentos TIR, alterando o artigo 38.º da Convenção TIR e o anexo 9 da Convenção TIR e criando uma nova nota explicativa do artigo 45.º da Convenção TIR.

(7) A fim de tornar a Convenção TIR mais atrativa tanto para os operadores económicos como para as autoridades aduaneiras, é necessário prever a possibilidade de as partes contratantes concederem a pessoas devidamente autorizadas mais facilidades na aplicação das disposições da Convenção TIR, através da criação de uma nova nota explicativa do artigo 49.º da Convenção TIR.

(8) A fim de clarificar as disposições da Convenção TIR, é necessário especificar a utilização de um itinerário vinculativo nas uniões aduaneiras através da alteração do artigo 20.º da Convenção TIR, e aumentar o montante máximo recomendado que pode ser exigido às associações garantes para as cadernetas TIR relativas a álcool e tabaco através da alteração da nota explicativa do artigo 8.º da Convenção TIR.

(9) A posição a adotar em nome da União no âmbito do Comité de Gestão deve, por conseguinte, basear-se no projeto de alterações que acompanha a presente decisão. Tal não prejudica a possibilidade de alterações menores não substanciais do projeto de alterações, a acordar pelos representantes da União no Comité de Gestão da Convenção TIR, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

(10) A posição da União deve ser expressa pela Comissão. Os Estados-Membros da União devem expressar a posição da União no momento em que seja feita uma votação formal no âmbito do Comité de Gestão, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, na 73.ª sessão ou numa das sessões subsequentes do Comité de Gestão da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efetuado a coberto das Cadernetas TIR («Convenção TIR») deve basear-se no projeto de alterações que acompanha a presente decisão.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pela Comissão. Os Estados-Membros da União devem expressar a posição da União no momento em que seja feita uma votação formal no âmbito do Comité de Gestão para a Convenção TIR, agindo conjuntamente no interesse da União.

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros e a Comissão.

Feito em Bruxelas, em

 Pelo Conselho

 O Presidente

1. TIR significa «*Transports Internationaux Routiers*», ou seja, «Transportes Internacionais Rodoviários». [↑](#footnote-ref-1)
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). [↑](#footnote-ref-2)
3. Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.os 61 a 64. [↑](#footnote-ref-3)
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). [↑](#footnote-ref-4)
5. JO L 31 de 2.2.1983, p. 13. [↑](#footnote-ref-5)