

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 18.11.2010
COM(2010) 668 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL
CONSEJO**

**Estrategia de preparación de determinados países vecinos a la adhesión a los Convenios
CE-AELC de 1987 relativos a un régimen común de tránsito y a la simplificación de las
formalidades en los intercambios de mercancías**

EN

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Estrategia de preparación de determinados países vecinos a la adhesión a los Convenios CE-AELC de 1987 relativos a un régimen común de tránsito y a la simplificación de las formalidades en los intercambios de mercancías

1. OBJETIVOS Y CONDICIONES GENERALES DE LA AMPLIACIÓN DE LOS CONVENIOS

- 1.1. Los Convenios relativos al régimen común de tránsito y a la simplificación de las formalidades en los intercambios de mercancías¹ de 1987 cuentan en la actualidad con cuatro Partes contratantes (la Unión Europea, Islandia, Noruega y Suiza²), que representan a 30 países. Desde su adopción, han venido demostrando su utilidad como instrumentos de facilitación de los intercambios gracias al establecimiento de un procedimiento común de circulación de mercancías bajo vigilancia aduanera que evita congestiones en los pasos de frontera y a la armonización de los formularios de las declaraciones de aduana para la exportación, importación y tránsito.
- 1.2. En respuesta a las recomendaciones formuladas en febrero de 1997 por la Comisión de Investigación del Parlamento Europeo sobre el régimen de tránsito comunitario, la Comisión se comprometió a no proponer ninguna nueva ampliación de los Convenios hasta que se hubiesen reformado e informatizado los procedimientos de tránsito comunes y comunitarios. La legislación correspondiente a la reforma de los regímenes de tránsito entró en vigor el 1 de julio de 2001. Ya se ha implantado la estructura operativa conexas y se ha llevado a cabo la informatización del tránsito; asimismo, se ha adoptado nueva legislación a fin de reflejar la gestión electrónica del régimen de tránsito ordinario³.
- 1.3. En 2001, la Comisión propuso una estrategia⁴ de adhesión a los Convenios por parte de algunos de los países candidatos a la sazón⁵, en la que se establecían los requisitos a los que se supeditaba dicha adhesión. La Comunicación se centraba en los países candidatos al considerar que la participación en los Convenios se inscribía en la estrategia global de adhesión a la UE, y prestaba una atención particular a las primeras fases de aplicación del Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NSTI).

Tras la ampliación de la Unión Europea de 2004, el único país al que se sigue aplicando la Comunicación de 2001 es Turquía, que continúa preparándose para adherirse a los Convenios en un futuro próximo.

¹ Publicados, respectivamente, en el DO L 226 de 13.8.1987, p. 1, y en el DO L 134 de 22.5.1987, p. 2.

² A los efectos de los Convenios, Liechtenstein se considera parte del territorio aduanero suizo.

³ Reglamento (CE) nº 1192/2008 de la Comisión, DO L 329 de 6.12.2008, p. 1 y Decisión nº 1/2008 de la Comisión Mixta CE-AELC «tránsito común», DO L 274 de 15.10.2008, p. 1.

⁴ COM(2001) 289 final.

⁵ Bulgaria, Eslovenia, Estonia, Letonia, Lituania, , Rumanía, y Turquía.

- 1.4. Ahora es preciso confirmar las perspectivas de adhesión a los Convenios de los países candidatos a convertirse en miembros de la UE que no figuraban en la Comunicación de 2001 (Croacia y la Antigua República Yugoslava de Macedonia), así como de otros posibles candidatos.
- 1.5. Habida cuenta de que se cumplen los requisitos establecidos en la Comunicación de 2001 y que se ha implantado un sistema de tránsito informatizado que se encuentra plenamente operativo, ya se puede considerar la adhesión a los Convenios de otros países vecinos con objeto de facilitar los intercambios.

Es evidente que la ampliación de los Convenios a otros países con capacidad para aplicarlos reviste interés para la Unión y los operadores comerciales europeos y fomentará la armonización de las legislaciones de la zona con el acervo comunitario pertinente. A fin de preservar el carácter regional de los Convenios, es preciso que la Comunicación determine qué países cumplen los requisitos para convertirse eventualmente en Partes contratantes de dichos Convenio y prevea una revisión al cabo de cinco años en la que se evalúe si otros países podrían incorporarse a este proceso.

- 1.6. La Comisión seguirá prestando ayuda a estos países a fin de que se preparen a adherirse a los Convenios en las mejores condiciones posibles. A la hora de adoptar una decisión acerca de si un país está preparado para la adhesión, se prestará particular atención a los últimos avances en la Unión en materia de aplicación del Código Aduanero Comunitario modernizado y de las posibles repercusiones que ello pueda tener en los Convenios, así como a los aspectos más destacados de las negociaciones relativas a un Acuerdo Exhaustivo de Libre Comercio con el país en cuestión.

2. LÍNEAS GENERALES DE UNA ESTRATEGIA PARA LA AMPLIACIÓN DE LOS CONVENIOS

- 2.1. La ampliación de los Convenios de 1987 entre la CE y la AELC relativos a un régimen común de tránsito y a la simplificación de las formalidades en los intercambios de mercancías a nuevos socios capaces de aplicarlos redundará en beneficio de la UE y del comercio europeo. Con ella se impulsará la facilitación de los intercambios y se reducirá la congestión en las fronteras.

Dicha ampliación se halla en consonancia con la Comunicación sobre una Política Europea de Vecindad⁶ en la que se hace hincapié en que la aproximación de las legislaciones en el ámbito aduanero, el desarrollo de capacidades y la modernización, incluida la informatización, contribuyen a facilitar el comercio.

- 2.2. A fin de preservar el carácter regional de los Convenios, es preciso que la Comunicación determine un grupo específico de países como posibles Partes contratantes y prevea una revisión al cabo de cinco años en la que se evalúe si otros países podrían incorporarse a este proceso.

Como ya se hizo en 2001, conviene tratar de gestionar debidamente el proceso de ampliación de los Convenios a fin de aprovechar lo mejor posible los recursos

⁶ COM(2004) 373 final.

disponibles y extraer enseñanzas del funcionamiento del régimen común de tránsito en una zona geográfica más amplia. A tal fin, se podría determinar un grupo de países limitado cuya vinculación al régimen común de tránsito aporte a la Unión mayores beneficios, a condición de que cumplan todos los requisitos para la adhesión.

El grupo estaría formado por los países candidatos y posibles candidatos a la UE, los países cubiertos por la Iniciativa de la Asociación Oriental (Armenia, Azerbaiyán, Belarús⁷, Georgia, Moldavia y Ucrania) que prevé expresamente el desarrollo de una hoja de ruta para la adhesión a los Convenios⁸, y Rusia, país en el que la facilitación de los intercambios se inscribe en la hoja de ruta para el espacio económico común que se ha acordado crear con la UE⁹.

- 2.3. Tal como se recalca en la Comunicación de 2001¹⁰, un país sólo puede ser invitado a adherirse a los Convenios si es capaz de aplicar la totalidad de la legislación de la UE sobre tránsito común y simplificación de las formalidades vigente en el momento de la invitación, a escala jurídica, operativa e informática. Así pues, la legislación nacional debe haberse adaptado a lo establecido en los Convenios; los servicios de aduanas deben estar en condiciones de cumplir los requisitos prácticos y financieros y disponer de un sistema de tránsito informatizado (NSTI).
- 2.4. Por otro lado, la Comisión concebirá, en nombre de la Unión y en colaboración con las demás Partes contratantes de los Convenios, una serie de medidas destinadas a garantizar la coherencia global de las actividades de preparación con la aplicación de los instrumentos aduaneros sobre legislación y con la aplicación integrada a nivel administrativo.
- 2.5. Tales medidas incluirán la concesión del estatuto de observador informal en las Comisiones mixtas sobre tránsito común y simplificación de las formalidades y en los grupos de trabajo, cuando este no sea todavía el caso¹¹. De este modo, los países en cuestión recibirán ayuda para prepararse a incorporar la legislación sobre tránsito común y simplificación de las formalidades y al futuro desarrollo de los Convenios, en particular en relación con el proyecto sobre aduana electrónica de la UE. Asimismo, se los podrá invitar a participar en las iniciativas relacionadas con el tránsito (seminarios de formación, intercambio de funcionarios) organizadas en el marco del programa «Aduana 2013». Se evaluará la situación en que se encuentran por lo que respecta la incorporación del acervo de los Convenios en materia de informatización de las aduanas para determinar con mayor exactitud los progresos que han de realizar y los requisitos que deben cumplir.

⁷ La creación de una unión aduanera entre Belarús, Kazajstán y Rusia puede exigir la adhesión simultánea de estos países a los Convenios.

⁸ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la Comunicación de la Comisión sobre la Asociación Oriental (COM(2008)823).

⁹ Nota de prensa, Decimoquinta Cumbre UE-Rusia, de 10 de mayo de 2005, 8799/05 (Presse 110).

¹⁰ Véase el punto 1.2.

¹¹ En la actualidad los siguientes países gozan ya de esa condición: Belarús, Croacia, Georgia, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Moldavia, Rusia, Serbia, Turquía y Ucrania.

3. CONCLUSIÓN

- 3.1 La Comisión solicita al Consejo y al Parlamento Europeo que respalden la estrategia propuesta sobre ampliación de los Convenios entre la CE y la AELC relativos a un régimen común de tránsito y a la simplificación de las formalidades en los intercambios de mercancías a los países candidatos y candidatos potenciales, los países cubiertos por la Iniciativa de la Asociación Oriental, Rusia y, en caso de que así lo exija la unión aduanera entre Belarús, Rusia y Kazajstán, este último país.
- 3.2 Así pues, toda decisión de la Comisión Mixta CE-AELC de invitar a un país a adherirse a los Convenios deberá ir precedida de una evaluación sobre el grado de preparación de ese país, a la luz de la aplicación del régimen común de tránsito, en su forma informatizada actual, en las actuales Partes contratantes.