

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 29.10.2009  
KOM(2009)587 wersja ostateczna

Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska Wspólnoty, które ma zostać przyjęte w odniesieniu do propozycji  
zmiany Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z  
zastosowaniem karnetów TIR (konwencja TIR z 1975 r.)**

## **UZASADNIENIE**

### **1. KONTEKST WNIOSKU**

#### **1.1. Podstawa i cele wniosku**

Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (konwencja TIR) z dnia 14 listopada 1975 r. została zatwierdzona w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2112/78. Konwencja weszła w życie we Wspólnocie w dniu 20 czerwca 1983 r.

Celem decyzji, której dotyczy wniosek, jest przyjęcie najnowszych zmian do konwencji TIR uzgodnionych przez grupę roboczą EKG ONZ ds. zagadnień celnych dotyczących transportu.

#### **1.2. Kontekst ogólny**

Konwencja TIR, zarządzana przez Europejską Komisję Gospodarczą Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) z siedzibą w Genewie, wprowadza tranzytowe procedury celne mające zastosowanie do międzynarodowych drogowych przewozów towarów. Konwencja umożliwia przewożenie przez granice towarów, które nie są objęte obowiązkiem uiszczania podatków i opłat celnych, przy minimalnej interwencji ze strony organów celnych. Poprzez złagodzenie tradycyjnych przeszkód utrudniających międzynarodowy przepływ towarów system TIR wspomaga rozwój handlu międzynarodowego. Dzięki zmniejszeniu opóźnień podczas przewozu pozwala na znaczne oszczędności w odniesieniu do kosztów transportu. Najważniejszą zaletą systemu jest fakt, że poprzez międzynarodowy łańcuch gwarancyjny konwencja TIR zapewnia stosunkowo łatwy dostęp do wymaganych gwarancji.

Grupa robocza EKG ONZ ds. zagadnień celnych dotyczących transportu uzgodniła, że pewne zmiany konwencji TIR są niezbędne. Zmiany te dotyczą części I załącznika 9 do konwencji TIR. Część ta dotyczy procesu upoważniania stowarzyszeń do wydawania karnetów TIR oraz do występowania w charakterze poręczyciela. Grupa robocza podjęła decyzję o uznaniu tej części konwencji TIR i o dodaniu nowych elementów, które istnieją w praktyce, ale nigdy nie zostały jednoznacznie zdefiniowane w treści konwencji. Zgodnie z wnioskiem, stowarzyszenia będą zobowiązane do przedłożenia właściwym organom poświadczonych kopii pełnego tekstu globalnej umowy ubezpieczenia zawartej pomiędzy stowarzyszeniami a międzynarodowymi, globalnymi towarzystwami ubezpieczeniowymi. Stowarzyszenia są teraz zobowiązane do informowania międzynarodowej organizacji o wezwaniach do zapłaty przedłożonych im przez organy celne. Ponadto stowarzyszenia inne niż reprezentujące interesy sektora transportowego mają teraz dostęp do systemu TIR.

#### **1.3. Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Część I załącznika 9 do konwencji TIR.

#### **1.4. Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Decyzja, której dotyczy wniosek, jest zgodna ze wspólną polityką handlową i transportową. System TIR, wprowadzając ułatwienia dla transportu drogowego, umożliwia przewóz towarów przez terytorium 68 Umawiających się Stron przy minimalnej interwencji ze strony organów celnych, a poprzez międzynarodowy łańcuch gwarancyjny zapewnia stosunkowo

łatwy dostęp do wymaganych gwarancji. Uproszczenia osiągnięte dzięki konwencji TIR są zgodne ze zmienioną strategią lizbońską.

## **2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW**

### **2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

#### *Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów*

Przeprowadzono konsultacje w sprawie wniosku z Międzynarodowym Związkiem Transportu Drogowego (IRU). Konsultacje przeprowadzono w ramach posiedzeń Komitetu Kodeksu Celnego i sesji grupy roboczej EKG ONZ ds. zagadnień celnych dotyczących transportu.

#### *Streszczenie odpowiedzi oraz sposób ich uwzględnienia*

Pozytywna opinia.

### **2.2. Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

### **2.3. Ocena skutków**

Zmiany, których dotyczy wnioski, nie powodują zmiany istoty części 1 załącznika 9 do konwencji TIR, lecz ją reorganizują, aby ułatwić zrozumienie i stosowanie procedury upoważniania stowarzyszeń do wydawania karnetów TIR i do występowania w charakterze poręczyciela. Ponadto dodaje się nowe elementy. Zgodnie z art. 1 części I załącznika 9 stowarzyszenia inne niż reprezentujące interesy sektora transportowego mają teraz dostęp do systemu TIR. W tej części załącznika 9 wprowadza się również obowiązek przedłożenia właściwym organom poświadczonych kopii pełnego tekstu globalnej umowy ubezpieczenia zawartej pomiędzy stowarzyszeniami a międzynarodowymi, globalnymi towarzystwami ubezpieczeniowymi przez stowarzyszenia. Stowarzyszenia są teraz zobowiązane do informowania międzynarodowej organizacji o wezwaniach do zapłaty przedłożonych im przez organy celne.

Dzięki wprowadzeniu tych zmian w konwencji bardziej przejrzysto opisano procedurę upoważniania stowarzyszeń do wydawania karnetów TIR i do występowania w charakterze poręczyciela. Stowarzyszeniom innym niż reprezentujące interesy sektora transportowego zapewnia się dostęp do systemu TIR. W treści konwencji doprecyzowano praktyczne ustalenia stosowane już przez głównych uczestników systemu.

## **3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

### **3.1. Krótki opis proponowanych działań**

Decyzja, której dotyczy wnioski, określa stanowisko Wspólnoty, które ma zostać przyjęte w odniesieniu do propozycji zmiany Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR.

### **3.2. Podstawa prawna**

Artykuł 133 i art. 300 ust. 2 akapit drugi Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

### **3.3. Zasada pomocniczości**

Wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości. Umożliwia on wprowadzenie zmiany do umowy międzynarodowej, która sama w sobie jest zgodna z zasadą pomocniczości.

Proponowane zmiany zostały wstępnie przyjęte przez grupę roboczą EKG ONZ ds. zagadnień celnych dotyczących transportu.

### **3.4. Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności. Umożliwia on wprowadzenie zmiany do umowy międzynarodowej, która sama w sobie jest zgodna z zasadą proporcjonalności.

### **3.5. Wybór instrumentów**

Proponowany instrument: decyzja.

Umowy międzynarodowe i zmiany do nich są zwyczajowo wprowadzane do porządku prawnego Wspólnoty w drodze decyzji.

## **4. WPŁYW NA BUDŻET**

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

## Wniosek

### DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska Wspólnoty, które ma zostać przyjęte w odniesieniu do propozycji zmiany Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (konwencja TIR z 1975 r.)**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 133 w związku z art. 300 ust. 2 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (konwencja TIR) z dnia 14 listopada 1975 r. została zatwierdzona w imieniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 2112/78 z dnia 25 lipca 1978 r.<sup>1</sup> i weszła w życie we Wspólnocie w dniu 20 czerwca 1983 r.<sup>2</sup>
- (2) Skonsolidowana wersja konwencji TIR została opublikowana jako załącznik do decyzji Rady 2009/477/WE z dnia 28 maja 2009 r.<sup>3</sup>, na podstawie której Komisja opublikuje przyszłe zmiany do konwencji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ze wskazaniem ich daty wejścia w życie.
- (3) W czerwcu 2009 r. grupa robocza EKG ONZ ds. zagadnień celnych dotyczących transportu uzgodniła, że pewne zmiany konwencji TIR są niezbędne. Zmiany te dotyczą części 1 załącznika 9 do konwencji TIR, która dotyczy procesu upoważniania stowarzyszeń do wydawania karnetów TIR oraz do występowania w charakterze poręczyciela.
- (4) Zmiany, których dotyczy wniosek, nie powodują zmiany istoty części 1 załącznika 9 do konwencji TIR, lecz ją reorganizują, aby ułatwić zrozumienie i stosowanie procedury upoważniania stowarzyszeń do wydawania karnetów TIR i do występowania w charakterze poręczyciela. Ponadto dodaje się nowe elementy. Jednym z nich jest zapewnienie stowarzyszeniom innym niż reprezentujące interesy sektora transportowego dostępu do systemu TIR. Inne zmiany dotyczą już stosowanych, lecz nie przewidzianych w treści konwencji, praktycznych ustaleń.
- (5) Wszystkie państwa członkowskie wyraziły pozytywną opinię na temat propozycji zmiany. Projekt opracowany przez grupę roboczą EKG ONZ ds. zagadnień celnych

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 252 z 14.9.1978, s. 1.

<sup>2</sup> Dz.U. L 31 z 2.2.1983, s. 13.

<sup>3</sup> Dz.U. L 165 z 26.6.2009, s. 1.

dotyczących transportu został już poddany dyskusji w ramach Komitetu Kodeksu Celnego i został przyjęty.

- (6) Następna sesja Komitetu Administracyjnego Konwencji TIR została zaplanowana na wrzesień 2009 r. i oczekuje się, że wszystkie Umawiające się Strony konwencji będą gotowe, aby formalnie przyjąć zmiany konwencji TIR.
- (7) Należy zatem określić stanowisko Wspólnoty w odniesieniu do zmian, których dotyczy wniosek,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Stanowisko Wspólnoty w ramach Komitetu Administracyjnego opiera się na projekcie zmian załączonym do niniejszej decyzji.

#### *Artykuł 2*

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Po przyjęciu zmiany Komisja publikuje ją w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ze wskazaniem jej daty wejścia w życie.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*

## **ZAŁĄCZNIK**

W części 1 załącznika 9 wprowadza się następujące zmiany:

### **„CZEŚĆ I**

## **UPOWAŻNIENIE STOWARZYSZEŃ DO WYDAWANIA KARNETÓW TIR I DO WYSTĘPOWANIA W CHARAKTERZE PORĘCZycIELA**

### **WARUNKI I WYMOGI**

1. Warunki i wymogi, które musi spełniać stowarzyszenie dla uzyskania od Umawiających się Stron upoważnienia do wydawania karnetów TIR oraz do występowania w charakterze poręczyciela, o którym mowa w art. 6 konwencji, są następujące:
  - a) udowodnione funkcjonowanie co najmniej od roku w charakterze stowarzyszenia mającego siedzibę na terytorium Umawiającej się Strony, w której wydaje się upoważnienie;
  - b) posiadanie udowodnionej stabilnej sytuacji finansowej i możliwości organizacyjnych pozwalających na wypełnianie obowiązków nałożonych przez konwencję;
  - c) brak jakichkolwiek poważnych lub powtarzających się naruszeń przepisów celnych lub podatkowych;
  - d) zawarcie pisemnej umowy lub sporządzenie innego dokumentu prawnego pomiędzy stowarzyszeniem a właściwymi organami Umawiającej się Strony, w której ma ono swoją siedzibę, w tym przyjęcie przez stowarzyszenie swoich obowiązków określonych w ust. 3 niniejszego artykułu.
2. Poświadczoną kopię pisemnej umowy lub innego dokumentu prawnego, o którym mowa w ust. 1 lit. d), wraz z, jeśli to konieczne, uwierzytelnionym tłumaczeniem na język angielski, francuski lub rosyjski składa się w Radzie Wykonawczej TIR. Radę Wykonawczą TIR niezwłocznie powiadamia się o wszelkich zmianach.
3. Obowiązki stowarzyszenia są następujące:
  - (i) wywiązywanie się z zobowiązań określonych w art. 8 konwencji;
  - (ii) akceptowanie maksymalnej kwoty roszczenia, przypadającej od każdego karnetu TIR, określonej przez Umawiającą się Stronę, która może być wymagana od stowarzyszenia zgodnie z art. 8 ust. 3 konwencji;
  - (iii) stałe kontrolowanie, a w szczególności przed wystąpieniem o pozwolenie na korzystanie przez osoby z procedury TIR, spełniania przez te osoby

minimalnych warunków i wymogów, o których mowa w części II niniejszego załącznika;

- (iv) poręczanie za wszelkie zobowiązania powstałe w kraju, w którym ma swoją siedzibę, w związku z operacjami dokonywanymi na podstawie karnetów TIR, wydanych przez nie lub przez zagraniczne stowarzyszenia należące do tej samej organizacji międzynarodowej, do której ono samo należy;
- (v) zgodnie z żądaniem właściwych organów Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę, wypełnianie wszelkich swoich zobowiązań wobec towarzystwa ubezpieczeniowego, poolu ubezpieczeniowego lub instytucji finansowej. Umowy ubezpieczenia lub gwarancji finansowej muszą pokrywać całość zobowiązań powstałych w związku z operacjami dokonywanymi na podstawie karnetów TIR, wydanych przez stowarzyszenie lub przez zagraniczne stowarzyszenia należące do tej samej organizacji międzynarodowej, do której ono samo należy.

Termin powiadomienia o wygaśnięciu umowy ubezpieczenia lub gwarancji finansowej nie może być krótszy niż termin powiadomienia o wygaśnięciu pisemnej umowy lub dokumentu prawnego, o których mowa w ust. 1 lit. d). Poświadczoną kopię umowy ubezpieczenia lub gwarancji finansowej oraz wszelkie jej późniejsze zmiany składa się w Radzie Wykonawczej TIR wraz z, jeśli to konieczne, uwierzytelnionym tłumaczeniem na język angielski, francuski lub rosyjski;

- (vi) coroczne powiadamianie Rady Wykonawczej TIR o cenie każdego rodzaju wydawanych przez stowarzyszenie karnetów TIR na dzień 1 marca;
- (vii) umożliwienie właściwym organom kontroli wszelkich posiadanych akt i dokumentów finansowych, związanych z zarządzaniem procedurą TIR;
- (viii) zaakceptowanie procedury sprawnego rozstrzygania sporów wynikłych z niewłaściwego lub przestępczego wykorzystania karnetów TIR; w miarę możliwości bez kierowania sprawy do sądu;
- (ix) ściśle stosowanie się do decyzji wydanych przez właściwe organy Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę, dotyczących cofnięcia pozwolenia lub pozbawienia osób prawa, o którym mowa w art. 6 i 38 konwencji i części II niniejszego załącznika;
- (x) wyrażenie zgody na ściśle wprowadzenie wszystkich decyzji przyjętych przez Komitet Administracyjny i Radę Wykonawczą TIR w stopniu, w jakim zostały one zaakceptowane przez właściwe organy Umawiającej się Strony, na której terytorium ma swoją siedzibę.

4. Jeżeli zwrócono się do stowarzyszenia poręczającego, zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 11, o zapłatę kwot, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2, powiadamia ono międzynarodową organizację, zgodnie z pisemnym porozumieniem, o którym mowa w nocie wyjaśniającej 0.6.2a-1 do art. 6 ust. 2a, o otrzymaniu roszczenia.

5. Umawiająca się Strona, na której terytorium stowarzyszenie ma swoją siedzibę, cofa upoważnienie do wydawania karnetów TIR i do występowania w charakterze poręczyciela w przypadku nieprzestrzegania tych warunków i wymogów. Jeśli Umawiająca się Strona podejmie decyzję o cofnięciu upoważnienia, decyzja wchodzi w życie najwcześniej trzy miesiące po dacie cofnięcia.
6. Upoważnienie stowarzyszenia, wydane na podstawie warunków określonych powyżej, pozostaje bez uszczerbku dla odpowiedzialności i zobowiązań stowarzyszenia, wynikających z konwencji.
7. Warunki i wymogi określone powyżej pozostają bez uszczerbku dla dodatkowych warunków i wymogów, które Umawiające się Strony mogą ustanowić.”