

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 29.10.2009
COM(2009)587 final

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adoptar pela Comunidade no que respeita à proposta de alteração da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efectuado ao abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Justificação e objectivos da proposta

A Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efectuado ao abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR), de 14 de Novembro de 1975, foi aprovada, em nome da Comunidade Económica Europeia, pelo Regulamento (CEE) n.º 2112/78 do Conselho. A Convenção entrou em vigor na Comunidade em 20 de Junho de 1983.

A decisão proposta tem por objectivo que a Comunidade adopte as últimas alterações à Convenção TIR acordadas pelo Grupo de Trabalho para as Questões Aduaneiras relativas ao Transporte, da UNECE.

1.2. Contexto geral

A Convenção TIR, que é administrada pela Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE), sediada em Genebra, estabeleceu um regime de trânsito aduaneiro para o transporte rodoviário internacional de mercadorias. A Convenção permite que as mercadorias que se encontram em regime de suspensão aduaneira e fiscal atravessem as fronteiras internacionais com um mínimo de intervenção, durante o percurso, por parte das autoridades aduaneiras. Ao reduzir os obstáculos tradicionais ao transporte internacional de mercadorias, o regime TIR promove o desenvolvimento do comércio internacional. Ao minorar os atrasos do trânsito, permite efectuar economias significativas dos custos de transporte. A principal vantagem do regime consiste no facto de a Convenção TIR proporcionar, através da sua cadeia de garantia internacional, um acesso relativamente simples às garantias exigidas.

O Grupo de Trabalho para as Questões Aduaneiras relativas ao Transporte, da UNECE, acordou na necessidade de introduzir algumas modificações à Convenção TIR. Estas modificações referem-se à 1.ª Parte do Anexo 9 da Convenção TIR. Esta parte trata do procedimento de habilitação das associações a emitirem cadernetas TIR e a servirem de fiadoras. O Grupo de Trabalho decidiu reorganizar esta parte da Convenção e aditar alguns novos elementos que existem na prática mas nunca foram claramente definidos pelo texto jurídico. De acordo com a proposta, as associações são obrigadas a apresentar às autoridades competentes cópias autenticadas do texto completo e integral do contrato de seguro global por elas celebrado com as seguradoras internacionais globais. Actualmente, as associações devem informar a organização internacional dos pedidos de pagamento que lhes são apresentados pelas autoridades aduaneiras. Além disso, o acesso ao regime TIR está agora aberto a outras associações para além das que representam os interesses do sector dos transportes.

1.3. Disposições em vigor no domínio da proposta

1.ª Parte do Anexo 9 da Convenção TIR.

1.4. Coerência com as outras políticas e os objectivos da União

A proposta de decisão é coerente com a política comum de comércio e transporte. O regime TIR, que facilita o transporte rodoviário, permite o transporte de mercadorias no território de 68 Partes Contratantes com um mínimo de interferência por parte das administrações aduaneiras e um acesso relativamente simples às garantias exigidas, através de uma cadeia de

garantia internacional. As simplificações obtidas por intermédio da Convenção TIR estão em conformidade com a estratégia de Lisboa revista.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

2.1. Consulta das partes interessadas

Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

Foram realizadas consultas sobre a proposta junto da União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU). As consultas tiveram lugar no âmbito das reuniões do Comité do Código Aduaneiro e das reuniões do Grupo de Trabalho para as Questões Aduaneiras relativas ao Transporte, da UNECE.

Síntese das respostas e modo como foram tidas em conta

Parecer favorável.

2.2. Obtenção e utilização de competências especializadas

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

2.3. Avaliação do impacto

As alterações propostas não modificam a substância da 1.^a Parte do Anexo 9 da Convenção TIR, mas reorganizam-na de forma a facilitar a compreensão e a aplicação do procedimento de habilitação das associações para emitirem cadernetas TIR e servirem de fiadoras. Além disso, são aditados alguns novos elementos. Em conformidade com o artigo 1.^o da 1.^a Parte do Anexo 9, o acesso ao regime TIR está agora aberto a outras associações para além das que representam os interesses do sector dos transportes. A obrigação de as associações apresentarem às autoridades competentes cópias autenticadas do texto completo e integral do contrato de seguro global por elas celebrado com as seguradoras internacionais globais é introduzida nesta parte do Anexo 9. Actualmente, as associações devem informar a organização internacional dos pedidos de pagamento que lhes são apresentados pelas autoridades aduaneiras.

Ao introduzir estas alterações, o procedimento de habilitação para as associações emitirem cadernetas TIR e servirem de fiadoras está descrito de forma mais clara na Convenção. É assegurado o acesso aberto ao regime TIR a outras associações para além das que representam o sector dos transportes. As disposições práticas que já são aplicadas pelos agentes principais do regime estão agora claramente definidas no texto jurídico da Convenção.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Síntese da acção proposta

A proposta de decisão estabelece a posição a adoptar pela Comunidade no que respeita à proposta de alteração da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efectuado ao abrigo das Cadernetas TIR.

3.2. Base jurídica

Artigo 133.º e artigo 300.º, n.º 2, segundo parágrafo, do Tratado que institui a Comunidade Europeia.

3.3. Princípio da subsidiariedade

A proposta está em conformidade com o princípio da subsidiariedade. Permite a introdução de uma alteração ao acordo internacional que, em si mesmo, respeita o princípio da subsidiariedade.

As alterações propostas foram previamente aprovadas pelo Grupo de Trabalho para as Questões Aduaneiras relativas ao Transporte, da UNECE.

3.4. Princípio da proporcionalidade

A proposta está em conformidade com o princípio da proporcionalidade. Permite a introdução de uma alteração ao acordo internacional que, em si mesmo, respeita o princípio da proporcionalidade.

3.5. Escolha dos instrumentos

Instrumento proposto: decisão.

Os acordos internacionais e as alterações destes acordos são geralmente transpostos para a ordem jurídica comunitária através de decisões.

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A presente proposta não tem incidência no orçamento comunitário.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adoptar pela Comunidade no que respeita à proposta de alteração da Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efectuado ao abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente, o seu artigo 133.º, conjugado com o seu artigo 300.º, n.º 2, segundo parágrafo,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção Aduaneira relativa ao Transporte Internacional de Mercadorias efectuado ao abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR), de 14 de Novembro de 1975, foi aprovada, em nome da Comunidade, pelo Regulamento (CEE) n.º 2112/78 do Conselho, de 25 de Julho de 1978¹, e entrou em vigor na Comunidade em 20 de Junho de 1983².
- (2) Uma versão consolidada da Convenção TIR foi publicada como Anexo da Decisão 2009/477/CE do Conselho, de 28 de Maio de 2009³, de acordo com a qual a Comissão publica as alterações futuras à Convenção no Jornal Oficial da União Europeia, indicando a sua data de entrada em vigor.
- (3) Em Junho de 2009, o Grupo de Trabalho para as Questões Aduaneiras relativas ao Transporte, da UNECE, decidiu que era necessário introduzir algumas modificações à Convenção TIR. Estas modificações referem-se à 1.ª Parte do Anexo 9 da Convenção TIR, que trata do procedimento de habilitação para as associações emitirem cadernetas TIR e servirem de fiadoras.
- (4) As alterações propostas não modificam a substância da 1.ª Parte do Anexo 9 da Convenção TIR, mas reorganizam-na de forma a facilitar a compreensão e a aplicação do procedimento de habilitação para as associações emitirem cadernetas TIR e servirem de fiadoras. Além disso, são aditados alguns novos elementos. Um desses elementos é o acesso aberto ao regime TIR a outras associações para além das que representam a indústria dos transportes. Outras alterações referem-se a disposições práticas que já são aplicadas, mas não estabelecidas no texto jurídico da Convenção.
- (5) Todos os Estados-Membros exprimiram o seu parecer favorável sobre a proposta de alteração. O projecto redigido pelo Grupo de Trabalho para as Questões Aduaneiras

¹ JO L 252 de 14.9.1978, p. 1.

² JO L 31 de 2.2.1983, p. 13.

³ JO L 165 de 26.6.2009, p. 1.

relativas ao Transporte já foi debatido no âmbito do Comité do Código Aduaneiro, tendo sido aprovado.

- (6) A próxima reunião do Comité de Gestão da Convenção TIR deve realizar-se em Setembro de 2009, e espera-se que todas as Partes Contratantes na Convenção possam aprovar formalmente as alterações propostas à Convenção TIR.
- (7) Por conseguinte, importa definir a posição da Comunidade relativamente à alteração proposta,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição da Comunidade no âmbito do Comité de Gestão baseia-se no projecto de alteração que figura em anexo.

Artigo 2.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

A Comissão publica a alteração, quando for adoptada, no Jornal Oficial da União Europeia, indicando a data da sua entrada em vigor.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*

ANEXO

O Anexo 9, 1.^a Parte, passa a ter a seguinte redacção:

«1.^a PARTE

HABILITAÇÃO DAS ASSOCIAÇÕES PARA EMITIREM CADERNETAS TIR E SERVIREM DE FIADORAS

CONDIÇÕES E PRESCRIÇÕES

1. Para ser habilitada pelas Partes Contratantes a emitir cadernetas TIR e a ser fiadora de acordo com o artigo 6.º da Convenção, uma associação deve satisfazer as condições e prescrições seguintes:
 - a) Prova de que existe como associação estabelecida na Parte Contratante em que é emitida a habilitação há, pelo menos, um ano.
 - b) Prova da solidez da sua situação financeira e da existência de meios logísticos que lhe permitam cumprir as obrigações que lhe incumbem por força da Convenção.
 - c) Inexistência de infracções graves ou recidivas à legislação aduaneira ou fiscal.
 - d) Estabelecimento de um acordo escrito ou de qualquer outro instrumento jurídico entre a associação e as autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território está estabelecida, incluindo a aceitação pela associação dos seus deveres tal como definidos no n.º 3 do presente artigo.
2. Uma cópia autenticada do acordo escrito ou de qualquer outro acto jurídico referido no n.º 1, alínea d), juntamente, se for caso disso, com uma tradução juramentada em língua inglesa, francesa ou russa, será depositada junto da Comissão de Controlo TIR. Qualquer alteração será de imediato comunicada à Comissão de Controlo TIR.
3. Os deveres da associação são os seguintes:
 - i) respeitar as obrigações estabelecidas no artigo 8.º da Convenção;
 - ii) aceitar o montante máximo por caderneta TIR, determinado pela Parte Contratante, que lhe pode ser exigido, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 3, da Convenção;
 - iii) verificar continuamente, em particular antes de solicitar a habilitação de pessoas para aceder ao regime TIR, que essas pessoas respeitam as condições e prescrições mínimas estipuladas na 2.^a Parte do presente anexo;
 - iv) dar a sua garantia em relação a todas as responsabilidades incorridas no país em cujo território está estabelecida quando da realização de operações

efectuadas ao abrigo das cadernetas TIR que ela própria tenha emitido ou que tenham sido emitidas por associações estrangeiras filiadas na organização internacional em que ela própria está filiada;

- v) cobrir as suas responsabilidades, apresentando prova suficiente às autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território está estabelecida, junto de uma companhia de seguros, de um grupo de seguradoras ou de uma instituição financeira. O ou os contratos de seguro ou de garantia financeira devem cobrir, na totalidade, as suas responsabilidades relacionadas com as operações efectuadas ao abrigo de cadernetas TIR que tenha ela própria emitido ou que o tenham sido por associações estrangeiras filiadas na mesma organização internacional em que ela própria está também filiada.

Os prazos de notificação da extinção dos contratos de seguro ou de garantia financeira não devem ser inferiores aos da notificação de extinção do acordo escrito ou de qualquer outro acto jurídico referido no n.º 1, alínea d). Será depositada junto da Comissão de Controlo TIR uma cópia autenticada do ou dos contratos de seguro ou da garantia financeira, bem como de todas as adendas posteriores a esses documentos e uma tradução juramentada, se for caso disso, em inglês, francês ou russo;

- vi) fornecer anualmente, até 1 de Março, à Comissão de Controlo TIR o preço de cada tipo de cadernetas TIR que emitir;
 - vii) permitir às autoridades competentes que verifiquem todos os processos e as contas mantidas em relação à gestão do regime TIR;
 - viii) aceitar um procedimento para a resolução eficaz dos litígios associados à utilização indevida ou fraudulenta de cadernetas TIR, sempre que possível sem recorrer aos tribunais;
 - ix) respeitar estritamente as decisões das autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território está estabelecida, relativas à revogação da habilitação ou à exclusão de pessoas, em conformidade com o artigo 6.º e o artigo 38.º da Convenção e com a 2.ª Parte do presente anexo;
 - x) aceitar aplicar escrupulosamente todas as decisões aprovadas pelo Comité de Gestão e pela Comissão de Controlo TIR, desde que as autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território está estabelecida as tenham aceite.
4. Quando uma associação garante for solicitada, em conformidade com os procedimentos previstos no artigo 11.º, a pagar as somas referidas no artigo 8.º, n.ºs 1 e 2, deve, em conformidade com o acordo escrito referido na nota explicativa 0.6.2-A-1 do artigo 6.º, n.º 2-A, informar a organização internacional da recepção do pedido.
5. A Parte Contratante em que a associação está estabelecida revogará a habilitação para emitir cadernetas TIR e servir de fiadora em caso de inobservância das presentes condições e prescrições. Se uma Parte Contratante decidir revogar a autorização, a

decisão produzirá efeitos no prazo mínimo de três (3) meses após a data de revogação.

6. A habilitação de uma associação nas condições acima enunciadas em nada obsta às responsabilidades e compromissos que lhe incumbem por força da Convenção.
7. As condições e prescrições acima estabelecidas em nada obstam às condições e prescrições suplementares que as Partes Contratantes pretendam eventualmente exigir.»