

Bruksela, 22 stycznia 2021 r.
(OR. en)

5563/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0011(NLE)

UD 24
CID 2
TRANS 23

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	22 stycznia 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 24 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI 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

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 24 final.

Zał.: COM(2021) 24 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 22.1.2021 r.
COM(2021) 24 final

2021/0011 (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 na mocy Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR¹ („konwencja TIR”) w związku z przewidywanym przyjęciem kilku poprawek do tej konwencji.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR

Konwencja celna dotycząca 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 2020 r. przystąpiło do niej 76 stron: 75 państw i Unia Europejska.

Unia Europejska jest umawiającą się stroną konwencji TIR² od dnia 20 czerwca 1983 r.; umawiającymi się stronami są też wszystkie państwa członkowskie.

2.2. Komitet Administracyjny

Komitet Administracyjny działa w ramach Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR. Jego zadaniem jest rozpatrywanie i przyjmowanie poprawek do przedmiotowej konwencji. 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 TIR Unia, jako unia celna i gospodarcza, 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 lutym 2021 r., podczas swojej 74. sesji, Komitet Administracyjny ma podjąć decyzję w sprawie przyjęcia proponowanych poprawek do Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR („planowany akt”).

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).

Planowany akt ma na celu dostosowanie wzoru karnetu TIR z uwagi na zwiększenie liczby urzędów celnych wyjścia lub przeznaczenia, których udziału może wymagać operacja transportu TIR.

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.”.

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii:

Unia popiera wniosek w sprawie zmiany załącznika 1 do konwencji TIR oraz aktualizację wzorów karnetów TIR, ponieważ jest to zgodne z przyjętymi wcześniej poprawkami art. 18, na podstawie których zwiększono maksymalną liczbę urzędów celnych, które mogą być wykorzystywane podczas przewozu TIR.

Uściślając: zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej, wersje 1 i 2 wzorów karnetów TIR zostaną zaktualizowane³. Wersja 1 to standardowa wersja obecnie używanego karnetu TIR, a wersja 2 dotyczy nieużywanego obecnie karnetu TIR wydawanego w przypadku przewozu papierosów i alkoholu. W celu zachowania spójności oraz uniknięcia dalszych zmian w przyszłości należy zmodyfikować oba wzory jednocześnie. Nowe wzory zostaną dołączone do załącznika do wniosku dotyczącego decyzji Rady.

Zmiany te będą miały w praktyce pozytywne efekty, ponieważ umożliwią większą elastyczność w wyborze urzędów celnych wyjścia i przeznaczenia przez podmioty gospodarcze.

To ulepszenie, które zwiększy atrakcyjność konwencji TIR. Unia Europejska popiera tę inicjatywę, mogącą ułatwić stosowanie międzynarodowej procedury tranzytowej.

³ W załączniku do niniejszego wniosku dostępne są nowe wzory karnetów TIR; jeżeli automatycznie nie pojawią się one w aplikacji Legiswrite, należy sprawdzić dokument za pomocą narzędzia kontroli jakości (DQC).

3. PODSTAWA PRAWNA

3.1. Proceduralna podstawa prawna

3.1.1. 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”⁴.

3.1.2. 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 z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

3.2. Materialna podstawa prawna

3.2.1. 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.

3.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

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

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, sprawa C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

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

3.3. Podsumowanie

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

4. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Ponieważ przedmiotowy akt Komitetu Administracyjnego zmienia 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*.

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 2112/78⁵ i weszła w życie we Wspólnocie w dniu 20 czerwca 1983 r.⁶
- (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 daty ich 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 74. sesji w dniach 9–12 lutego 2021 r. lub na jednej z kolejnych sesji Komitet Administracyjny ma przyjąć kilka zmian do załączników do konwencji TIR.
- (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 uwzględnienia przyjętej wcześniej poprawki do art. 18 konwencji TIR, na podstawie której zwiększono liczbę urzędów celnych, które mogą uczestniczyć w

⁵ 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).

⁶ Dz.U. L 31 z 2.2.1983, s. 13.

operacji przewozu TIR, konieczna jest zmiana załącznika 1 do konwencji TIR i aktualizacja wzorów 1. i 2. wersji karnetów TIR.

- (7) 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,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii podczas 74. 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*