



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 5. September 2018
(OR. en)

11877/18

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0315 (NLE)**

**UD 189
CID 5
TRANS 359**

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	31. August 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 605 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union in der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa sowie im Binnenverkehrsausschuss im Zusammenhang mit der geplanten Annahme eines neuen Übereinkommens zur Erleichterung der Grenzübertrittsverfahren für Reisende, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr zu vertretenden Standpunkt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 605 final.

Anl.: COM(2018) 605 final

Brüssel, den 31.8.2018
COM(2018) 605 final

2018/0315 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa sowie im Binnenverkehrsausschuss im Zusammenhang mit der geplanten Annahme eines neuen Übereinkommens zur Erleichterung der Grenzübertrittsverfahren für Reisende, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr zu vertretenden Standpunkt

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) sowie gegebenenfalls im Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa im Zusammenhang mit der geplanten Annahme eines neuen Übereinkommens zur Erleichterung der Verfahren beim Grenzübertritt von Personen, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Übereinkommen zur Erleichterung der Grenzübertrittsverfahren für Reisende, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr

Der vorgeschlagene Entwurf für das Übereinkommen zur Erleichterung des Grenzübertritts von Reisenden, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr (im Folgenden der „Übereinkommensentwurf“) wurde von der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSJD), der neun Mitgliedstaaten der Union (Bulgarien, Tschechische Republik, Slowakei, Polen, Litauen, Lettland, Ungarn, Estland, Rumänien) angehören, initiiert und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa durch die Regierung der Russischen Föderation übermittelt.

Ein Übereinkommen mit ähnlichem Anwendungsbereich ist bereits in Kraft – das Internationale Übereinkommen von 1952 zur Erleichterung des Grenzübergangs für Reisende und Gepäck im Eisenbahnverkehr, zu dessen Vertragsparteien acht Mitgliedstaaten der Union (Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal und Schweden¹) gehören. Aufgrund verschiedener rechtlicher und verfahrensrechtlicher Schwierigkeiten war es nicht möglich, dieses Übereinkommen zu ändern, um es zu modernisieren. Darüber hinaus unterstützten die Mitgliedstaaten der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen die Idee, ein neues Übereinkommen in diesem Bereich auszuarbeiten, anstatt dem veralteten Übereinkommen von 1952 beizutreten.

Der vorgeschlagene Übereinkommensentwurf betrifft drei wichtige Politikbereiche der Union: Eisenbahn, Zoll und EU-Besitzstand im Bereich des Grenzmanagements. Er zielt auf die Beschleunigung und Vereinfachung der Grenzkontrollen im Schienenpersonenverkehr ab. Die wichtigsten neuen Elemente in dem Entwurf sind gemeinsame koordinierte Kontrollen an den Grenzen anstelle von zwei oder mehr aufeinanderfolgenden Kontrollen beiderseits der Grenze; Kontrollen in fahrenden Zügen, sofern die Fahrpläne und Haltestellen der Züge dies zulassen, sowie Regelung der Einzelheiten der Zusammenarbeit durch bilaterale Abkommen oder multilaterale Vereinbarungen. Dieser Vorschlag bezieht sich auf die Politik der Union im Bereich des Grenzmanagements. Zwei weitere Politikbereiche der Union (Eisenbahn und Zoll) werden in einem gesonderten Vorschlag behandelt.

2.2. Die UNECE-Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen

Die Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen handelt im Rahmen der Politik der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und unterliegt der allgemeinen

¹ Unterzeichnet, aber noch nicht ratifiziert.

Aufsicht des Binnenverkehrsausschusses. Aufgabe der Arbeitsgruppe ist es, Maßnahmen zur Harmonisierung und Vereinfachung der Vorschriften, Regeln und Unterlagen für die Grenzübertrittsverfahren für die verschiedenen Verkehrsträger im Binnenland einzuleiten und umzusetzen.

Die Union ist in der Arbeitsgruppe vertreten, in der alle Mitgliedstaaten der Union stimmberechtigte Mitglieder sind.

2.3. Der vorgesehene Rechtsakt der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen

Die Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen tritt im Jahr 2018 an folgenden Terminen zusammen: 12.-14. Juni und 16.-19. Oktober. In einer ihrer Sitzungen soll die Arbeitsgruppe die Billigung des vorgeschlagenen Übereinkommensentwurfs und seine Übermittlung an den Binnenverkehrsausschuss zur förmlichen Genehmigung beschließen; letzterer tritt einmal jährlich im Februar zusammen.

Der vorgesehene Rechtsakt wird für die Vertragsparteien gemäß Artikel 22 des Übereinkommensentwurfs verbindlich, der Folgendes vorsieht: „1. Dieses Übereinkommen tritt drei Monate nach dem Tag in Kraft, an dem fünf Staaten ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben. 2. Für jeden Staat, der dieses Übereinkommen nach Hinterlegung der fünften Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde ratifiziert, annimmt, genehmigt oder ihm beiträgt, tritt das Übereinkommen drei Monate nach Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde durch diesen Staat in Kraft.“

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1. Standpunkt der Union

Die Union teilt die Ziele des Übereinkommensentwurfs und unterstützt das Konzept der Erleichterung des Schienenpersonenverkehrs, hat jedoch keinen zusätzlichen Nutzen oder Mehrwert des Übereinkommensentwurfs für die Union oder ihre Mitgliedstaaten festgestellt. Durch den neuen Übereinkommensentwurf würden bereits bestehende bilaterale oder multilaterale Abkommen nicht überflüssig und vielleicht nicht einmal der Abschluss neuer bilateraler oder multilateraler Übereinkünfte erleichtert, da der Übereinkommensentwurf kein Muster hierfür enthält. Viele Bestimmungen des Übereinkommensentwurfs sind unverbindlich und können ohne gesonderte Vereinbarungen zwischen den betroffenen Parteien nicht umgesetzt werden. Bisher könnte der Übereinkommensentwurf nur als Referenz für den Abschluss künftiger multilateraler und bilateraler Abkommen dienen.

In Bezug auf den **EU-Besitzstand im Bereich des Grenzmanagements** sieht der Übereinkommensentwurf in seiner jetzigen Form keine neuen Instrumente vor und bringt daher keinen Mehrwert für die Union und ihre Mitgliedstaaten. Außerdem enthält der Entwurf mehrere Bestimmungen, die für den EU-Besitzstand problematisch sind und geändert werden müssten, falls die Union oder ihre Mitgliedstaaten später den Wunsch haben sollten, dem Übereinkommen beizutreten. So sollte beispielsweise in Artikel 6 des Übereinkommensentwurfs klargestellt werden, dass multilaterale oder bilaterale Abkommen zwischen Staaten nicht den Verzicht auf Grenzkontrollen vorsehen dürfen: Da beim Überschreiten der EU-Außengrenzen der Schengener Grenzkodex anwendbar ist, dürfen internationale Übereinkommen lediglich die Art und Weise der Durchführung dieser Kontrollen, nicht jedoch ihren Inhalt regeln.

Aus **institutioneller Sicht** der Union betrifft der Entwurf des Übereinkommens Fragen, die in die ausschließliche und geteilte Zuständigkeit der Union fallen. Die Mitgliedstaaten können Teilen des Übereinkommensentwurfs, die in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fallen, nicht einzeln beitreten. Für einen Beitritt der Union zu dem Übereinkommen hätte im Einklang mit der allgemeinen institutionellen Politik eine Bestimmung über die Beteiligung der Union als eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration in den Übereinkommensentwurf aufgenommen werden müssen.

Auch wenn die Union offenbar keinen Grund hat, dem vorgeschlagenen Übereinkommen beizutreten, sollte jedes neue internationale Übereinkommen im Einklang mit der allgemeinen institutionellen Politik eine Klausel enthalten, die die Beteiligung von Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration ermöglicht.

Der Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa kann auf seiner 81. Sitzung im Februar 2019 oder auf einer späteren Sitzung, vorbehaltlich der Billigung des Übereinkommensentwurfs durch die Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen, über die Annahme des Übereinkommens abstimmen und das Sekretariat ersuchen, es dem Generalsekretär der Vereinten Nationen in seiner Eigenschaft als Verwahrer zu übermitteln. Es ist daher wichtig, einen Standpunkt der Union festzulegen, um in einem solchen potenziellen Szenario reagieren zu können. In Fragen der ausschließlichen Zuständigkeit wird die Kommission im Namen der Union stimmen.

Bei der Vorbereitung des vorgeschlagenen Übereinkommens wurde eine große Zahl von Sachverständigen des öffentlichen und privaten Sektors konsultiert.

Es fanden Konsultationen mit den Mitgliedstaaten im Rahmen des Ausschusses für Zollrecht (Koordinierung Genf) statt, eine davon gemeinsam mit Sachverständigen des Ausschusses für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, Beratern für Justiz und Inneres, Verkehrsattachés und Vertretern der für Mobilität und Verkehr sowie für Migration und Inneres zuständigen Generaldirektionen der Kommission (23.1.2017). Ferner wurden Konsultationen mit der Sachverständigengruppe für Zollfragen durchgeführt.

Weitere Konsultationen fanden in den Sitzungen der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen und der Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa statt.

Den Beratungen in den einschlägigen Gremien der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, die entweder von der Generaldirektion für Steuern und Zollunion oder der Generaldirektion für Mobilität und Verkehr verfolgt wurden, gingen Koordinierungsmaßnahmen zwischen den oben genannten Generaldirektionen und der Generaldirektion für Migration und Inneres voraus, da der Übereinkommensentwurf Politikbereiche berührt, die in die Zuständigkeitsbereiche der drei Generaldirektionen fallen.

Die interne Koordinierung sowie die gemeinsamen Gespräche mit den Mitgliedstaaten im Rahmen des Ausschusses für Zollrecht und der Sachverständigengruppe für Zollfragen haben deutlich gezeigt, dass weder die Mitgliedstaaten der Union noch die Union selbst daran interessiert sind, dem Übereinkommensentwurf beizutreten, da er in keinem der betroffenen Bereiche, d. h. weder in den von diesem Vorschlag abgedeckten Politikbereichen der Union noch aus institutioneller Sicht der Union, einen Nutzen oder Mehrwert bringt.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Rechtsgrundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, durch Beschlüsse festgelegt.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Daneben fallen Instrumente darunter, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“².

4.1.2. Anwendbarkeit im vorliegenden Fall

Der Rechtsakt, den die Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen und der Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa zu erlassen haben, stellt einen rechtswirksamen Akt dar. Der vorgesehene Rechtsakt wird nach Artikel 22 des Übereinkommensentwurfs völkerrechtlich bindend sein.

Mit dem vorgesehenen Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen des Abkommens weder ergänzt noch geändert.

Die verfahrensrechtliche Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist daher Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Akts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Hat der vorgesehene Akt zwei Zielsetzungen oder zwei Komponenten und lässt sich eine dieser Zielsetzungen oder Komponenten als die hauptsächliche ermitteln, während die andere nur nebensächliche Bedeutung hat, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die die hauptsächliche oder überwiegende Zielsetzung oder Komponente erfordert.

Hat ein vorgesehener Rechtsakt gleichzeitig mehrere Zielsetzungen oder Komponenten, die untrennbar miteinander verbunden sind, ohne dass einer dem anderen untergeordnet ist, so muss die materielle Rechtsgrundlage eines Beschlusses nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ausnahmsweise die verschiedenen zugehörigen Rechtsgrundlagen umfassen.

4.2.2. Anwendbarkeit im vorliegenden Fall

Der vorgesehene Rechtsakt verfolgt Zielsetzungen und enthält Komponenten im Bereich Grenzkontrollen und umfasst Kontrollen der Reisenden und ihrer Dokumente. Er sollte daher auf Artikel 77 Absatz 2 Buchstabe b AEUV gestützt werden, der sich auf „Kontrollen, denen Personen beim Überschreiten der Außengrenzen unterzogen werden“, bezieht.

² Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61-64.

Somit umfasst die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss die folgenden Bestimmungen: Artikel 77 Absatz 2 Buchstabe b AEUV.

4.3. Schlussfolgerung

Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Beschlusses sollte Artikel 77 Absatz 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa sowie im Binnenverkehrsausschuss im Zusammenhang mit der geplanten Annahme eines neuen Übereinkommens zur Erleichterung der Grenzübertrittsverfahren für Reisende, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr zu vertretenden Standpunkt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 77 Absatz 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Russische Föderation schlägt ein neues Übereinkommen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) zur Erleichterung des Grenzübertritts von Reisenden, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr vor, das von der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSJD) unterstützt wird.
- (2) Die Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen handelt im Rahmen der Politik der UNECE und unterliegt der allgemeinen Aufsicht des Binnenverkehrsausschusses. Aufgabe der Arbeitsgruppe ist es, Maßnahmen zur Harmonisierung und Vereinfachung der Vorschriften, Regeln und Unterlagen für die Grenzübertrittsverfahren für die verschiedenen Verkehrsträger im Binnenland einzuleiten und umzusetzen.
- (3) Die UNECE-Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen soll auf ihrer 149. Sitzung vom 12.-14. Juni 2018 oder auf der darauf folgenden Sitzung einen Beschluss über die Billigung des vorgeschlagenen Übereinkommens zur Erleichterung des Grenzübertritts von Reisenden, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr und über seine Übermittlung an den Binnenverkehrsausschuss zur förmlichen Genehmigung fassen.
- (4) Die Union ist in der UNECE-Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen durch die 28 Mitgliedstaaten der Union vertreten, die stimmberechtigte Mitglieder sind. In Fragen der ausschließlichen Zuständigkeit der Union wird der Standpunkt der Union von der Kommission im Namen der Union und ihrer Mitgliedstaaten dargelegt.
- (5) Unter besonderen Umständen kann die Kommission im Interesse einer einheitlichen Außenvertretung der Union und ihrer Mitgliedstaaten Verhandlungen auf Gebieten führen, die sowohl Zuständigkeiten der Union als auch Materien betreffen, für die die Mitgliedstaaten der Union keine Zuständigkeiten übertragen haben.
- (6) Es ist angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union in der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen der Wirtschaftskommission der

Vereinten Nationen für Europa (UNECE) sowie im Binnenverkehrsausschuss zu vertreten ist, da das vorgeschlagene Übereinkommen auch Visaformalitäten betrifft, die in die Zuständigkeit der Union fallen.

- (7) Das Übereinkommen enthält allgemeine Bestimmungen über die Organisation der Grenzkontrollen im Schienenpersonenverkehr. Es kann als Grundlage für etwaige multilaterale und bilaterale Übereinkünfte angesehen werden, denn ohne diese könnte keine der unter das Übereinkommen fallenden Komponenten funktionieren.
- (8) Die Mitgliedstaaten der Union können solche bilateralen Abkommen auch ohne das vorgeschlagene Übereinkommen schließen. Was Russland und einige andere in der OSJD vertretene Länder betrifft, scheint der rechtliche Rahmen ein solches Übereinkommen erforderlich zu machen, um den Abschluss multilateraler und bilateraler Übereinkünfte zu erleichtern.
- (9) Der Inhalt des vorgeschlagenen Übereinkommens hat offenbar weder positive noch negative Auswirkungen auf die Mitgliedstaaten der Union. Daher unterstützt die Union das vorgeschlagene Übereinkommen nicht, hat aber keinen Grund, seine Annahme zu blockieren.
- (10) Unabhängig davon, dass ein Interesse der Union an dem vorgeschlagenen Übereinkommen nicht ersichtlich ist, sollte jedes neue internationale Übereinkommen im Einklang mit der allgemeinen institutionellen Politik eine Klausel enthalten, die die Beteiligung von Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration ermöglicht. Der vorgeschlagene Übereinkommensentwurf enthält keine Klausel, die es der Union ermöglichen würde, dem Übereinkommen beizutreten.
- (11) Daher sollte der Standpunkt der Union in der UNECE-Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen neutral sein, falls eine Klausel eingefügt wird, die die Beteiligung von Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration ermöglicht. In diesem Fall sollte sich die Union der Stimme enthalten. Andernfalls sollte die Union gegen die Annahme des vorgeschlagenen Übereinkommens stimmen.
- (12) Gemäß den Artikeln 1 und 2 des dem Vertrag über die Europäische Union und dem AEUV beigefügten Protokolls Nr. 22 über die Position Dänemarks beteiligt sich Dänemark nicht an der Annahme dieses Beschlusses und ist weder durch diesen Beschluss gebunden noch zu seiner Anwendung verpflichtet. Da dieser Beschluss den Schengen-Besitzstand ergänzt, beschließt Dänemark gemäß Artikel 4 des genannten Protokolls innerhalb von sechs Monaten, nachdem der Rat diesen Beschluss angenommen hat, ob es ihn in nationales Recht umsetzt.
- (13) Für Island und Norwegen stellt dieser Beschluss eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands im Sinne des Übereinkommens zwischen dem Rat der Europäischen Union sowie der Republik Island und dem Königreich Norwegen über die Assoziierung der beiden letztgenannten Staaten bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands³ dar, die zu dem in Artikel 1 Buchstabe A des Beschlusses 1999/437/EG des Rates⁴ genannten Bereich gehören.

³ ABl. L 176 vom 10.7.1999, S. 36.

⁴ Beschluss 1999/437/EG des Rates vom 17. Mai 1999 zum Erlass bestimmter Durchführungsvorschriften zu dem Übereinkommen zwischen dem Rat der Europäischen Union und der Republik Island und dem Königreich Norwegen über die Assoziierung dieser beiden Staaten bei der

- (14) Für die Schweiz stellt dieser Beschluss eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands im Sinne des Abkommens zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands⁵ dar, die zu dem in Artikel 1 Buchstabe A des Beschlusses 1999/437/EG in Verbindung mit Artikel 3 des Beschlusses 2008/146/EG des Rates⁶ genannten Bereich gehören.
- (15) Für Liechtenstein stellt dieser Beschluss eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands im Sinne des Protokolls zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein über den Beitritt des Fürstentums Liechtenstein zu dem Abkommen zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands⁷ dar, die zu dem in Artikel 1 Buchstabe A des Beschlusses 1999/437/EG in Verbindung mit Artikel 3 des Beschlusses 2011/350/EU des Rates⁸ genannten Bereich gehören.
- (16) Dieser Beschluss stellt eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands dar, an dem sich das Vereinigte Königreich gemäß dem Beschluss 2000/365/EG des Rates⁹ nicht beteiligt; das Vereinigte Königreich beteiligt sich daher nicht an der Annahme dieses Beschlusses und ist weder durch diesen Beschluss gebunden noch zu seiner Anwendung verpflichtet.
- (17) Dieser Beschluss stellt eine Weiterentwicklung der Bestimmungen des Schengen-Besitzstands dar, an dem sich Irland gemäß dem Beschluss 2002/192/EG des Rates¹⁰ nicht beteiligt; Irland beteiligt sich daher nicht an der Annahme dieses Beschlusses und ist weder durch diesen Beschluss gebunden noch zu seiner Anwendung verpflichtet.
- (18) Für Zypern, Bulgarien, Rumänien und Kroatien stellen die Bestimmungen dieses Beschlusses auf dem Schengen-Besitzstand aufbauende oder anderweitig damit

Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands (ABl. L 176 vom 10.7.1999, S. 31).

⁵ ABl. L 53 vom 27.2.2008, S. 52.

⁶ Beschluss 2008/146/EG des Rates vom 28. Januar 2008 über den Abschluss – im Namen der Europäischen Gemeinschaft – des Abkommens zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands (ABl. L 53 vom 27.2.2008, S. 1).

⁷ ABl. L 160 vom 18.6.2011, S. 21.

⁸ Beschluss 2011/350/EU des Rates vom 7. März 2011 über den Abschluss – im Namen der Europäischen Union – des Protokolls zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein über den Beitritt des Fürstentums Liechtenstein zum Abkommen zwischen der Europäischen Union, der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Assoziierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Umsetzung, Anwendung und Entwicklung des Schengen-Besitzstands in Bezug auf die Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen und den freien Personenverkehr (ABl. L 160 vom 18.6.2011, S. 19).

⁹ Beschluss 2000/365/EG des Rates vom 29. Mai 2000 zum Antrag des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland, einzelne Bestimmungen des Schengen-Besitzstands auf sie anzuwenden (ABl. L 131 vom 1.6.2000, S. 43).

¹⁰ Beschluss 2002/192/EG des Rates vom 28. Februar 2002 zum Antrag Irlands auf Anwendung einzelner Bestimmungen des Schengen-Besitzstands auf Irland (ABl. L 64 vom 7.3.2002, S. 20).

zusammenhängende Bestimmungen jeweils im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Beitrittsakte von 2003¹¹, des Artikels 4 Absatz 2 der Beitrittsakte von 2005¹² und des Artikels 4 Absatz 2 der Beitrittsakte von 2011¹³ dar –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Im Namen der Union wird auf den Sitzungen der UNECE-Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen und des Binnenverkehrsausschusses zu dem vorgeschlagenen neuen UNECE-Übereinkommen zur Erleichterung der Grenzübertrittsverfahren für Reisende, Gepäck und Frachtgepäck im internationalen Eisenbahnverkehr folgender Standpunkt vertreten:

Der Standpunkt der Union zu dem Übereinkommensentwurf besteht darin, sich der Stimme zu enthalten, falls die Klausel über die Beteiligung von Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration aufgenommen wird. Wird eine solche Klausel nicht aufgenommen, so stimmen die Mitgliedstaaten der Union dagegen.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von den gemeinsam handelnden Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der UNECE-Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen sowie des Binnenverkehrsausschusses sind, vertreten.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Kommission und an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

¹¹ Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge (ABl. L 236 vom 23.9.2003, S. 33).

¹² Akte über die Bedingungen des Beitritts der Bulgarischen Republik und Rumäniens und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge (ABl. L 157 vom 21.6.2005, S. 203).

¹³ Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Kroatien und die Anpassungen des Vertrags über die Europäische Union, des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 112 vom 24.4.2012, S. 21).