

Bruksela, 5 września 2018 r.
(OR. en)

11877/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0315 (NLE)

UD 189
CID 5
TRANS 359

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	31 sierpnia 2018 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2018) 605 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Grupy Roboczej Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu oraz na forum Komitetu ds. Transportu Lądowego w związku z przewidywanym przyjęciem nowej Konwencji w sprawie ułatwienia procedur przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów, bagażu i bagażu rejestrowanego, przewożonych w międzynarodowym ruchu kolejowym

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2018) 605 final.

Załącznik: COM(2018) 605 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.8.2018 r.
COM(2018) 605 final

2018/0315 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Grupy Roboczej Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu oraz na forum Komitetu ds. Transportu Lądowego w związku z przewidywanym przyjęciem nowej Konwencji w sprawie ułatwienia procedur przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów, bagażu i bagażu rejestrowanego, przewożonych w międzynarodowym ruchu kolejowym

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Grupy Roboczej Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu, a także ewentualnie w ramach Komitetu ds. Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w związku z przewidywanym przyjęciem nowej Konwencji w sprawie ułatwienia procedur przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów, bagażu i bagażu rejestrowanego, przewożonych w międzynarodowym ruchu kolejowym.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja w sprawie ułatwienia procedur przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów, bagażu i bagażu rejestrowanego, przewożonych w międzynarodowym ruchu kolejowym

Proponowany projekt Konwencji w sprawie ułatwienia procedur przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów, bagażu i bagażu rejestrowanego, przewożonych w międzynarodowym ruchu kolejowym (zwany dalej „proponowanym projektem konwencji”) został zainicjowany przez Organizację Współpracy Kolei (OSJD), której członkami jest dziewięć państw członkowskich Unii (Bułgaria, Republika Czeska, Słowacja, Polska, Litwa, Łotwa, Węgry, Estonia, Rumunia), i został przekazany Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ przez rząd Federacji Rosyjskiej.

Obecnie obowiązuje już konwencja o podobnym zakresie tematycznym – Międzynarodowa konwencja z 1952 r. w sprawie ułatwienia przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów i bagażu przewożonego koleją, której umawiającymi się stronami jest osiem państw członkowskich UE (Austria, Belgia, Francja, Włochy, Luksemburg, Niderlandy, Portugalia i Szwecja¹). Ze względu na różne trudności prawne i proceduralne nie była możliwa zmiana tej konwencji w celu jej unowocześnienia. Państwa członkowskie Organizacji Współpracy Kolei poparły ponadto pomysł opracowania nowej konwencji w tej dziedzinie, zamiast przystępowania do przestarzałej konwencji z 1952 r.

Proponowany projekt konwencji dotyczy trzech głównych dziedzin polityki UE: kolei, polityki celnej i dorobku prawnego Unii w zakresie zarządzania granicami. Celem konwencji jest usprawnienie i uproszczenie kontroli granicznych w odniesieniu do pociągów pasażerskich. Najważniejszymi nowymi elementami w projekcie konwencji są wspólne skoordynowane kontrole na przejściach granicznych, zamiast dwóch lub większej liczby następujących po sobie kontroli po obu stronach granicy; kontrole pociągów w trakcie jazdy, jeśli umożliwiają to ich rozkłady i miejsca postoju, oraz uzgodnienie szczegółów tej współpracy w drodze umów dwustronnych lub uzgodnień wielostronnych. Niniejszy wniosek dotyczy obszaru polityki Unii obejmującego zarządzanie granicami. Dwa inne obszary polityki Unii – kolej i cła – zostaną objęte odrębnym wnioskiem.

2.2. Grupa Robocza EKG ONZ ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu

Grupa Robocza ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu działa w ramach polityki prowadzonej przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i pod ogólnym nadzorem

¹ Konwencję podpisano, ale nie ratyfikowano.

Komitetu ds. Transportu Lądowego. Zadaniem grupy roboczej jest inicjowanie i prowadzenie działań mających na celu harmonizację i uproszczenie przepisów, zasad i dokumentacji w odniesieniu do procedur przekraczania granic dla poszczególnych rodzajów transportu lądowego.

Unia jest reprezentowana w grupie roboczej, której członkami dysponującymi prawem głosu są wszystkie państwa członkowskie Unii.

2.3. Planowany akt prawny Grupy Roboczej ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu

Grupa Robocza ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu będzie obradować w 2018 r. w następujących terminach: w dniach 12–14 czerwca i 16–19 października. Na jednym z posiedzeń grupa robocza planuje podjąć decyzję w sprawie poparcia proponowanej konwencji i przekazania jej do formalnego zatwierdzenia Komitetowi ds. Transportu Lądowego, który obraduje raz w roku w lutym.

Planowany akt prawny stanie się wiążący dla stron zgodnie z art. 22 projektu konwencji, który to artykuł stanowi: „1. Niniejsza Konwencja wchodzi w życie trzy miesiące od daty złożenia przez pięć państw dokumentów ratyfikacyjnych, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia. 2. W stosunku do każdego państwa, które ratyfikuje, przyjmie, zatwierdzi niniejszą konwencję albo do niej przystąpi po złożeniu piątego dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, niniejsza konwencja wejdzie w życie trzy miesiące po dacie złożenia przez to państwo dokumentu ratyfikacyjnego, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia”.

3. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Stanowisko Unii

Unia popiera cele projektu konwencji oraz ideę ułatwienia kolejowego transportu pasażerskiego, ale nie dostrzega w projekcie konwencji żadnej wartości dodanej ani korzyści dla Unii lub jej państw członkowskich. Projekt nowej konwencji nie wpłynie na ważność już istniejących umów dwustronnych lub wielostronnych, a być może nie ułatwi nawet zawierania nowych umów dwustronnych lub wielostronnych, ponieważ projekt konwencji nie zawiera wzorów takich umów. Wiele postanowień projektu konwencji ma niewiążący charakter i nie można ich wdrożyć bez odrębnych uzgodnień między zainteresowanymi stronami. Jak dotąd jedyną funkcją, jaką mogłaby pełnić proponowana konwencja, byłoby stanowienie punktu odniesienia do zawarcia przyszłych umów dwustronnych i wielostronnych.

Z punktu widzenia **dorobku prawnego UE w dziedzinie zarządzania granicami** proponowana konwencja w obecnej formie nie obejmuje żadnych nowych ani przydatnych narzędzi, nie ma więc wartości dodanej dla Unii i jej państw członkowskich. Zawiera ponadto kilka postanowień, które są problematyczne dla dorobku prawnego UE i które musiałyby zostać zmienione, gdyby Unia lub jej państwa członkowskie chciały przystąpić do proponowanej konwencji w późniejszym terminie. Na przykład w art. 6 projektu konwencji należy wyjaśnić, że nie można uchylić kontroli granicznych na podstawie umów wielostronnych lub dwustronnych między państwami: ponieważ kodeks graniczny Schengen ma zastosowanie przy przekraczaniu granic zewnętrznych UE, umowy międzynarodowe mogą regulować jedynie sposób przeprowadzania kontroli, bez ingerowania w ich istotę.

Z instytucjonalnego punktu widzenia projekt konwencji dotyczy kwestii wchodzących w zakres wyłącznej i dzielonej kompetencji Unii. Państwa członkowskie nie są w stanie samodzielnie przystąpić do części proponowanej konwencji obejmujących dziedziny, które podlegają wyłącznej kompetencji Unii. Aby umożliwić Unii przystąpienie do konwencji, należało w jej projekcie uwzględnić przepis dotyczący uczestnictwa Unii jako regionalnej organizacji integracji gospodarczej zgodnie z ogólną polityką w kwestiach instytucjonalnych.

Mimo że wydaje się, iż Unia nie ma powodów, by przystąpić do proponowanej konwencji, zgodnie z jej ogólną polityką w kwestiach instytucjonalnych, każda nowa międzynarodowa konwencja powinna zawierać klauzulę umożliwiającą udział regionalnych organizacji integracji gospodarczej.

Na swoim 81. posiedzeniu w lutym 2019 r. lub na jednym z kolejnych posiedzeń Komitet ds. Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ może przystąpić do głosowania w sprawie przyjęcia Konwencji i zwrócić się do sekretariatu o przekazanie jej Sekretarzowi Generalnemu ONZ jako depozytariuszowi, z zastrzeżeniem wcześniejszego zatwierdzenia projektu konwencji przez Grupę Roboczą ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu. W związku z tym należy określić stanowisko Unii, aby być w stanie zareagować w przypadku takiego potencjalnego scenariusza. W sprawach wchodzących w zakres wyłącznej kompetencji w imieniu Unii będzie głosować Komisja.

W trakcie przygotowywania proponowanej konwencji zasięgnięto opinii dużej liczby ekspertów z sektora publicznego i prywatnego.

Przeprowadzono konsultacje z państwami członkowskimi w ramach Komitetu Legislacji Celnej (Koordynacja Genewa), z których jedna została zorganizowana wspólnie z ekspertami z Komitetu ds. Jednolitego Europejskiego Obszaru Kolejowego, doradcami Rady ds. Wymiaru Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych, attaché ds. transportu i przedstawicielami dyrekcji generalnych Komisji odpowiedzialnych za mobilność i transport oraz migrację i sprawy wewnętrzne (23.1.2017). Przeprowadzono również konsultacje z grupą ekspertów ds. celnych.

Dodatkowe konsultacje miały miejsce również podczas posiedzeń Grupy Roboczej ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu oraz Grupy Roboczej ds. Transportu Kolejowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Dyskusje na odpowiednich forach Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, w których uczestniczyła Dyrekcja Generalna ds. Podatków i Unii Celnej lub Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, były poprzedzone działaniami koordynacyjnymi między tymi dyrekcjami generalnymi a Dyrekcją Generalną ds. Migracji i Spraw Wewnętrznych, gdyż projekt konwencji dotyczy dziedzin polityki wchodzących w zakres kompetencji tych trzech dyrekcji generalnych.

Koordynacja wewnętrzna oraz wspólne dyskusje z państwami członkowskimi w ramach Komitetu Legislacji Celnej i grupy ekspertów ds. celnych wyraźnie wskazują, że ani Unia, ani państwa członkowskie nie mają interesu w przystąpieniu do proponowanej konwencji, ponieważ nie przynosi ona korzyści ani wartości dodanej we wszystkich odnośnych dziedzinach, tj. w dziedzinach polityki Unii objętych niniejszym wnioskiem, a także z perspektywy instytucji Unii.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. 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 „akty mające 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”².

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Akt prawny, do którego przyjęcia wzywa się Grupę Roboczą ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu i Komitet ds. Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, stanowi akt wywołujący skutki prawne. Planowany akt będzie wiążący na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 22 projektu konwencji.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawę prawną wnioskowanej decyzji stanowi art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na mocy art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w odniesieniu do którego ma zostać 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 poboczny 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.

Jeżeli planowany akt ma jednocześnie wiele celów lub elementów składowych, które są nierozłącznie ze sobą związane, a żaden nie ma charakteru pomocniczego w stosunku do pozostałych, materialna podstawa prawna decyzji przyjętej na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE musi – na zasadzie wyjątku – obejmować różne, odpowiadające tym celom i elementom podstawy prawne.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Planowany akt służy osiągnięciu celów i obejmuje elementy w zakresie kontroli granicznych oraz dotyczy kontroli pasażerów i ich dokumentów. Powinien w związku z tym opierać się na art. 77 ust. 2 lit. b) TFUE, który odnosi się do „kontroli, którym podlegają osoby przekraczające granice zewnętrzne”.

² Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, sprawa C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Materialna podstawa prawna wnioskowanej decyzji obejmuje zatem następujące przepisy:
art. 77 ust. 2 lit. b) TFUE.

4.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 77 ust. 2 lit. b) TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na forum Grupy Roboczej Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ ds. Zagadnień Celných dotyczących Transportu oraz na forum Komitetu ds. Transportu Lądowego w związku z przewidywanym przyjęciem nowej Konwencji w sprawie ułatwienia procedur przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów, bagażu i bagażu rejestrowanego, przewożonych w międzynarodowym ruchu kolejowym

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 77 ust. 2 lit. b) w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Nowa Konwencja Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) w sprawie ułatwienia procedur przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów, bagażu i bagażu rejestrowanego, przewożonych w międzynarodowym ruchu kolejowym, jest proponowana przez Federację Rosyjską i wspierana przez Organizację Współpracy Kolei (OSJD).
- (2) Grupa Robocza ds. Zagadnień Celných dotyczących Transportu działa w ramach polityki prowadzonej przez EKG ONZ i pod ogólnym nadzorem Komitetu ds. Transportu Lądowego. Zadaniem grupy roboczej jest inicjowanie i prowadzenie działań mających na celu harmonizację i uproszczenie przepisów, zasad i dokumentacji w odniesieniu do procedur przekraczania granic dla poszczególnych rodzajów transportu lądowego.
- (3) Na swoim 149. posiedzeniu w dniach 12–14 czerwca 2018 r. lub na kolejnym posiedzeniu Grupa Robocza EKG ONZ ds. Zagadnień Celných dotyczących Transportu ma podjąć decyzję w sprawie zatwierdzenia proponowanej Konwencji w sprawie ułatwienia procedur przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów, bagażu i bagażu rejestrowanego, przewożonych w międzynarodowym ruchu kolejowym, i w sprawie przekazania jej do formalnego zatwierdzenia Komitetowi ds. Transportu Lądowego.
- (4) Unia jest reprezentowana w Grupie Roboczej EKG ONZ ds. Zagadnień Celných dotyczących Transportu przez 28 państw członkowskich Unii, będących członkami dysponującymi prawem głosu. W sprawach wchodzących w zakres wyłącznej kompetencji Unii jej stanowisko jest wyrażane przez Komisję w imieniu Unii i jej państw członkowskich.
- (5) W zależności od konkretnych okoliczności oraz w interesie jednolitej zewnętrznej reprezentacji Unii i jej państw członkowskich Komisja może prowadzić negocjacje obejmujące zarówno kompetencje Unii, jak i kwestie, w przypadku których państwa członkowskie nie powierzyły Unii kompetencji.

- (6) Należy określić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach Grupy Roboczej EKG ONZ ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu i Komitetu ds. Transportu Lądowego, ponieważ proponowana konwencja dotyczy elementów formalności wizowych, które wchodzą w zakres kompetencji Unii.
- (7) Konwencja zawiera przepisy ogólne dotyczące organizacji kontroli granicznych w odniesieniu do pociągów pasażerskich. Można ją postrzegać jako podstawę wszelkich umów wielostronnych i dwustronnych, w przypadku braku której żaden z elementów objętych konwencją nie mógłby funkcjonować.
- (8) W przypadku państw członkowskich Unii takie umowy dwustronne mogą być zawierane nawet bez proponowanej konwencji. Wydaje się, że w przypadku Rosji i niektórych innych krajów reprezentowanych w OSJD ramy prawne wymagają takiej konwencji w celu ułatwienia zawierania umów wielostronnych i dwustronnych.
- (9) Wydaje się, że treść proponowanej konwencji nie przynosi ani korzystnych, ani niekorzystnych skutków dla państw członkowskich Unii. W związku z tym Unia nie popiera proponowanej konwencji, ale nie ma powodu, aby blokować jej przyjęcie.
- (10) Mimo że wydaje się, iż przystąpienie do proponowanej konwencji nie leży w interesie Unii, zgodnie z jej ogólną polityką w kwestiach instytucjonalnych, każda nowa międzynarodowa konwencja powinna zawierać klauzulę umożliwiającą udział regionalnych organizacji integracji gospodarczej. Proponowany projekt konwencji nie zawiera klauzuli, która umożliwiałaby Unii przystąpienie do niej.
- (11) W związku z tym stanowisko Unii w ramach Grupy Roboczej EKG ONZ ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu powinno być neutralne, o ile włączona zostanie klauzula umożliwiająca udział regionalnych organizacji integracji gospodarczej. W takim przypadku Unia powinna wstrzymać się od głosu. W przeciwnym razie Unia powinna zagłosować przeciw przyjęciu proponowanej konwencji.
- (12) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu nr 22 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do TFUE, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej decyzji, nie jest nią związana ani jej nie stosuje. Ponieważ niniejsza decyzja stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen, zgodnie z art. 4 tego protokołu Dania – w terminie sześciu miesięcy po przyjęciu przez Radę niniejszej decyzji – podejmie decyzję, czy dokona jej transpozycji do prawa krajowego.
- (13) W odniesieniu do Islandii i Norwegii niniejsza decyzja stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Układu zawartego przez Radę Unii Europejskiej i Republikę Islandii oraz Królestwo Norwegii dotyczącego włączenia tych dwóch państw we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen³, które to przepisy wchodzą w zakres obszaru, o którym mowa w art. 1 lit. A decyzji Rady 1999/437/WE⁴.
- (14) W odniesieniu do Szwajcarii niniejsza decyzja stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Umowy między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia tego państwa we wprowadzanie

³ Dz.U. L 176 z 10.7.1999, s. 36.

⁴ Decyzja Rady 1999/437/WE z dnia 17 maja 1999 r. w sprawie niektórych warunków stosowania Układu zawartego przez Radę Unii Europejskiej i Republikę Islandii oraz Królestwo Norwegii dotyczącego włączenia tych dwóch państw we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen (Dz.U. L 176 z 10.7.1999, s. 31).

w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen⁵, które to przepisy wchodzą w zakres obszaru, o którym mowa w art. 1 lit. A decyzji 1999/437/WE w związku z art. 3 decyzji Rady 2008/146/WE⁶.

- (15) W odniesieniu do Liechtensteinu niniejsza decyzja stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen w rozumieniu Protokołu między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską, Konfederacją Szwajcarską i Księstwem Liechtensteinu w sprawie przystąpienia Księstwa Liechtensteinu do Umowy między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia Konfederacji Szwajcarskiej we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen⁷, które to przepisy wchodzą w zakres obszaru, o którym mowa w art. 1 lit. A decyzji Rady 1999/437/WE w związku z art. 3 decyzji Rady 2011/350/UE⁸.
- (16) Niniejsza decyzja stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen, które nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa zgodnie z decyzją Rady 2000/365/WE⁹; Zjednoczone Królestwo nie uczestniczy w związku z tym w jej przyjęciu i nie jest nią związane ani jej nie stosuje.
- (17) Niniejsza decyzja stanowi rozwinięcie przepisów dorobku Schengen, które nie mają zastosowania do Irlandii zgodnie z decyzją Rady 2002/192/WE¹⁰; Irlandia nie uczestniczy w związku z tym w przyjęciu niniejszej decyzji, nie jest nią związana ani jej nie stosuje.
- (18) W odniesieniu do Cypru, Bułgarii, Rumunii i Chorwacji przepisy niniejszej decyzji stanowią przepisy oparte na dorobku Schengen lub w inny sposób z nim związane w rozumieniu odpowiednio art. 3 ust. 2 Aktu przystąpienia z 2003 r.¹¹, art. 4 ust. 2 Aktu przystąpienia z 2005 r.¹² oraz art. 4 ust. 2 Aktu przystąpienia z 2011 r.¹³,

⁵ Dz.U. L 53 z 27.2.2008, s. 52.

⁶ Decyzja Rady 2008/146/WE z dnia 28 stycznia 2008 r. w sprawie zawarcia w imieniu Wspólnoty Europejskiej Umowy między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia tego państwa we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen (Dz.U. L 53 z 27.2.2008, s. 1).

⁷ Dz.U. L 160 z 18.6.2011, s. 21.

⁸ Decyzja Rady 2011/350/UE z dnia 7 marca 2011 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Europejskiej Protokołu między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską, Konfederacją Szwajcarską i Księstwem Liechtensteinu w sprawie przystąpienia Księstwa Liechtensteinu do Umowy między Unią Europejską, Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską dotyczącej włączenia Konfederacji Szwajcarskiej we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen, odnoszącego się do zniesienia kontroli na granicach wewnętrznych i do przemieszczania się osób (Dz.U. L 160 z 18.6.2011, s. 19).

⁹ Decyzja Rady 2000/365/WE z dnia 29 maja 2000 r. dotycząca wniosku Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej o zastosowaniu wobec niego niektórych przepisów dorobku Schengen (Dz.U. L 131 z 1.6.2000, s. 43).

¹⁰ Decyzja Rady 2002/192/WE z dnia 28 lutego 2002 r. dotycząca wniosku Irlandii o zastosowanie wobec niej niektórych przepisów dorobku Schengen (Dz.U. L 64 z 7.3.2002, s. 20).

¹¹ Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej (Dz.U. L 236 z 23.9.2003, s. 33).

¹² Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Bułgarii i Rumunii oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej (Dz.U. L 157 z 21.6.2005, s. 203).

¹³ Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Chorwacji oraz dostosowań w Traktacie o Unii Europejskiej, Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i Traktacie ustanawiającym Europejską Wspólnotę Energii Atomowej (Dz.U. L 112 z 24.4.2012, s. 21).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii na posiedzeniach Grupy Roboczej EKG ONZ ds. Zagadnień Celných dotyczących Transportu oraz na posiedzeniach Komitetu ds. Transportu Lądowego w sprawie zaproponowanej nowej konwencji EKG ONZ w sprawie ułatwienia procedur przekraczania granic w odniesieniu do pasażerów, bagażu i bagażu rejestrowanego, przewożonych w międzynarodowym ruchu kolejowym, jest następujące.

Stanowisko Unii w sprawie projektu konwencji polega na wstrzymaniu się od głosu, o ile wprowadzona zostanie klauzula umożliwiająca udział regionalnych organizacji integracji gospodarczej. Jeżeli taka klauzula nie zostanie wprowadzona, państwa członkowskie Unii głosują przeciwko.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami Grupy Roboczej EKG ONZ ds. Zagadnień Celných dotyczących Transportu i Komitetu ds. Transportu Lądowego.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji i państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*