

Bruxelles, 5 septembrie 2018
(OR. en)

11877/18

**Dosar interinstituțional:
2018/0315(NLE)**

**UD 189
CID 5
TRANS 359**

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	31 august 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2018) 605 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Grupului de lucru al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE- ONU) privind problemele vamale care vizează transporturile și în cadrul Comitetului pentru transporturi terestre al CEE-ONU în legătură cu adoptarea preconizată a unei noi convenții privind facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru pasageri, bagaje și bagaje neînsoțite transportate în cadrul traficului internațional feroviar

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2018) 605 final.

Anexă: COM(2018) 605 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.8.2018
COM(2018) 605 final

2018/0315 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Grupului de lucru al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind problemele vamale care vizează transporturile și în cadrul Comitetului pentru transporturi terestre al CEE-ONU în legătură cu adoptarea preconizată a unei noi convenții privind facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru pasageri, bagaje și bagaje neînsoțite transportate în cadrul traficului internațional feroviar

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la Decizia de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Grupului de lucru al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind problemele vamale care vizează transporturile și, eventual, în cadrul Comitetului pentru transporturi terestre al CEE-ONU în legătură cu adoptarea preconizată a unei noi convenții privind facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru pasageri, bagaje și bagaje neînsoțite transportate în cadrul traficului internațional feroviar.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru pasageri, bagaje și bagaje neînsoțite transportate în cadrul traficului internațional feroviar

Propunerea de proiect de convenție privind facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru pasageri, bagaje și bagaje neînsoțite transportate în cadrul traficului internațional feroviar („proiectul de convenție propus”) a fost inițiată de Organizația pentru Cooperarea Căilor Ferate (OSJD), din care fac parte 9 state membre ale Uniunii (Bulgaria, Republica Cehă, Slovacia, Polonia, Lituania, Letonia, Ungaria, Estonia, România), și a fost transmisă Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite de către guvernul Federației Ruse.

O convenție cu un domeniu de aplicare similar este deja în vigoare, și anume Convenția internațională din 1952 privind facilitarea trecerii frontierelor pentru pasageri și bagaje transportate pe calea ferată, la care 8 state membre ale Uniunii (Austria, Belgia, Franța, Italia, Luxemburg, Țările de Jos, Portugalia și Suedia¹) sunt părți contractante. Din cauza diverselor dificultăți juridice și procedurale, nu a fost posibil să se modifice această convenție pentru a o moderniza. În plus, statele membre ale Organizației pentru Cooperarea Căilor Ferate au susținut mai degrabă ideea de a elabora o nouă convenție în acest domeniu, decât aderarea la convenția din 1952, care nu mai este de actualitate.

Proiectul de convenție propus vizează trei domenii de politică importante ale Uniunii: căile ferate, chestiunile vamale și acquis-ul Uniunii privind gestionarea frontierelor. Acesta vizează accelerarea și simplificarea controlului la frontieră al trenurilor de călători. Principalele elemente noi prevăzute în proiectul de convenție sunt controalele la frontieră comune și coordonate, în locul a două sau mai multe controale consecutive, de o parte și de alta a frontierei; controalele în trenurile în mișcare, în cazul în care orarele trenurilor și stațiile de tren permit acest lucru, și definirea unor modalități detaliate de cooperare prin intermediul unor acorduri bilaterale sau multilaterale. Prezenta propunere se referă la domeniul de politică al Uniunii reprezentat de gestionarea frontierelor. Aspectul legat de celelalte două domenii de politică ale Uniunii, și anume căile ferate și chestiunile vamale, va face obiectul unei propuneri separate.

¹ A semnat, dar nu a ratificat.

2.2. Grupul de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care vizează transporturile

Grupul de lucru privind problemele vamale care vizează transporturile acționează în cadrul politicilor Comisiei Economice a Organizației Națiunilor Unite pentru Europa și sub supravegherea generală a Comitetului pentru transporturi terestre. Rolul grupului de lucru este de a iniția și de a desfășura acțiuni care vizează armonizarea și simplificarea reglementărilor, a normelor și a documentației privind procedurile de trecere a frontierei pentru diversele moduri de transport terestru.

Uniunea este reprezentată în cadrul grupului de lucru în care toate statele membre ale Uniunii sunt membri cu drept de vot.

2.3. Actul avut în vedere al Grupului de lucru privind problemele vamale care vizează transporturile

Grupul de lucru privind problemele vamale care vizează transporturile se va reuni în 2018 la următoarele date: 12-14 iunie și 16-19 octombrie. În cadrul uneia dintre reuniuni, grupul de lucru urmează să ia o decizie cu privire la aprobarea convenției propuse și la transmiterea acesteia, spre aprobare formală, Comitetului pentru transporturi terestre care se întrunește o dată pe an, în februarie.

Actul avut în vedere va deveni obligatoriu pentru părți în conformitate cu articolul 22 din proiectul de convenție, care prevede următoarele: „1. Prezenta convenție intră în vigoare la trei luni de la data la care cinci state au depus instrumentul lor de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare. 2. Pentru fiecare stat care ratifică, acceptă, aprobă sau aderă la prezenta convenție după depunerea celui de al cincilea instrument de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare, convenția intră în vigoare la trei luni de la depunerea de către statul respectiv a instrumentului său de ratificare, acceptare, aprobare sau aderare”.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Poziția Uniunii

Uniunea împărtășește obiectivele proiectului de convenție și sprijină conceptul de facilitare a transportului feroviar de pasageri, însă nu a identificat vreo valoare adăugată sau vreun beneficiu care să fie generat de proiect pentru Uniune sau pentru statele sale membre. Noul proiect de convenție nu ar face redundante acordurile bilaterale sau multilaterale care există deja și este posibil nici să nu faciliteze noi acorduri bilaterale sau multilaterale, întrucât proiectul de convenție nu conține un model pentru astfel de acorduri. Multe dispoziții ale proiectului de convenție nu au un caracter obligatoriu și nu pot fi puse în aplicare fără acorduri separate între părțile în cauză. Până în prezent, singura funcție pe care proiectul de convenție ar putea-o avea ar fi aceea de a servi drept referință pentru încheierea unor viitoare acorduri multilaterale și bilaterale.

Din punctul de vedere al **acquis-ului UE privind gestionarea frontierelor**, proiectul de convenție, în forma sa actuală, nu introduce niciun instrument nou sau util și, prin urmare, nu are nicio valoare adăugată pentru UE și statele sale membre. În plus, acesta conține mai multe dispoziții care sunt problematice pentru acquis-ul UE și care ar trebui modificate în cazul în care Uniunea sau statele sale membre ar dori să adere la proiectul de convenție la o dată ulterioară. De exemplu, articolul 6 din proiectul de convenție ar trebui să clarifice faptul că aceste controale la frontieră nu pot fi eliminate prin acorduri multilaterale sau bilaterale între state: întrucât Codul frontierelor Schengen se aplică la trecerea frontierelor externe ale UE,

acordurile internaționale pot reglementa doar modul în care sunt efectuate controalele, fără a afecta conținutul acestor controale.

Din **punct de vedere instituțional** pentru Uniune, proiectul de convenție vizează aspecte care se încadrează în domeniile de competență exclusivă sau partajată a Uniunii. Statele membre nu pot adera individual la părți ale proiectului de convenție care țin de un domeniu de competență exclusivă a Uniunii. În conformitate cu politica generală privind aspectele instituționale, pentru a permite Uniunii să adere la convenție, ar fi trebuit ca în proiectul de convenție să fie introdusă o dispoziție privind participarea Uniunii în calitate de organizație de integrare economică regională.

Chiar dacă Uniunea pare să nu aibă motive pentru a adera la convenția propusă, în conformitate cu politica sa generală privind aspectele instituționale, orice nouă convenție internațională ar trebui să conțină o clauză care să permită participarea organizațiilor de integrare economică regională.

Comitetul pentru transporturi terestre al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, cu ocazia celei de a 81-a sesiuni din februarie 2019 sau în cadrul unei sesiuni ulterioare, ar putea, sub rezerva aprobării proiectului de convenție de către Grupul de lucru privind problemele vamale care vizează transporturile, să supună la vot adoptarea convenției și să solicite secretariatului să o transmită Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite, în calitate de depozitar. Prin urmare, este important să se stabilească o poziție a Uniunii care să-i permită să reacționeze în cazul unui astfel de scenariu potențial. În ceea ce privește aspectele care țin de competența sa exclusivă, Comisia va vota în numele Uniunii.

O gamă largă de experți din sectorul public și privat au fost consultați în cursul elaborării convenției propuse.

Au avut loc consultări cu statele membre în cadrul Comitetului pentru legislație vamală (Comitetul de coordonare Geneva), dintre care una a avut loc împreună cu experți din cadrul Comitetului pentru spațiul feroviar unic european, consilieri în materie de justiție și afaceri interne, atașați pe probleme de transport și reprezentanți din direcțiile generale ale Comisiei responsabile cu mobilitatea și transporturile și cu migrația și afacerile interne (23.1.2017). Au avut loc, de asemenea, consultări cu Grupul de experți în chestiuni vamale.

Consultări suplimentare au avut loc în cadrul sesiunilor Grupului de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care vizează transporturile și ale Grupului de lucru al CEE-ONU privind transportul feroviar.

Discuțiile din cadrul forurilor relevante ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, la care au participat fie Direcția Generală a Comisiei responsabilă pentru Impozitare și Uniune Vamală, fie Direcția Generală Mobilitate și Transport, au fost precedate de activități de coordonare între direcțiile generale menționate mai sus și Direcția Generală Migrație și Afaceri Interne, dat fiind faptul că proiectul de convenție se referă la domenii de politică ce intră sub incidența competențelor celor trei direcții generale.

Coordonarea internă, precum și discuțiile comune cu statele membre în cadrul Comitetului pentru legislație vamală și cu experți în domeniul vamal au demonstrat în mod clar că nu există niciun interes, nici pentru statele membre ale Uniunii, nici pentru Uniunea însăși, să adere la proiectul de convenție, deoarece nu aduce niciun beneficiu sau valoare adăugată în niciunul dintre domeniile vizate, și anume în domeniile de politică ale Uniunii care fac obiectul acestei propuneri și, de asemenea, din punct de vedere instituțional pentru Uniune.

4. TEMEI JURIDIC

4.1. Temei juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.”

Conceptul de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”².

4.1.2. Aplicarea în prezentul caz

Actul pe care Grupul de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care vizează transporturile și Comitetul pentru transporturi terestre al CEE-ONU sunt invitate să îl adopte constituie un act cu efecte juridice. Actul avut în vedere va fi obligatoriu în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 22 din proiectul de convenție.

Actul avut în vedere nu completează cadrul instituțional al acordului și nici nu îl modifică.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temei juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului preconizat cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se bazeze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal ori predominant.

În ceea ce privește un act avut în vedere care urmărește simultan mai multe obiective sau care are mai multe elemente ce sunt legate în mod indisolubil, fără ca unul să fie accesoriu în raport cu celălalt, temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE va trebui să includă, în mod excepțional, diversele temeiuri juridice corespunzătoare.

4.2.2. Aplicarea în prezentul caz

Actul avut în vedere urmărește obiective și are componente care țin de domeniul verificărilor la frontieră și include controale ale călătorilor și ale documentelor acestora. Prin urmare, acesta ar trebui să se întemeieze pe articolul 77 alineatul 2 litera (b) din TFUE, care se referă la „controalele la care sunt supuse persoanele la trecerea frontierelor externe”.

² Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, cauza C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie cuprinde următoarele dispoziții: articolul 77 alineatul (2) litera (b) din TFUE.

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al propunerii de decizie ar trebui să fie articolul 77 alineatul (2) litera (b) coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Grupului de lucru al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) privind problemele vamale care vizează transporturile și în cadrul Comitetului pentru transporturi terestre al CEE-ONU în legătură cu adoptarea preconizată a unei noi convenții privind facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru pasageri, bagaje și bagaje neînsoțite transportate în cadrul traficului internațional feroviar

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 77 alineatul (2) litera (b) coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) O nouă convenție a Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite („CEE-ONU”) privind facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru pasageri, bagaje și bagaje neînsoțite transportate în cadrul traficului internațional feroviar este propusă de către Federația Rusă și sprijinită de Organizația pentru Cooperarea Căilor Ferate („OSJD”).
- (2) Grupul de lucru privind problemele vamale care vizează transporturile acționează în cadrul politicilor CEE-ONU și sub supravegherea generală a Comitetului pentru transporturi terestre. Rolul grupului de lucru este de a iniția și de a desfășura acțiuni care vizează armonizarea și simplificarea reglementărilor, a normelor și a documentației privind procedurile de trecere a frontierei pentru diversele moduri de transport terestru.
- (3) Grupul de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care vizează transporturile, în cursul celei de a 149-a sesiuni din 12-14 iunie 2018 sau al sesiunii ulterioare, urmează să ia o decizie referitor la aprobarea convenției propuse privind facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru pasageri, bagaje și bagaje neînsoțite transportate în traficul internațional feroviar și la transmiterea acesteia către Comitetul pentru transporturi terestre al CEE-ONU în vederea aprobării formale.
- (4) Uniunea este reprezentată în cadrul Grupului de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care vizează transporturile de cele 28 de state membre ale Uniunii care sunt membri cu drept de vot. În ceea ce privește aspectele care țin de competența sa exclusivă, poziția Uniunii este exprimată de Comisie în numele Uniunii și al statelor sale membre.
- (5) În funcție de circumstanțele specifice și în interesul unei reprezentări externe unificate a Uniunii și a statelor sale membre, Comisia poate să desfășoare negocieri care vizează atât competențe ale Uniunii, cât și domenii în care statele membre nu au conferit competențe Uniunii.

- (6) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Grupului de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care vizează transporturile și în cadrul Comitetului pentru transporturi terestre al CEE-ONU, deoarece convenția propusă se referă la elemente privind formalitățile în materie de viză care intră în sfera de competență a Uniunii.
- (7) Convenția conține dispoziții generale privind modul de organizare a controalelor la frontieră ale trenurilor de călători. Aceasta poate fi considerată drept bază pentru orice acorduri multilaterale și bilaterale, în absența cărora niciunul dintre elementele reglementate de convenție nu ar putea funcționa.
- (8) Pentru statele membre ale Uniunii, astfel de acorduri pot fi încheiate chiar și fără convenția propusă. Pentru Rusia și câteva alte țări reprezentate în OSJD, cadrul juridic pare a necesita o astfel de convenție pentru a facilita încheierea acordurilor multilaterale și bilaterale.
- (9) Aspectele de fond ale convenției propuse nu par nici să aducă beneficii și nici să genereze efecte negative pentru statele membre ale Uniunii. Prin urmare, Uniunea nu sprijină convenția propusă, dar nici nu are niciun motiv să blocheze adoptarea acesteia.
- (10) Chiar dacă aderarea la convenția propusă nu pare să fie în interesul Uniunii, în conformitate cu politica sa generală privind aspectele instituționale, orice nouă convenție internațională ar trebui să conțină o clauză care să permită participarea organizațiilor de integrare economică regională. Proiectul de convenție propus nu conține o clauză care ar permite Uniunii să adere la convenție.
- (11) Prin urmare, poziția Uniunii în cadrul Grupului de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care vizează transporturile ar trebui să fie neutră dacă se introduce o clauză care să permită participarea organizațiilor de integrare economică regională. În acest caz, Uniunea ar trebui să se abțină. În caz contrar, Uniunea ar trebui să voteze împotriva adoptării convenției propuse.
- (12) În conformitate cu articolele 1 și 2 din Protocolul nr. 22 privind poziția Danemarcei anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană și la TFUE, Danemarca nu participă la adoptarea prezentei decizii și nu are obligații în temeiul acesteia. Având în vedere faptul că prezenta decizie constituie o dezvoltare a acquis-ului Schengen, Danemarca decide, în conformitate cu articolul 4 din protocolul menționat, în termen de șase luni de la data la care Consiliul hotărăște cu privire la prezenta decizie, dacă o va transpune în legislația sa internă.
- (13) În ceea ce privește Islanda și Norvegia, prezenta decizie constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen, în sensul Acordului încheiat de Consiliul Uniunii Europene și Republica Islanda și Regatul Norvegiei privind asocierea acestora din urmă la implementarea, aplicarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen³ care se încadrează în domeniul menționat la articolul 1 punctul A din Decizia 1999/437/CE a Consiliului⁴.
- (14) În ceea ce privește Elveția, prezenta decizie constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen, în sensul Acordului dintre Uniunea Europeană, Comunitatea

³ JO L 176, 10.7.1999, p. 36.

⁴ Decizia 1999/437/CE a Consiliului din 17 mai 1999 privind anumite modalități de aplicare a Acordului încheiat între Consiliul Uniunii Europene și Republica Islanda și Regatul Norvegiei în ceea ce privește asocierea acestor două state în vederea punerii în aplicare, a asigurării respectării și dezvoltării acquis-ului Schengen (JO L 176, 10.7.1999, p. 31).

Europeană și Confederația Elvețiană cu privire la asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, respectarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen⁵, care se încadrează în domeniul menționat la articolul 1 punctul A din Decizia 1999/437/CE coroborat cu articolul 3 din Decizia 2008/146/CE a Consiliului⁶.

- (15) În ceea ce privește Liechtensteinul, prezenta decizie constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen, în sensul Protocolului dintre Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană, Confederația Elvețiană și Principatul Liechtenstein privind aderarea Principatului Liechtenstein la Acordul dintre Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind asocierea Confederației Elvețiene la punerea în practică, aplicarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen⁷, care se încadrează în domeniul menționat la articolul 1 punctul A din Decizia 1999/437/CE coroborat cu articolul 3 din Decizia 2011/350/UE a Consiliului⁸.
- (16) Prezenta decizie constituie o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Regatul Unit nu participă, în conformitate cu Decizia 2000/365/CE a Consiliului⁹; prin urmare, Regatul Unit nu participă la adoptarea prezentei decizii, nu are obligații în temeiul acesteia și nu face obiectul aplicării sale.
- (17) Prezenta decizie reprezintă o dezvoltare a dispozițiilor acquis-ului Schengen la care Irlanda nu participă, în conformitate cu Decizia 2002/192/CE a Consiliului¹⁰; prin urmare, Irlanda nu participă la adoptarea prezentei decizii, nu are obligații în temeiul acesteia și nu face obiectul aplicării sale.
- (18) În ceea ce privește Ciprul, Bulgaria, România și Croația, dispozițiile prezentei decizii constituie prevederi care se întemeiază pe acquis-ul Schengen sau care au legătură cu acesta în alt mod, în sensul articolului 3 alineatul (2) din Actul de aderare din 2003¹¹, al articolului 4 alineatul (2) din Actul de aderare din 2005¹² și, respectiv, al articolului 4 alineatul (2) din Actul de aderare din 2011¹³,

⁵ JO L 53, 27.2.2008, p. 52.

⁶ Decizia 2008/146/CE a Consiliului din 28 ianuarie 2008 privind încheierea, în numele Comunității Europene, a Acordului între Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană cu privire la asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, respectarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen (JO L 53, 27.2.2008, p. 1).

⁷ JO L 160, 18.6.2011, p. 21.

⁸ Decizia 2011/350/UE a Consiliului din 7 martie 2011 privind încheierea, în numele Uniunii Europene, a Protocolului dintre Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană, Confederația Elvețiană și Principatul Liechtenstein privind aderarea Principatului Liechtenstein la Acordul dintre Uniunea Europeană, Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind asocierea Confederației Elvețiene la punerea în aplicare, respectarea și dezvoltarea acquis-ului Schengen, în ceea ce privește eliminarea controalelor la frontierele interne și circulația persoanelor (JO L 160, 18.6.2011, p. 19).

⁹ Decizia 2000/365/CE a Consiliului din 29 mai 2000 privind solicitarea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen (JO L 131, 1.6.2000, p. 43).

¹⁰ Decizia 2002/192/CE a Consiliului din 28 februarie 2002 privind solicitarea Irlandei de a participa la unele dintre dispozițiile acquis-ului Schengen (JO L 64, 7.3.2002, p. 20).

¹¹ Act privind condițiile de aderare a Republicii Ceha, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace și adaptările tratatelor care stau la baza Uniunii Europene (JO L 236, 23.9.2003, p. 33).

¹² Actul privind condițiile de aderare a Republicii Bulgaria și a României și adaptările tratatelor pe care se întemeiază Uniunea Europeană (JO L 157, 21.6.2005, p. 203).

¹³ Actul privind condițiile de aderare a Republicii Croația, precum și adaptările la Tratatul privind Uniunea Europeană, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice (JO L 112, 24.4.2012, p. 21).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul sesiunilor Grupului de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care vizează transporturile și ale Comitetului pentru transporturi terestre al CEE-ONU referitoare la noua convenție propusă a CEE-ONU privind facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru pasageri, bagaje și bagaje neînsoțite transportate în traficul internațional feroviar este următoarea:

Poziția Uniunii cu privire la proiectul de convenție este de a se abține dacă se introduce clauza care permite participarea organizațiilor de integrare economică regională. Dacă nu se introduce o astfel de clauză, statele membre ale Uniunii votează împotriva.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 este exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membri ai Grupului de lucru al CEE-ONU privind problemele vamale care vizează transporturile și ai Comitetului pentru transporturi terestre al CEE-ONU.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Comisiei și statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu,
Președintele*