

Briuselis, 2018 08 31
COM(2018) 605 final

2018/0315 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupėje ir Vidaus transporto komitete, dėl numatomo naujos Konvencijos dėl tarptautiniu geležinkeliu vežamų keleivių, bagažo ir krovinio bagažo sienų kirtimo procedūrų supaprastinimo priėmimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas teikiamas dėl sprendimo, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (toliau – JT EEK) Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupėje ir galimai Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Vidaus transporto komitete, dėl numatomo naujos Konvencijos dėl tarptautiniu geležinkeliu vežamų keleivių, bagažo ir krovininio bagažo sienų kirtimo procedūrų supaprastinimo priėmimo.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Konvencija dėl tarptautiniu geležinkeliu vežamų keleivių, bagažo ir krovininio bagažo sienų kirtimo procedūrų supaprastinimo

Siūlomą Konvencijos dėl tarptautiniu geležinkeliu vežamų keleivių, bagažo ir krovininio bagažo sienų kirtimo procedūrų supaprastinimo projektą (toliau – siūlomas konvencijos projektas) inicijavo Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (toliau – OSŽD), kurios narės yra devynios Europos Sąjungos valstybės narės (Bulgarija, Čekija, Estija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Rumunija, Slovakija, Vengrija), o Rusijos Federacijos Vyriausybė perdavė Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijai.

Jau galioja konvencija, kurios taikymo sritis panaši, – tai 1952 m. tarptautinė konvencija, kuria siekiama supaprastinti tarptautiniu geležinkeliu vežamų keleivių ir bagažo sienų kirtimo procedūras; jos susitariančiosios šalys yra aštuonios Sąjungos valstybės narės (Austrija, Belgija, Italija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Portugalija, Prancūzija ir Švedija¹). Dėl įvairių teisinio pobūdžio ir procedūrinių sunkumų nebuvo įmanoma iš dalies pakeisti ir modernizuoti šios konvencijos. Be to, Geležinkelių bendradarbiavimo organizacijos valstybės narės pritarė, kad šioje srityje reikia parengti naują konvenciją, o ne prisijungti prie pasenusios 1952 m. konvencijos.

Siūlomas konvencijos projektas apima tris pagrindines Sąjungos politikos sritis: geležinkelius, muitines ir Sąjungos sienų valdymo *acquis*. Ja siekiama paspartinti ir supaprastinti keleivinių traukinių pasienio kontrolę. Pagrindiniai nauji konvencijos projekto elementai yra bendra koordinuota pasienio kontrolės procedūra vietoj dviejų ar daugiau abipus sienos viena po kitos vykdomų kontrolės procedūrų; kontrolė važiuojančiuose traukiniuose, jei tai įmanoma atsižvelgiant į traukinių tvarkaraščius ir sustojimus, ir bendradarbiavimo apibrėžimas dvišaliais ar daugiašaliais susitarimais. Šis pasiūlymas susijęs su Sąjungos sienų valdymo politikos sritimi. Kitų dviejų Sąjungos politikos sričių – geležinkelių ir muitinių – klausimai bus aptariami atskirame pasiūlyme.

2.2. JT EEK Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupė

Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupė veikia vadovaudamasi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos politika, o bendrą jos priežiūrą vykdo Vidaus transporto komitetas. Darbo grupės funkcijos yra inicijuoti ir vykdyti veiksmus, kuriais siekiama suderinti ir supaprastinti įvairių rūšių vidaus transporto sienų kirtimo procedūrų reguliavimą, taisykles ir fiksavimą dokumentuose.

¹ Pasirašė, bet neratifikavo.

Visos Sąjungos valstybės narės yra darbo grupės narės, turinčios teisę joje balsuoti ir atstovauti Sąjungai.

2.3. Numatomas Su transportu susijusių maitinės klausimų darbo grupės aktas

Su transportu susijusių maitinės klausimų darbo grupė 2018 m. posėdžiaus šiomis dienomis: birželio 12–14 d. ir spalio 16–19 d. Viena iš posėdžių darbo grupė turi priimti sprendimą dėl pritarimo siūlomai konvencijai ir jos perdavimo kartą per metus vasario mėn. posėdžiaujančiam Vidaus transporto komitetui, kad jis ją oficialiai patvirtintų.

Numatomas aktas šalims taps privalomas pagal konvencijos projekto 22 straipsnį, kuriame nustatyta: „1. Ši konvencija įsigalioja praėjus trims mėnesiams nuo dienos, kurią savo ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo dokumentus bus deponavusios penkios valstybės. 2. Kiekvienai valstybei, ratifikavusiai, priėmusiai ar patvirtinusiai šią konvenciją arba prie jos prisijungusiai po to, kai deponuotas penktas ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo dokumentas, ši konvencija įsigalioja praėjus trims mėnesiams nuo dienos, kurią ta valstybė deponavo savo ratifikavimo, priėmimo, patvirtinimo ar prisijungimo dokumentą.“

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

3.1. Sąjungos pozicija

Sąjunga pritaria konvencijos projekto tikslams ir remia iniciatyvą supaprastinti keleivių vežimą geležinkelių transportu, tačiau nenustatė konvencijos projekto pridėtinės vertės arba naudos Sąjungai arba jos valstybėms narėms. Siūloma naują konvenciją nebūtų pasiekta, kad esami dvišaliai arba daugiašaliai susitarimai taptų nebereikalingi, ir galbūt net nebūtų užtikrintos palankesnės sąlygos sudaryti naujus dvišalius arba daugiašalius susitarimus, nes joje tokių susitarimų modelis nenustatytas. Daugelis konvencijos projekto nuostatų yra neprivalomojo pobūdžio ir be atskirų atitinkamų šalių susitarimų negali būti įgyvendintos. Šiuo metu konvencijos projektas galėtų būti tik orientacinė priemonė sudarant būsimus dvišalius ir daugiašalius susitarimus.

Kiek tai susiję su **ES sienų valdymo *acquis***, konvencijos projektas – toks, koks jis yra dabar, – nesuteikia naujų ar naudingų priemonių, taigi nesuteikia jokios pridėtinės vertės ES ir jos valstybėms narėms. Be to, į jį įtrauktos kelios nuostatos, dėl kurių kiltų problemų ES *acquis* srityje ir kurias reikėtų iš dalies keisti, jei Sąjunga arba jos valstybės narės ateityje norėtų prisijungti prie siūlomos konvencijos. Pavyzdžiui, konvencijos projekto 6 straipsnyje turėtų būti paaiškinta, kad sienų kontrolė negali būti panaikinta daugiašaliais arba dvišaliais valstybių susitarimais: kadangi kertant ES išorės sienas taikomas Šengeno sienų kodeksas, tarptautiniais susitarimais gali būti nustatyta tik tai, kaip vykdoma kontrolė, nereglamentuojant tokios kontrolės iš esmės.

Sąjungos **instituciniu požiūriu**, konvencijos projekto apimami klausimai patenka į išimtinės ir pasidalijamosios Sąjungos kompetencijos sritis. Valstybės narės negali atskirai prisijungti prie siūlomos konvencijos dalių, kurios patenka į išimtinės Sąjungos kompetencijos sritį. Tam, kad Sąjunga galėtų prisijungti prie konvencijos, į jos projektą turėtų būti įtraukta nuostata, leidžianti Sąjungai dalyvauti kaip ekonominės integracijos regioninei organizacijai pagal jos bendrąją institucinių nuostatų politiką.

Net jei atrodo, kad Sąjungai prisijungti prie siūlomos konvencijos nėra pagrindo, pagal Sąjungos bendrąją institucinių aspektų politiką į visas naujas tarptautines konvencijas turėtų

būti įtraukta nuostata, leidžianti dalyvauti ekonominės integracijos regioninėms organizacijoms.

Jei Su transportu susijusių maitinės klausimų darbo grupė patvirtins konvencijos projektą, Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Vidaus transporto komitetas 2019 m. vasario mėn. vyksiančiame 81-ame posėdyje arba vėlesniame posėdyje galės balsuoti dėl konvencijos priėmimo ir paprašyti sekretoriato persiųsti ją depozitaro funkcijas vykdančiam Jungtinių Tautų Generaliniam Sekretoriui. Todėl tam, kad tokiu galimu atveju būtų galima veikti, svarbu nustatyti Sąjungos poziciją. Dėl išimtinai Sąjungos kompetencijai priklausančių klausimų Sąjungos vardu balsuos Komisija.

Rengiant siūlomą konvenciją konsultuotasi su įvairiais viešojo ir privačiojo sektorių ekspertais.

Konsultacijos su valstybėmis narėmis vyko per Maitinės teisės aktų komiteto (koordinavimas, Ženeva) posėdžius, iš kurių vienas surengtas kartu su Bendros Europos geležinkelių erdvės komiteto ekspertais, patarėjais teisingumo ir vidaus reikalų klausimais, transporto atašė ir už mobilumą ir transportą bei migraciją ir vidaus reikalus atsakingų Komisijos generalinių direktoratų atstovais (2017 m. sausio 23 d.). Taip pat konsultuotasi su Maitinės ekspertų grupe.

Tolesnės konsultacijos vyko Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Su transportu susijusių maitinės klausimų darbo grupės ir Geležinkelių transporto darbo grupės posėdžiuose.

Prieš atitinkamuose Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos forumuose vykusias diskusijas, kuriose dalyvavo už mokesčius ir muitų sąjungą atsakingas Komisijos generalinis direktoratas arba už mobilumą ir transportą atsakingas Komisijos generalinis direktoratas, minėti generaliniai direktoratai ir už migraciją ir vidaus reikalus atsakingas generalinis direktoratas kartu koordinavo veiksmus, nes konvencijos projektas yra susijęs su šių trijų generalinių direktoratų kompetencijai priklausančiomis politikos sritimis.

Vidaus koordinavimas ir bendros diskusijos su valstybėmis narėmis Maitinės teisės aktų komiteto ir maitinės ekspertų posėdžiuose aiškiai parodė, kad nei valstybėms narėms, nei Sąjungai nėra tikslinga prisijungti prie siūlomos konvencijos, nes ji nesuteikia naudos arba pridėtinės vertės nė vienoje susijusioje srityje, t. y. į šio projekto ir Sąjungos institucinio požiūrio taikymo sritį patenkančiose Sąjungos politikos srityse.

4. TEISINIS PAGRINDAS

4.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

4.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtame organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

Sąvoka „teisinę galią turintys aktai“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra

privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį“².

4.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Aktas, kurį turi priimti Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupė ir Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Vidaus transporto komitetas, yra teisinę galią turintis aktas. Numatomas aktas bus privalomas pagal tarptautinę teisę, vadovaujantis konvencijos projekto 22 straipsniu.

Numatomu aktu Susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

4.2. Materialinis teisinis pagrindas

4.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatomu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

Atsižvelgiant į tai, kad numatomu aktu siekiama kelių tikslų arba jį sudaro kelios dalys, kurie (-ios) yra neatsiejamai susiję (-ios) ir nėra vienas (-a) iš jų nėra tik papildomas (-a), sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas išimties tvarka turės apimti įvairius atitinkamus teisinius pagrindus.

4.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Numatomu aktu siekiama patikrinimų kertant sieną tikslų, jį sudaro šios srities dalys ir jis apima keleivių ir dokumentų patikrinimus. Todėl jis turėtų būti pagrįstas SESV 77 straipsnio 2 dalies b punktu dėl „išorės sienas kertantiems asmenims taikomos kontrolės“.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas apima šias nuostatas: SESV 77 straipsnio 2 dalies b punktą.

4.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 77 straipsnio 2 dalies b punktas kartu su 218 straipsnio 9 dalimi.

² 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupėje ir Vidaus transporto komitete, dėl numatomo naujos Konvencijos dėl tarptautiniu geležinkeliu vežamų keleivių, bagažo ir krovinio bagažo sienų kirtimo procedūrų supaprastinimo priėmimo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 77 straipsnio 2 dalies b punktą kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) Rusijos Federacijos Vyriausybė pasiūlė priimti naują Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (JT EEK) konvenciją dėl tarptautiniu geležinkeliu vežamų keleivių, bagažo ir krovinio bagažo sienų kirtimo procedūrų supaprastinimo, kurią remia Geležinkelių bendradarbiavimo organizacija (OSŽD);
- (2) Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupė veikia vadovaudamasi JT EEK politika, o bendrą jos priežiūrą vykdo Vidaus transporto komitetas. Darbo grupės funkcijos yra inicijuoti ir vykdyti veiksmus, kuriais siekiama suderinti ir supaprastinti įvairių rūšių vidaus transportui taikomų sienų kirtimo procedūrų reglamentavimą, taisykles ir dokumentus;
- (3) 2018 m. birželio 12–14 d. vyksiančiame 149-ame posėdyje arba vėlesniame posėdyje JT EEK Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupė turi priimti sprendimą dėl pritarimo siūlomai Konvencijai dėl tarptautiniu geležinkeliu vežamų keleivių, bagažo ir krovinio bagažo sienų kirtimo procedūrų supaprastinimo ir jos perdavimo Vidaus transporto komitetui, kad jis ją oficialiai patvirtintų;
- (4) JT EEK Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupėje Sąjungai atstovauja 28 Sąjungos valstybės narės, turinčios teisę balsuoti. Dėl išimtinai Sąjungos kompetencijai priklausančių klausimų Sąjungos poziciją Sąjungos ir jos valstybių narių vardu išreiškia Komisija;
- (5) atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes ir vieningo Sąjungos ir jos valstybių narių išorės atstovavimo labui, Komisija gali vesti derybas dėl Sąjungos kompetencijos sričių ir dalykų, dėl kurių valstybės narės nesuteikė kompetencijos Europos Sąjungai;
- (6) tikslinga nustatyti poziciją, kurios turi būti laikomasi Sąjungos vardu JT EEK Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupėje ir Vidaus transporto komitete, nes siūloma konvencija susijusi su vizų formalumų klausimais, kurie priklauso Sąjungos kompetencijai;

- (7) konvencijoje išdėstytos bendros nuostatos dėl keleivinių traukinių pasienio kontrolės organizavimo. Ją galima laikyti bet kokių daugiašalių ir dvišalių susitarimų, be kurių negalėtų veikti nė vienas konvencijos reglamentuojamas elementas, pagrindu;
- (8) su Sąjungos valstybėmis narėmis tokie dvišaliai susitarimai gali būti sudaryti ir be siūlomos konvencijos, atsižvelgiant į teisinę sistemą, panašu, jog tokia konvencija reikalinga tam, kad Rusija ir kai kurios kitos OSŽD atstovaujamos šalys galėtų lengviau sudaryti daugiašalius ir dvišalius susitarimus;
- (9) atrodo, kad siūlomos konvencijos turinys Sąjungos valstybėms narėms nėra nei naudingas, nei žalingas. Todėl siūlomai konvencijai Sąjunga nepritaro, tačiau ji taip pat neturi pagrindo blokuoti jos priėmimą;
- (10) net jei atrodo, kad Sąjunga nėra suinteresuota prisijungti prie siūlomos konvencijos, pagal Sąjungos bendrą institucinių nuostatų politiką į visas naujas tarptautines konvencijas turėtų būti įtraukta nuostata, leidžianti dalyvauti ekonominės integracijos regioninėms organizacijoms. Siūlomame konvencijos projekte tokios Sąjungai prisijungti prie konvencijos leidžiančios nuostatos nėra;
- (11) todėl, jei nuostata, leidžianti dalyvauti ekonominės integracijos regioninėms organizacijoms, bus įtraukta, Sąjungos pozicija JT EEK Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupėje turėtų būti neutrali. Tokiu atveju balsuojant Sąjunga turėtų susilaikyti. Kitu atveju Sąjunga turėtų balsuoti prieš siūlomos konvencijos priėmimą;
- (12) pagal prie Europos Sąjungos sutarties ir SESV pridėto Protokolo Nr. 22 dėl Danijos pozicijos 1 ir 2 straipsnius Danija nedalyvauja priimant šį sprendimą ir jis nėra jai privalomas ar taikomas. Kadangi šis sprendimas grindžiamas Šengeno *acquis*, remdamasi to protokolo 4 straipsniu, per šešis mėnesius po to, kai Taryba nusprendžia dėl šio sprendimo, Danija nusprendžia, ar jį įtrauks į savo nacionalinę teisę;
- (13) Islandijos ir Norvegijos atžvilgiu šiuo sprendimu plėtojamos Šengeno *acquis* nuostatos, kaip apibrėžta Europos Sąjungos Tarybos ir Islandijos Respublikos bei Norvegijos Karalystės susitarime dėl pastarųjų asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis*³, kurios patenka į Tarybos sprendimo 1999/437/EB⁴ 1 straipsnio A punkte nurodytą sritį;
- (14) Šveicarijos atžvilgiu šiuo sprendimu plėtojamos Šengeno *acquis* nuostatos, kaip apibrėžta Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarime dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis*⁵, kurios patenka į Sprendimo 1999/437/EB 1 straipsnio A punkte nurodytą sritį, minėtą sprendimą taikant kartu su Tarybos sprendimo 2008/146/EB⁶ 3 straipsniu;
- (15) Lichtenšteino atžvilgiu šiuo sprendimu plėtojamos Šengeno *acquis* nuostatos, kaip apibrėžta Europos Sąjungos, Europos bendrijos, Šveicarijos Konfederacijos ir Lichtenšteino Kunigaikštystės protokole dėl Lichtenšteino Kunigaikštystės

³ OL L 176, 1999 7 10, p. 36.

⁴ 1999 m. gegužės 17 d. Tarybos sprendimas 1999/437/EB dėl tam tikrų priemonių taikant Europos Sąjungos Tarybos, Islandijos Respublikos ir Norvegijos Karalystės sudarytą susitarimą dėl šių dviejų valstybių asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* (OL L 176, 1999 7 10, p. 31).

⁵ OL L 53, 2008 2 27, p. 52.

⁶ 2008 m. sausio 28 d. Tarybos sprendimas 2008/146/EB dėl Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* sudarymo Europos bendrijos vardu (OL L 53, 2008 2 27, p. 1).

prisijungimo prie Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis*⁷, kurios patenka į Sprendimo 1999/437/EB 1 straipsnio A punkte nurodytą sritį, minėtą sprendimą taikant kartu su Tarybos sprendimo 2011/350/ES⁸ 3 straipsniu;

- (16) šiuo sprendimu plėtojamoms Šengeno *acquis* nuostatos, kurias įgyvendinant Jungtinė Karalystė nedalyvauja pagal Tarybos sprendimą 2000/365/EB⁹. Todėl Jungtinė Karalystė nedalyvauja priimant šį sprendimą ir jis nėra jai privalomas ar taikomas;
- (17) šiuo sprendimu plėtojamoms Šengeno *acquis* nuostatos, kurias įgyvendinant Airija nedalyvauja pagal Tarybos sprendimą 2002/192/EB¹⁰. Todėl Airija nedalyvauja priimant šį sprendimą ir jis nėra jai privalomas ar taikomas;
- (18) Kipro, Bulgarijos, Rumunijos ir Kroatijos atžvilgiu šio sprendimo nuostatos yra grindžiamos Šengeno *acquis* ar kitaip su juo susijusios, kaip apibrėžta atitinkamai 2003 m. Stojimo akto¹¹ 3 straipsnio 2 dalyje, 2005 m. Stojimo akto¹² 4 straipsnio 2 dalyje ir 2011 m. Stojimo akto¹³ 4 straipsnio 2 dalyje,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi JT EEK Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupėje ir Vidaus transporto komitete, dėl siūlomo naujos JT EEK konvencijos dėl tarptautiniu geležinkeliu vežamų keleivių, bagažo ir krovinio bagažo sienų kirtimo procedūrų supaprastinimo priėmimo, yra tokia:

jeigu bus įtraukta nuostata, leidžianti dalyvauti ekonominės integracijos regioninėms organizacijoms, Sąjungos pozicija balsuojant dėl konvencijos projekto yra susilaikyti. Jeigu tokia nuostata nebus įtraukta, Sąjunga balsuoja prieš konvencijos priėmimą.

⁷ OL L 160, 2011 6 18, p. 21.

⁸ 2011 m. kovo 7 d. Tarybos sprendimas 2011/350/ES dėl Europos Sąjungos, Europos bendrijos, Šveicarijos Konfederacijos ir Lichtenšteino Kunigaikštystės protokolo dėl Lichtenšteino Kunigaikštystės prisijungimo prie Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* sudarymo Europos Sąjungos vardu, kiek tai susiję su patikrinimų prie vidaus sienų panaikinimu ir asmenų judėjimu (OL L 160, 2011 6 18, p. 19).

⁹ 2000 m. gegužės 29 d. Tarybos sprendimas 2000/365/EB dėl Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės prašymo dalyvauti įgyvendinant kai kurias Šengeno *acquis* nuostatas (OL L 131, 2000 6 1, p. 43).

¹⁰ 2002 m. vasario 28 d. Tarybos sprendimas 2002/192/EB dėl Airijos prašymo dalyvauti įgyvendinant kai kurias Šengeno *acquis* nuostatas (OL L 64, 2002 3 7, p. 20).

¹¹ Aktas dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos stojimo sąlygų ir Sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų (OL L 236, 2003 9 23, p. 33).

¹² Aktas dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos stojimo sąlygų ir Sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų (OL L 157, 2005 6 21, p. 203).

¹³ Aktas dėl Kroatijos Respublikos stojimo sąlygų ir Europos Sąjungos sutarties, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo bei Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutarties pritaikomųjų pataisų (OL L 112, 2012 4 24, p. 21).

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytą poziciją bendrai išreiškia Sąjungos valstybių narių, kurios yra JT EEK Su transportu susijusių muitinės klausimų darbo grupės ir Vidaus transporto komiteto narės.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Komisijai ir valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*