



Bruxelles, 5 settembre 2018
(OR. en)

11877/18

**Fascicolo interistituzionale:
2018/0315 (NLE)**

**UD 189
CID 5
TRANS 359**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	31 agosto 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 605 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno al gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti e in seno al comitato per i trasporti interni della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, relativamente alla prevista adozione di una nuova convenzione sulla semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i passeggeri, i bagagli e i bagagli non accompagnati nel quadro del trasporto ferroviario internazionale

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 605 final.

All.: COM(2018) 605 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 31.8.2018
COM(2018) 605 final

2018/0315 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno al gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti e in seno al comitato per i trasporti interni della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, relativamente alla prevista adozione di una nuova convenzione sulla semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i passeggeri, i bagagli e i bagagli non accompagnati nel quadro del trasporto ferroviario internazionale

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta verte sulla decisione che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione in seno al gruppo di lavoro della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) sulle questioni doganali relative ai trasporti e, eventualmente, in seno al comitato per i trasporti interni della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, in merito alla prevista adozione di una nuova convenzione sulla semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i passeggeri, i bagagli e i bagagli non accompagnati trasportati nel quadro del trasporto ferroviario internazionale.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. **Convenzione sulla semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i passeggeri, i bagagli e i bagagli non accompagnati trasportati nel quadro del trasporto ferroviario internazionale**

La proposta di progetto di convenzione sulla semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i passeggeri, i bagagli e i bagagli non accompagnati trasportati nel quadro del trasporto ferroviario internazionale ("il progetto di convenzione proposto") è stata promossa dall'Organizzazione per la cooperazione ferroviaria (*Organization for Cooperation between Railways*, OSJD), di cui sono membri nove Stati membri dell'Unione (Bulgaria, Repubblica ceca, Slovacchia, Polonia, Lituania, Lettonia, Ungheria, Estonia e Romania) ed è stata quindi trasmessa alla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite dal governo della Federazione russa.

È già in vigore una convenzione con un campo di applicazione simile, la Convenzione internazionale del 1952 volta a facilitare l'attraversamento delle frontiere per i passeggeri e i bagagli trasportati per ferrovia, di cui sono parti contraenti otto Stati membri dell'Unione (Austria, Belgio, Francia, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo e Svezia¹). A causa di una serie di difficoltà giuridiche e procedurali, non si è rivelato fattibile modificare tale convenzione per modernizzarla. Inoltre, i paesi membri dell'Organizzazione per la cooperazione ferroviaria si sono espressi a favore dell'idea di elaborare una nuova convenzione piuttosto che aderire alla convenzione del 1952, ormai obsoleta.

Il progetto di convenzione proposto copre tre grandi settori di intervento dell'Unione: ferrovie, dogane e l'acquis dell'Unione in materia di gestione delle frontiere. Il suo scopo è accelerare e semplificare i controlli alle frontiere dei treni passeggeri. I principali aspetti nuovi del progetto di convenzione: la previsione di controlli congiunti coordinati alle frontiere, invece di due o più controlli consecutivi su entrambi i lati della frontiera, la previsione di controlli sui treni in movimento, se gli orari e le fermate dei treni lo consentono, e la definizione delle modalità dettagliate di cooperazione mediante accordi bilaterali o multilaterali. Questa proposta riguarda l'ambito di intervento dell'Unione relativo alla gestione delle frontiere. L'aspetto attinente agli altri due settori di intervento dell'Unione, ovvero ferrovie e dogane, sarà oggetto di una proposta separata.

¹ Che l'ha firmata, senza però procedere alla ratifica.

2.2. Il gruppo di lavoro dell'UNECE sulle questioni doganali relative ai trasporti

Il gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti si occupa delle politiche della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, sotto la supervisione generale del comitato per i trasporti interni. Il ruolo del gruppo di lavoro consiste nell'avviare e portare avanti iniziative volte all'armonizzazione e alla semplificazione dei regolamenti, delle norme e dei documenti che riguardano le procedure di attraversamento delle frontiere, per le varie modalità di trasporto terrestre.

L'Unione è rappresentata nel gruppo di lavoro, di cui tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri con diritto di voto.

2.3. Il previsto atto del gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti

Nel 2018 il gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti si riunirà nelle seguenti date: 12-14 giugno e 16-19 ottobre. In una di queste riunioni, il gruppo di lavoro sarà chiamato a prendere una decisione sull'accettazione della proposta di convenzione e sulla sua trasmissione, ai fini dell'approvazione formale, al comitato dei trasporti interni che si riunisce una volta all'anno, in febbraio.

L'atto previsto diventerà vincolante per le parti ai sensi dell'articolo 22 del progetto di convenzione, il quale dispone: "1. La presente convenzione entrerà in vigore tre mesi dopo la data in cui cinque Stati avranno depositato il loro strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione. 2. Per ogni Stato che ratifichi, accetti o approvi la presente convenzione oppure che vi aderisca dopo il deposito del quinto strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione, la convenzione entrerà in vigore tre mesi dopo che tale Stato avrà depositato il proprio strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione".

3. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

3.1. Posizione dell'Unione

L'Unione condivide gli obiettivi del progetto di convenzione e sostiene il concetto di facilitazione del trasporto ferroviario di passeggeri, ma non ha individuato alcun valore aggiunto o beneficio che il progetto di convenzione può apportare all'Unione o ai suoi Stati membri. Il nuovo progetto di convenzione non renderebbe superflui gli accordi bilaterali o multilaterali esistenti né, probabilmente, faciliterebbe la conclusione di nuovi accordi bilaterali o multilaterali, in quanto non contiene un modello per tali accordi. Molte disposizioni del progetto di convenzione hanno carattere non vincolante e non possono essere attuate senza la conclusione di accordi distinti tra le parti interessate. Per il momento, l'unica funzione che il progetto di convenzione potrebbe svolgere sarebbe quella di servire da riferimento per la conclusione di futuri accordi multilaterali e bilaterali.

Dal punto di vista **dell'acquis dell'UE in materia di gestione delle frontiere**, il progetto di convenzione nella sua forma attuale non prevede strumenti nuovi o utili e non apporta quindi valore aggiunto all'Unione e ai suoi Stati membri. Contiene inoltre varie disposizioni che risultano problematiche per l'acquis dell'UE e che dovrebbero essere modificate qualora l'Unione o i suoi Stati membri desiderassero aderire al progetto di convenzione in una fase successiva. Per esempio, l'articolo 6 del progetto di convenzione dovrebbe chiarire che i controlli di frontiera non possono essere revocati da accordi multilaterali o bilaterali tra Stati membri: poiché il codice frontiere Schengen si applica all'attraversamento delle frontiere esterne dell'UE, gli accordi internazionali possono regolamentare solo il modo in cui sono effettuati i controlli, senza entrare nel merito del loro contenuto.

Da un **punto di vista istituzionale** per l'Unione, il progetto di convenzione riguarda materie che rientrano in settori di competenza esclusiva e concorrente dell'Unione. Gli Stati membri non possono aderire a titolo individuale alle parti del progetto di convenzione che riguardano settori di competenza esclusiva dell'Unione. Al fine di permettere all'Unione di aderire alla convenzione, avrebbe dovuto essere inserita nel progetto di convenzione, conformemente alla politica generale sugli aspetti istituzionali, una disposizione relativa alla partecipazione dell'Unione in quanto organizzazione regionale di integrazione economica.

Anche se l'Unione non sembra avere motivi per aderire alla convenzione proposta, conformemente alla sua politica generale sugli aspetti istituzionali, ogni nuova convenzione internazionale dovrebbe contenere una clausola che consenta la partecipazione delle organizzazioni di integrazione economica regionale.

Il comitato dei trasporti interni della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, in occasione della sua 81^a sessione del febbraio 2019 o in una sessione successiva, potrà, subordinatamente all'approvazione del progetto di convenzione da parte del gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti, procedere ad una votazione sull'adozione della convenzione e chiedere al segretariato di trasmetterla al Segretario generale delle Nazioni Unite, nella sua qualità di depositario. È pertanto importante stabilire una posizione dell'Unione che permetta di reagire se tale eventualità dovesse verificarsi. Nelle materie di competenza esclusiva, la Commissione esprimerà il voto a nome dell'Unione.

Nel corso della preparazione della convenzione proposta è stato consultato un ampio ventaglio di esperti del settore pubblico e privato.

Inoltre, sono state condotte consultazioni con gli Stati membri nell'ambito del comitato della legislazione doganale ("coordinamento Ginevra"), una delle quali si è svolta congiuntamente con gli esperti del comitato sullo spazio ferroviario europeo unico, con i consiglieri in materia di giustizia e affari interni, con gli attaché ai trasporti e con i rappresentanti delle direzioni generali della Commissione competenti per i settori Mobilità e trasporti e Migrazione e affari interni (23.1.2017). Sono state condotte consultazioni anche con il gruppo degli esperti doganali.

Ulteriori consultazioni si sono svolte nel corso delle riunioni del gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti e del gruppo di lavoro sui trasporti per ferrovia della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

Le discussioni nelle sedi pertinenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, seguite dalla direzione generale della Commissione della Fiscalità e dell'unione doganale o dalla direzione generale della Mobilità e dei trasporti, sono state precedute da attività di coordinamento tra le suddette direzioni generali e la direzione generale della Migrazione e degli affari interni, in quanto il progetto di convenzione riguarda settori che rientrano nelle rispettive competenze delle tre direzioni generali.

Il coordinamento interno nonché le discussioni congiunte con gli Stati membri nel quadro del comitato della legislazione doganale e con gli esperti doganali hanno dimostrato chiaramente che non vi è alcun interesse, né per gli Stati membri né per l'Unione, ad aderire al progetto di convenzione, in quanto l'adesione non apporta né benefici né valore aggiunto ai settori interessati, vale a dire ai settori della politica dell'Unione sui quali verte la proposta, né da un punto di vista istituzionale per l'Unione.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *“le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo”*.

Rientrano nel concetto di *“atti che hanno effetti giuridici”* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che *“sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione”*².

4.1.2. Applicazione al caso concreto

L'atto che il gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti e il comitato dei trasporti interni della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite sono chiamati ad adottare costituisce un atto avente effetti giuridici. L'atto previsto avrà carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 22 del progetto di convenzione.

L'atto previsto non integra né modifica il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui sarà necessario prendere posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

Riguardo a un atto previsto che persegua contemporaneamente più finalità o abbia più componenti tra loro inscindibili, di cui nessuna sia accessoria rispetto alle altre, la base giuridica sostanziale della decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE deve includere, in via eccezionale, le varie basi giuridiche corrispondenti.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'atto previsto persegue obiettivi e contiene elementi attinenti ai settori dei controlli di frontiera e include controlli sui passeggeri e i loro documenti. Dovrebbe pertanto basarsi sull'articolo 77, paragrafo 2, lettera b), del TFUE che fa riferimento ai *“controlli ai quali sono sottoposte le persone che attraversano le frontiere esterne”*.

² Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania/Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta comprende pertanto le seguenti disposizioni: articolo 77, paragrafo 2, lettera b), del TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta dovrebbe essere l'articolo 77, paragrafo 2, lettera b), in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in seno al gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti e in seno al comitato per i trasporti interni della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, relativamente alla prevista adozione di una nuova convenzione sulla semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i passeggeri, i bagagli e i bagagli non accompagnati nel quadro del trasporto ferroviario internazionale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 77, paragrafo 2, lettera b), in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) Una nuova convenzione della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ("UNECE") sulla semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i passeggeri, i bagagli e i bagagli non accompagnati nel quadro del trasporto ferroviario internazionale è stata proposta dalla Federazione russa e sostenuta dall'Organizzazione per la cooperazione ferroviaria ("OSJD").
- (2) Il gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti si occupa delle politiche dell'UNECE, sotto la supervisione generale del comitato per i trasporti interni. Il ruolo del gruppo di lavoro consiste nell'avviare e portare avanti iniziative volte all'armonizzazione e alla semplificazione dei regolamenti, delle norme e dei documenti che riguardano le procedure di attraversamento delle frontiere, per le varie modalità di trasporto terrestre.
- (3) Il gruppo di lavoro dell'UNECE sulle questioni doganali relative ai trasporti, nel corso della sua 149^a sessione che si terrà dal 12 al 14 giugno 2018 o della sessione successiva, deve adottare una decisione in merito all'approvazione della convenzione proposta in materia di semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i passeggeri, i bagagli e i bagagli non accompagnati nel quadro del trasporto ferroviario internazionale e in merito alla sua trasmissione al comitato dei trasporti interni, per l'approvazione formale.
- (4) L'Unione è rappresentata nel gruppo di lavoro dell'UNECE sulle questioni doganali relative ai trasporti dai 28 Stati membri dell'Unione che sono membri con diritto di voto. Per le questioni di competenza esclusiva, la posizione dell'Unione è espressa dalla Commissione a nome dell'Unione e dei suoi Stati membri.
- (5) A seconda delle specifiche circostanze e nell'interesse di una rappresentanza esterna unificata dell'Unione e dei suoi Stati membri, la Commissione può condurre negoziati riguardanti sia le competenze dell'Unione sia le materie per le quali gli Stati membri non hanno attribuito competenza all'Unione.

- (6) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in seno al gruppo di lavoro dell'UNECE sulle questioni doganali relative ai trasporti e al comitato dei trasporti terrestri poiché la proposta di convenzione riguarda elementi delle formalità per il rilascio dei visti che rientrano nella competenza dell'Unione.
- (7) La convenzione contiene disposizioni generali sull'organizzazione dei controlli dei treni passeggeri alle frontiere. Essa può essere considerata come base per eventuali accordi multilaterali e bilaterali senza i quali nessuno degli elementi contemplati dalla convenzione potrebbe diventare operativo.
- (8) Per gli Stati membri dell'Unione, tali accordi bilaterali possono essere conclusi anche al di fuori della proposta di convenzione. Per la Russia e per alcuni altri paesi rappresentati in seno all'OSJD, il quadro giuridico sembra richiedere una tale convenzione, al fine di facilitare la conclusione di accordi bilaterali e multilaterali.
- (9) La sostanza della convenzione proposta non sembra avere né effetti positivi né effetti negativi per gli Stati membri dell'Unione. L'Unione non intende quindi sostenere la convenzione proposta, ma non ha alcun motivo per bloccarne l'adozione.
- (10) Anche se l'adesione alla convenzione proposta non sembra essere nell'interesse dell'Unione, conformemente alla politica generale di quest'ultima sugli aspetti istituzionali, ogni nuova convenzione internazionale dovrebbe contenere una clausola che consenta la partecipazione delle organizzazioni di integrazione economica regionale. Il progetto di convenzione proposto non contiene una clausola che consentirebbe all'Unione di aderire alla convenzione.
- (11) Di conseguenza, la posizione dell'Unione in seno al gruppo di lavoro dell'UNECE sulle questioni doganali relative ai trasporti dovrebbe essere neutra qualora venga inserita una clausola che consente la partecipazione delle organizzazioni di integrazione economica regionale. In tal caso, l'Unione dovrebbe astenersi. In caso contrario, l'Unione dovrebbe votare contro l'adozione della convenzione proposta.
- (12) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo n. 22 sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al TFUE, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente decisione, non è da essa vincolata, né è soggetta alla sua applicazione. Dato che la presente decisione si basa sull'acquis di Schengen, la Danimarca decide, ai sensi dell'articolo 4 di tale protocollo, entro un periodo di sei mesi dalla decisione del Consiglio sulla presente decisione, se intende recepirla nel proprio diritto interno.
- (13) Per quanto riguarda l'Islanda e la Norvegia, la presente decisione costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen ai sensi dell'accordo concluso dal Consiglio dell'Unione europea con la Repubblica d'Islanda e il Regno di Norvegia sulla loro associazione all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen³ che rientrano nel settore di cui all'articolo 1, lettera A, della decisione 1999/437/CE del Consiglio⁴.
- (14) Per quanto riguarda la Svizzera, la presente decisione costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen ai sensi dell'accordo concluso tra l'Unione

³ GU L 176 del 10.7.1999, pag. 36.

⁴ Decisione 1999/437/CE del Consiglio, del 17 maggio 1999, relativa a talune modalità di applicazione dell'accordo concluso dal Consiglio dell'Unione europea con la Repubblica d'Islanda e il Regno di Norvegia sull'associazione di questi due Stati all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen (GU L 176 del 10.7.1999, pag. 31).

europea, l'Unione europea e la Confederazione svizzera sull'associazione della Confederazione svizzera all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen⁵ che rientrano nel settore di cui all'articolo 1, lettera A, della decisione 1999/437/CE in combinato disposto con l'articolo 3 della decisione 2008/146/CE del Consiglio⁶.

- (15) Per quanto riguarda il Lichtenstein, la presente decisione costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen ai sensi dell'accordo concluso tra l'Unione europea, la Comunità europea, la Confederazione svizzera e il Principato del Lichtenstein sull'adesione del Principato del Lichtenstein all'accordo tra l'Unione europea, la Comunità europea e la Confederazione svizzera riguardante l'associazione della Confederazione svizzera all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen⁷ che rientrano nel settore di cui all'articolo 1, lettera A, della decisione 1999/437/CE in combinato disposto con l'articolo 3 della decisione 2011/350/UE del Consiglio⁸.
- (16) La presente decisione costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen a cui il Regno Unito non partecipa, a norma della decisione 2000/365/CE del Consiglio⁹; il Regno Unito non partecipa pertanto alla sua adozione, non è da essa vincolato né è soggetto alla sua applicazione.
- (17) La presente decisione costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen a cui l'Irlanda non partecipa, a norma della decisione 2002/192/CE del Consiglio¹⁰; l'Irlanda non partecipa pertanto alla sua adozione, non è da essa vincolata né è soggetta alla sua applicazione.
- (18) Per quanto riguarda Cipro, la Bulgaria, la Romania e la Croazia, le disposizioni della presente decisione costituiscono disposizioni basate sull'acquis di Schengen, o a questo altrimenti connesse, ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 3, paragrafo 2,

⁵ GU L 53 del 27.2.2008, pag. 52.

⁶ Decisione 2008/146/CE del Consiglio, del 28 gennaio 2008, relativa alla conclusione, a nome della Comunità europea, dell'accordo tra l'Unione europea, la Comunità europea e la Confederazione svizzera, riguardante l'associazione della Confederazione svizzera all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen (GU L 53 del 27.2.2008, pag. 1).

⁷ GU L 160 del 18.6.2011, pag. 21.

⁸ Decisione 2011/350/UE del Consiglio, del 7 marzo 2011, sulla conclusione, a nome dell'Unione europea, del protocollo tra l'Unione europea, la Comunità europea, la Confederazione svizzera e il Principato del Liechtenstein sull'adesione del Principato del Liechtenstein all'accordo tra l'Unione europea, la Comunità europea e la Confederazione svizzera riguardante l'associazione della Confederazione svizzera all'attuazione, all'applicazione e allo sviluppo dell'acquis di Schengen, con particolare riguardo alla soppressione dei controlli alle frontiere interne e alla circolazione delle persone (GU L 160 del 18.6.2011, pag. 19).

⁹ Decisione 2000/365/CE del Consiglio, del 29 maggio 2000, riguardante la richiesta del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord di partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen (GU L 131 dell'1.6.2000, pag. 43).

¹⁰ Decisione 2002/192/CE del Consiglio, del 28 febbraio 2002, riguardante la richiesta dell'Irlanda di partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen (GU L 64 del 7.3.2002, pag. 20).

dell'atto di adesione del 2003¹¹, dell'articolo 4, paragrafo 2, dell'atto di adesione del 2005¹² e dell'articolo 4, paragrafo 2, dell'atto di adesione del 2011¹³,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nel quadro delle sessioni del gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti e del comitato per i trasporti interni dell'UNECE relativamente alla nuova convenzione UNECE proposta in materia di semplificazione delle procedure di attraversamento delle frontiere per i passeggeri, i bagagli e i bagagli non accompagnati nel quadro del trasporto ferroviario internazionale è la seguente:

la posizione dell'Unione in merito al progetto di convenzione consiste nell'astenersi, se viene introdotta una clausola che consente la partecipazione delle organizzazioni di integrazione economica regionale. Se tale clausola non viene introdotta, gli Stati membri dell'Unione esprimono voto contrario.

Articolo 2

La posizione di cui all'articolo 1 è espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del gruppo di lavoro sulle questioni doganali relative ai trasporti e del comitato per i trasporti interni dell'UNECE.

Articolo 3

La Commissione e gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio

Il presidente

¹¹ Atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica ceca, della Repubblica di Estonia, della Repubblica di Cipro, della Repubblica di Lettonia, della Repubblica di Lituania, della Repubblica di Ungheria, della Repubblica di Malta, della Repubblica di Polonia, della Repubblica di Slovenia e della Repubblica slovacca e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea (GU L 236 del 23.9.2003, pag. 33).

¹² Atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica di Bulgaria e della Romania e agli adattamenti dei trattati sui quali si fonda l'Unione europea (GU L 157 del 21.6.2005, pag. 2013).

¹³ Atto relativo alle condizioni di adesione della Repubblica di Croazia e agli adattamenti del trattato sull'Unione europea, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea e del trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica (GU L 112 del 24.4.2012, pag. 21).