KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.12.2019 r.
COM(2019) 636 final

2019/0279 (NLE)

Pakiet eTIR

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu Administracyjnego Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR w odniesieniu do wniosku w sprawie zmiany konwencji

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Administracyjnego ustanowionego przez Konwencję celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR[1] („Konwencja TIR") w związku z przewidywanym przyjęciem poprawek dotyczących wprowadzenia podstawy prawnej dla elektronicznej procedury TIR (eTIR).

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR

Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR z dnia 14 listopada 1975 r. („konwencja TIR") ma na celu ułatwianie międzynarodowego przewozu towarów z urzędów celnych wyjścia do urzędów celnych przeznaczenia oraz poprzez konieczną liczbę państw.

Konwencja TIR weszła w życie w 1978 r. Do stycznia 2019 r. do Konwencji przystąpiło 76 stron, w tym 75 państw i Unia Europejska. Unia Europejska jest stroną Konwencji TIR[2] od dnia 20 czerwca 1983 r. Wszystkie państwa członkowskie są także stronami Konwencji TIR.

2.2. Komitet Administracyjny

Komitet Administracyjny działa w ramach konwencji TIR. Jego zadaniem jest rozpatrywanie i przyjmowanie zmian do tej konwencji. Wnioski poddaje się pod głosowanie, a każde państwo, które jest stroną i jest reprezentowane na sesji Komitetu Administracyjnego, ma jeden głos. Unia posiada wyłączne kompetencje w dziedzinie ceł, o której mowa w konwencji TIR. Unia, jako organizacja międzynarodowa, nie ma jednak prawa głosu; umawiającymi się stronami posiadającymi prawo głosu są państwa członkowskie UE.

Poprawki do konwencji TIR przyjmowane są większością dwóch trzecich głosów stron obecnych i głosujących. Podjęcie decyzji wymaga kworum składającego się z nie mniej niż jednej trzeciej państw będących stronami.

2.3. Planowany akt Komitetu Administracyjnego

Na posiedzeniu, które odbędzie się w lutym 2020 r., Komitet Administracyjny prawdopodobnie podejmie decyzję w sprawie przyjęcia proponowanych zmian do konwencji TIR („planowany akt").

Celem planowanego aktu jest zapewnienie niezbędnej podstawy prawnej dla procedury eTIR. Podstawa prawna, o której mowa, zostanie utworzona w drodze nowego załącznika 11 do konwencji TIR oraz szeregu powiązanych zmian treści konwencji i jej załącznika 9.

Planowany akt stanie się wiążący dla stron zgodnie z art. 59 konwencji TIR, który to artykuł stanowi: *„Z zastrzeżeniem postanowień art. 60 każda zaproponowana zmiana podana do wiadomości zgodnie z postanowieniami poprzedniego ustępu wchodzi w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron w trzy miesiące po upływie terminu dwunastu miesięcy od*

---

[1] Skrót TIR oznacza „Transports Internationaux Routiers" lub „International Road Transports" (międzynarodowy transport drogowy).

[2] Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2112/78 z dnia 25 lipca 1978 r. dotyczące zawarcia Konwencji Celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) zawartej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. (Dz.U. L 252, s. 1).

daty tego zawiadomienia, jeżeli w tym terminie żadne państwo będące Umawiającą się Stroną nie zgłosiło Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych sprzeciwu co do zaproponowanej zmiany. Jeżeli sprzeciw wobec proponowanej zmiany został zgłoszony zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu, zmiana ta jest uważana za nieprzyjętą i nie wywołuje żadnego skutku.”.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1 Opis proponowanych zmian do konwencji TIR

Konwencja TIR wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii, zatem Unia musi przyjąć wspólne stanowisko dla wszystkich państw członkowskich będących umawiającymi się stronami konwencji TIR w sprawie zaproponowanych zmian. Należy zdecydować o możliwym związaniu się postanowieniami nowego proponowanego załącznika 11, którego celem jest zapewnienie podstawy prawnej umożliwiającej stosowanie elektronicznej procedury TIR zamiast karnetu TIR w formie papierowej. Należy jednak zwrócić uwagę, że nawet w przypadku podjęcia decyzji o związaniu Unii przepisami nowego proponowanego załącznika 11 zarówno Unii, jak i państwom członkowskim w dalszym ciągu przysługiwałaby swoboda decyzji o terminie połączenia swoich systemów informatycznych z systemem eTIR udostępnianym przez Organizację Narodów Zjednoczonych.

Poniżej przedstawiono szczegółowe wyjaśnienie treści nowego proponowanego załącznika 11 oraz proponowanych zmian do treści konwencji TIR wynikających ze wprowadzenia nowego proponowanego załącznika 11.

Artykuły konwencji związane z załącznikiem 11

Nowego załącznika 11 nie można wprowadzić bez zmiany treści konwencji TIR i jej załącznika 9.

Celem proponowanej nowej litery s) w art. 1 konwencji TIR było przedstawienie definicji „procedury eTIR”, która jest procedurą TIR realizowaną w drodze elektronicznej wymiany danych, będącą funkcjonalnym odpowiednikiem karnetu TIR. W artykule tym wskazano również, że definicja prawna procedury eTIR znajduje się w nowym załączniku 11 do konwencji TIR.

Wniosek dotyczący zmiany art. 3 lit. b) konwencji TIR jest niezbędny do określenia, że przewóz TIR realizowany zgodnie z procedurą eTIR musi posiadać gwarancję upoważnionego stowarzyszenia.

Celem wniosku dotyczącego zmiany art. 43 konwencji TIR jest uwzględnienie nowej noty wyjaśniającej zawartej w załączniku 11 część II, która przedstawia interpretację jednego z przepisów konwencji i jej załączników. Zmianę tę można uznać za redakcyjną.

Wniosek dotyczący nowego art. 58c konwencji TIR został opracowany w celu powołania organu ds. wdrożenia technicznego. Organ ten będzie odpowiedzialny za przyjmowanie i zmiany specyfikacji technicznych eTIR zgodnie ze specyfikacjami koncepcyjnymi i funkcjonalnymi przyjętymi przez Komitet Administracyjny.

Wniosek dotyczący zmiany art. 59, nowego art. 60a oraz zmiany art. 61 konwencji TIR obejmuje procedurę wejścia w życie załącznika 11 i przyszłych zmian. Załącznik 11 wejdzie w życie w odniesieniu do wszystkich umawiających się stron z wyjątkiem tych, które powiadomią Sekretarza Generalnego ONZ o jego nieprzyjęciu. Na skutek tego niektóre umawiające się strony konwencji TIR będą związane nowym załącznikiem, a inne nie będą nim związane.

Wniosek dotyczący nowego podpunktu (xi) w załączniku 9 część I pkt 3 nakłada nowy obowiązek na upoważnione stowarzyszenia w przypadku zastosowania procedury awaryjnej w toku procedury eTIR. Na wniosek właściwych organów stowarzyszenia będą musiały potwierdzić prowadzenie przewozu w ramach procedury eTIR oraz ważności gwarancji, a także dostarczyć wszelkie inne istotne informacje dotyczące przewozu TIR.

Nowy załącznik 11

Pierwsza część załącznika 11 składa się z czternastu artykułów szczegółowo opisujących funkcjonowanie przyszłej procedury eTIR.

W art. 1 podkreślono, że przepisy załącznika powinny mieć zastosowanie wyłącznie do umawiających się stron związanych załącznikiem 11 zgodnie z nowym art. 60a ust. 1 konwencji TIR. Podkreślono również, że procedury eTIR nie można stosować do transportu prowadzonego częściowo na terytorium umawiającej się strony niezwiązanej załącznikiem 11 i będącej członkiem unii celnej lub gospodarczej w ramach jednolitego obszaru celnego.

W art. 2 przedstawiono niezbędne definicje dla prawidłowego opisania systemu eTIR. W artykule tym podano definicje następujących terminów: „międzynarodowy system eTIR", „specyfikacje eTIR", „dane TIR przekazywane z wyprzedzeniem", „dane o zmianach przekazywane z wyprzedzeniem", „dane zgłoszenia", „zgłoszenie", „dokument towarzyszący" oraz „uwierzytelnienie".

W notach wyjaśniających do art. 2 lit. h) podkreślono, że do czasu stworzenia zharmonizowanego podejścia i opisania go w specyfikacjach eTIR umawiającym się stronom będzie przysługiwała pewna swoboda w odniesieniu do uwierzytelnienia posiadacza procedury eTIR zgodnie z prawem krajowym danej umawiającej się strony. W notach wskazano również, że bezpieczeństwo danych wymienianych pomiędzy międzynarodowym systemem eTIR a właściwymi organami należy zapewnić zgodnie z definicją zawartą w specyfikacjach technicznych eTIR.

Art. 3 dotyczy konkretnego wdrożenia systemu eTIR, które wymaga od umawiających się stron połączenia posiadanych systemów informatycznych z międzynarodowym systemem eTIR. Artykuł ten jednak, zgodnie ze sformułowaniem zaproponowanym przez Unię, zapewnia umawiającym się stronom związanym załącznikiem 11 swobodę w zakresie ustalenia terminu połączenia posiadanych systemów celnych z międzynarodowym systemem eTIR. Punkt ten ma zasadnicze znaczenie dla Unii, ponieważ wywrze wpływ na informatyczne systemy celne wszystkich państw członkowskich oraz główne elementy udostępniane przez Komisję Europejską (a także wspólne specyfikacje systemów UE). W związku z tym, nawet jeżeli Unia i państwa członkowskie byłyby związane załącznikiem 11 i mogły wypowiadać się w sprawie jego przyszłych zmian, przysługiwałaby im swoboda wyboru terminu połączenia swoich systemów z nowym międzynarodowym systemem eTIR.

W nocie wyjaśniającej do art. 3 ust. 2 zaleca się umawiającym się stronom związanym załącznikiem 11 zapewnienie aktualizacji krajowych systemów celnych i ich połączenia z międzynarodowym systemem eTIR niezwłocznie po wejściu w życie załącznika 11. Jednakże zgodnie z wnioskiem Unii uniom celnym lub gospodarczym pozostawia się możliwość elastycznego wyboru późniejszego terminu, aby zapewnić im czas na połączenie z międzynarodowym systemem eTIR krajowych systemów celnych wszystkich należących do nich państw członkowskich.

Art. 4 określa skład, funkcje i przepisy regulaminu wewnętrznego nowego organu ds. wdrożenia technicznego ustanowionego nowym art. 58c konwencji TIR. Należy podkreślić, że członkami tego organu będą jedynie umawiające się strony związane załącznikiem 11.

Umawiające się strony, które nie przyjęły załącznika 11, mogą uczestniczyć w posiedzeniach organu ds. wdrożenia technicznego wyłącznie w charakterze obserwatorów.

W art. 5 wyjaśniono, w jaki sposób nowy organ ds. wdrożenia technicznego przygotowuje się na przyjęcie i zmianę specyfikacji koncepcyjnych i funkcjonalnych międzynarodowego systemu eTIR przez Komitet Administracyjny. W artykule tym określono również, w jaki sposób organ ds. wdrożenia technicznego przygotowuje i przyjmuje specyfikację techniczną procedury eTIR lub wprowadza w niej zmiany zgodnie ze specyfikacjami koncepcyjnymi i funkcjonalnymi.

W art. 6 opisano przesyłanie danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem. Dane te będą przesyłane przez operatorów z wyprzedzeniem za pośrednictwem środków elektronicznych. Właściwe organy mają obowiązek opublikowania wykazu wszystkich środków elektronicznych, za pośrednictwem których możliwe jest przesłanie danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem oraz danych o zmianach przekazywanych z wyprzedzeniem. Artykuł ten należy odczytywać w powiązaniu z projektem art. 9 załącznika 11, w którym opisano możliwość uwzględnienia w danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem dodatkowych wymogów dotyczących danych, wynikających z obowiązującego prawodawstwa. Ponadto w artykule wskazano, że umawiające się strony powinny ułatwić przesłanie takich dodatkowych danych wraz z danymi TIR przekazywanymi z wyprzedzeniem.

W nocie wyjaśniającej do art. 6 ust. 3 zaleca się umawiającej się stronie związanej załącznikiem 11 uznanie metod wskazanych w specyfikacjach eTIR w celu przesyłania danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem.

W art. 7 zdefiniowano niezbędne mechanizmy służące uwierzytelnieniu posiadacza lub jego przedstawiciela, przesyłającego dane TIR przekazywane z wyprzedzeniem właściwym organom. Należy podkreślić, że na umawiających się stronach związanych załącznikiem 11 spoczywa obowiązek zatwierdzenia danych zgłoszenia otrzymanych od właściwych organów państwa wyjściowego oraz państwa wystąpienia o zmianę danych zgłoszenia za pośrednictwem międzynarodowego systemu eTIR.

W nocie wyjaśniającej do art. 7 ust. 2 zapewniono, że międzynarodowy system eTIR jest zdolny do potwierdzenia integralności danych TIR przekazywanych z wyprzedzeniem lub danych o zmianach przekazywanych z wyprzedzeniem przesłanych przez posiadacza.

W nocie wyjaśniającej do art. 7 ust. 4 zapewniono, że międzynarodowy system eTIR jest zdolny do potwierdzenia integralności danych zgłoszenia przesłanych przez właściwe organy.

Art. 8 przypomina o podstawowej zasadzie konwencji TIR, którą jest wzajemne uznawanie uwierzytelnienia posiadacza, dokonywane przez właściwe organy umawiających się stron związanych załącznikiem 11.

W nocie wyjaśniającej do art. 8 zapewniono, że międzynarodowy system eTIR jest zdolny do potwierdzenia integralności numeru referencyjnego posiadacza otrzymanego od właściwych organów, które zatwierdziły zgłoszenie.

W art. 10 wprowadzono procedurę awaryjną na wypadek utrudnienia procedury eTIR z przyczyn technicznych oraz przypomniano o obowiązkach krajowych stowarzyszeń poręczających w takiej sytuacji.

W art. 11 i 12 opisano sposób hostingu i finansowania międzynarodowego systemu eTIR oraz administrowania nim. Od początku dyskusji na ten temat Unia opowiadała się za proponowanym rozwiązaniem polegającym na hostingu systemu eTIR i administrowaniu nim bezpośrednio pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w celu zapewnienia

niezależności międzynarodowego systemu eTIR od organizacji międzynarodowej (obecnie IRU).

W nocie wyjaśniającej do art. 11 ust. 3 wyjaśniono zasady finansowania kosztów operacyjnych międzynarodowego systemu eTIR w przypadku pokrycia kosztów z opłaty za każdy przewóz TIR. W takim przypadku umawiające się strony mają obowiązek zdecydować o odpowiednich mechanizmach finansowania i ich warunkach. Budżet zatwierdza Komitet Administracyjny.

W art. 13 ustanowiono zasady dotyczące publikacji wykazu urzędów celnych zdolnych do obsługi operacji eTIR. Właściwe organy zapewniają, aby wykaz urzędów celnych obsługujących operacje TIR zgodnie z procedurą eTIR był precyzyjny i zaktualizowany w elektronicznej bazie danych dotyczącej zatwierdzonych urzędów celnych, opracowanej i utrzymywanej przez Radę Wykonawczą TIR.

W art. 14 określono, że przesłanie danych do celów zakończenia operacji TIR uznaje się za zrealizowane przez zastosowanie procedury eTIR.

3.2 Proponowane stanowisko

Unia zgadza się z celem nowo proponowanego załącznika 11 do konwencji TIR: po upływie ponad piętnastu lat prac przygotowawczych nadszedł czas, aby podjąć kroki w kierunku stworzenia elektronicznego środowiska TIR. Jest to w pełni zgodne z polityką i prawodawstwem UE w dziedzinie elektronicznych systemów celnych, które bazują na przejściu organów celnych na w pełni elektroniczne i interoperacyjne środowisko eliminujące papierową formę dokumentów oraz charakteryzujące się takimi podstawowymi wartościami, jak: prostota, łatwa obsługa i szybkość.

Konsultacje w sprawie proponowanych zmian przeprowadzono z państwami członkowskimi w ramach grup ekspertów celnych ds. procedury TIR (Koordynacja Genewa). Dalsze konsultacje odbyły się podczas sesji Grupy Roboczej ds. Zagadnień Celnych dotyczących Transportu Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ). Komisja Europejska w imieniu Unii oraz liczne państwa członkowskie wzięły również udział w grupach ekspertów pod auspicjami EKG ONZ, które zostały powołane do opracowania projektu przepisów prawnych i technicznych dotyczących eTIR.

Koordynacja wewnętrzna, jak również wspólne dyskusje z państwami członkowskimi jasno wykazały, że istnieje szerokie poparcie dla proponowanego nowego załącznika 11.

Proponuje się zatem, aby Unia poparła przyjęcie zmian dotyczących wprowadzenia podstawy prawnej dla elektronicznej procedury TIR (eTIR).

4. 4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano przyjmowanie 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”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy[3].

Pojęcie „aktów mających 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”[4].

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Komitet Administracyjny jest organem ustanowionym w ramach umowy, mianowicie Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR.

Akt, do którego przyjęcia wzywa się Komitet Administracyjny, stanowi akt mający skutki prawne. Planowany akt będzie wiążący na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 59 i 60 Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR.

Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii 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 pomocniczy 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.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu prawnego odnoszą się do kwestii celnych.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 207 TFUE.

4.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 207 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Ponieważ przedmiotowy akt Komitetu Administracyjnego zmieni Konwencję celną dotyczącą międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR i załączniki do niej, po jego przyjęciu właściwe jest opublikowanie go w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

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

2019/0279 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w ramach Komitetu Administracyjnego Konwencji celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR w odniesieniu do wniosku w sprawie zmiany konwencji

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 207 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Konwencja celna dotycząca międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR z dnia 14 listopada 1975 r. („konwencja TIR") została zawarta przez Unię rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2112/78[5] i weszła w życie we Wspólnocie w dniu 20 czerwca 1983 r.[6].

(2) Zgodnie z art. 59 konwencji TIR Komitet Administracyjny może przyjmować zmiany większością dwóch trzecich obecnych i głosujących umawiających się stron.

(3) Na posiedzeniu, które odbędzie się w lutym 2020 r., Komitet Administracyjny przyjmie nowy załącznik 11 i związane z nim zmiany do konwencji TIR.

(4) Należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Komitetu Administracyjnego, gdyż zmiany w konwencji TIR będą dla Unii wiążące.

(5) Unia opowiada się za nowym załącznikiem 11 do konwencji TIR oraz niezbędnymi zmianami w treści konwencji TIR, ponieważ postępuje zgodnie z polityką określoną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013[7], na podstawie którego wszelka komunikacja z organami celnymi ma być prowadzona elektronicznie.

(6) W art. 1 lit. s) (nowa) konwencji TIR zostanie wskazana definicja „procedury eTIR" stosowana do elektronicznej wymiany danych między organami celnymi.

(7) Nowy art. 58c konwencji TIR ma powołać organ ds. wdrożenia technicznego odpowiedzialny za przyjęcie specyfikacji technicznej międzynarodowego systemu eTIR.

(8) Nowy art. 60a ma określić specjalną procedurę wejścia w życie nowego załącznika 11 do konwencji TIR oraz jego przyszłych zmian.

---

5 Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2112/78 z dnia 25 lipca 1978 r. dotyczące zawarcia Konwencji Celnej dotyczącej międzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) zawartej w Genewie dnia 14 listopada 1975 r. (Dz.U. L 252 z 14.9.1978, s. 1).

6 Dz.U. L 31 z 2.2.1983, s. 13.

7 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

(9) Zmiany do art. 43, 59 i 61 dokonują niezbędnych dostosowań dla wprowadzenia nowego załącznika 11.

(10) Celem nowego załącznika 11 do konwencji TIR jest umożliwienie związanym nim umawiającym się stronom korzystanie z operacji eTIR. Załącznik ma umożliwić Unii i państwom członkowskim swobodny wybór terminu połączenia posiadanych systemów z międzynarodowym systemem eTIR.

(11) Stanowisko, jakie ma zająć Unia w ramach Komitetu Administracyjnego powinno być zatem oparte na projekcie zmian załączonym do niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej podczas siedemdziesiątego drugiego lub kolejnego posiedzenia Komitetu Administracyjnego, oparte jest na projekcie zmian załączonym do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami Komitetu Administracyjnego.

Artykuł 3

Dalsze zmiany do projektu zmian art. 1 niniejszej decyzji mogą być uzgadniane przez przedstawiciela Unii w Komitecie Administracyjnym, o ile wymagają tego negocjacje.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Rady
Przewodniczący