EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.12.2019
COM(2019) 636 final

2019/0279 (NLE)

eTIR Package

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union in dem Verwaltungsausschuss für das Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR in Bezug auf den Vorschlag zur Änderung des Übereinkommens zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in dem durch das Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR[1] eingerichteten Verwaltungsausschuss im Zusammenhang mit der geplanten Annahme von Änderungen betreffend die Rechtsgrundlage für das elektronische TIR-Verfahren (eTIR) zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR

Ziel des Zollübereinkommens über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR vom 14. November 1975 (im Folgenden das „TIR-Übereinkommen“) ist es, den internationalen Warentransport zwischen den Abgangs- und den Bestimmungszollstellen und durch so viele Länder wie erforderlich zu erleichtern.

Das TIR-Übereinkommen trat 1978 in Kraft. Im Januar 2019 zählte das Übereinkommen 76 Vertragsparteien: 75 Staaten sowie die Europäische Union. Die Europäische Union ist seit dem 20. Juni 1983 Vertragspartei des TIR-Übereinkommens.[2] Auch alle Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsparteien des TIR-Übereinkommens.

2.2. Der Verwaltungsausschuss

Der Verwaltungsausschuss handelt im Rahmen des TIR-Übereinkommens. Seine Aufgabe ist es, Änderungen des TIR-Übereinkommens zu prüfen und anzunehmen. Über Vorschläge wird abgestimmt. Jeder Staat, der Vertragspartei ist und auf einer Tagung des Verwaltungsausschusses vertreten ist, hat eine Stimme. Die Union verfügt über die ausschließliche Zuständigkeit im Bereich des Zolls, in den das TIR-Übereinkommen fällt. Als internationale Organisation hat die Union jedoch kein Stimmrecht. Die Mitgliedstaaten der Union sind Vertragsparteien mit Stimmrecht.

Änderungen des TIR-Übereinkommens werden mit einer Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommen. Der Verwaltungsausschuss ist beschlussfähig, wenn mindestens ein Drittel der Staaten, die Vertragsparteien sind, vertreten ist.

2.3. Der vorgesehene Rechtsakt des Verwaltungsausschusses

Auf seiner Tagung im Februar 2020 wird der Verwaltungsausschuss voraussichtlich einen Beschluss über die Annahme der vorgeschlagenen Änderungen des TIR-Übereinkommens (im Folgenden der „vorgesehene Rechtsakt“) fassen.

Mit dem vorgesehenen Rechtsakt soll die notwendige Rechtsgrundlage für das eTIR-Verfahren geschaffen werden. Diese Rechtsgrundlage wird aus einer neuen Anlage 11 des TIR-Übereinkommens und mehreren damit zusammenhängenden Änderungen des Hauptteils des Übereinkommens und seiner Anlage 9 bestehen.

Der vorgesehene Rechtsakt wird für die Vertragsparteien gemäß Artikel 59 des TIR-Übereinkommens verbindlich, der Folgendes vorsieht: *„3. Jeder nach Absatz 2 mitgeteilte*

[1] TIR steht für „Transports internationaux routiers“ bzw. „internationale Warentransporte“.

[2] Verordnung (EWG) Nr. 2112/78 des Rates vom 25. Juli 1978 über den Abschluss des Zollübereinkommens über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR (TIR-Übereinkommen) vom 14. November 1975, Genf (ABl. L 252 vom 14.9.1978, S. 1).

Änderungsvorschlag tritt vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 60 für alle Vertragsparteien drei Monate nach Ablauf einer Frist von zwölf Monaten nach dem Datum der Mitteilung in Kraft, wenn während dieser Frist kein Staat, der Vertragspartei ist, dem Generalsekretär der Vereinten Nationen einen Einwand gegen den Änderungsvorschlag notifiziert hat. 4. Ist nach Absatz 3 ein Einwand gegen einen Änderungsvorschlag notifiziert worden, so gilt die Änderung als nicht angenommen und bleibt ohne jede Wirkung."

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

3.1 Beschreibung der vorgeschlagenen Änderungen des TIR-Übereinkommens

Da das TIR-Übereinkommen in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt, muss diese für alle ihre Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des TIR-Übereinkommens sind, einen gemeinsamen Standpunkt in Bezug auf die vorgeschlagenen Änderungen festlegen. Der zu fassende Beschluss betrifft die Frage, ob sie durch die vorgeschlagene neue Anlage 11 gebunden sein sollen, die die Rechtsgrundlage für die mögliche Verwendung eines elektronischen TIR-Verfahrens anstelle der Papierfassung des Carnet TIR bilden soll. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass, auch wenn die Union beschließt, durch die vorgeschlagene neue Anlage 11 gebunden zu sein, die Union und ihre Mitgliedstaaten nach wie vor entscheiden können, wann sie ihre IT-Systeme an das von den Vereinten Nationen betriebene eTIR-System anschließen möchten.

Es folgt eine ausführliche Erläuterung des Inhalts der vorgeschlagenen neuen Anlage 11 sowie der vorgeschlagenen Änderungen des TIR-Übereinkommens, die sich aus der Einführung der vorgeschlagenen neuen Anlage 11 ergeben.

Artikel des Übereinkommens mit Bezug zu Anlage 11

Die neue Anlage 11 kann nur durchgeführt werden, wenn auch der Hauptteil des TIR-Übereinkommens und dessen Anlage 9 geändert werden.

Der Vorschlag für einen neuen Artikel 1 Buchstaben s des TIR-Übereinkommens betrifft die Definition des „eTIR-Verfahrens" als ein TIR-Verfahren, das mittels eines elektronischen Datenaustauschs umgesetzt wird, welcher die funktionale Entsprechung des Carnet TIR ist. Dieser Artikel sieht auch vor, dass das „eTIR-Verfahren" in der neuen Anlage 11 des TIR-Übereinkommens rechtlich definiert wird.

Der Vorschlag zur Änderung von Artikel 3 Buchstabe b des TIR-Übereinkommens ist erforderlich, um anzugeben, dass für die in einem eTIR-Verfahren durchgeführten TIR-Transporte eine Bürgschaft durch zugelassene Verbände erforderlich ist.

Der Vorschlag zur Änderung von Artikel 43 des TIR-Übereinkommens trägt der neuen Erläuterung in Anlage 11 Teil II Rechnung, in der einige Bestimmungen des Übereinkommens und seiner Anlagen ausgelegt werden. Diese Änderung kann als redaktioneller Art betrachtet werden.

Mit dem vorgeschlagenen neuen Artikel 58c des TIR-Übereinkommens soll das Gremium für die technische Durchführung eingesetzt werden. Diese wird für die Annahme und Änderung der technischen Spezifikationen für das eTIR-Verfahren zuständig sein, welche mit den vom Verwaltungsausschuss festgelegten konzeptionellen und funktionalen Vorgaben in Einklang stehen.

Die Vorschläge zur Änderung von Artikel 59, zur Einführung eines neuen Artikels 60a und zur Änderung von Artikel 61 des TIR-Übereinkommens betreffen das Inkrafttreten der Anlage 11 sowie künftige Änderungen. Die Anlage 11 wird für alle Vertragsparteien mit Ausnahme derjenigen in Kraft treten, die dem Generalsekretariat der Vereinten Nationen ihre

Nichtannahme notifizieren. Dies wird dazu führen, dass einige Vertragsparteien des TIR-Übereinkommens durch diese neue Anlage gebunden sind, andere dagegen nicht.

Mit dem Vorschlag für eine neue Anlage 9 Teil I Absatz 3 Ziffer xi wird für zugelassene Verbände eine neue Verpflichtung in Bezug auf eine Ausweichlösung für das eTIR-Verfahrens eingeführt. Auf Verlangen der zuständigen Behörden müssen die Verbände bestätigen, dass der Transport im Rahmen des eTIR-Verfahrens durchgeführt wird und dass die Bürgschaft gültig ist, und sie müssen alle sonstigen sachdienlichen Informationen zum TIR-Transport bereitstellen.

Neue Anlage 11

Der erste Teil der Anlage 11 besteht aus vierzehn Artikeln, in denen die Funktionsweise des künftigen eTIR-Verfahrens im Einzelnen beschrieben ist.

In Artikel 1 ist festgelegt, dass die Bestimmungen dieser Anlage nur für Vertragsparteien gelten, die gemäß dem neuen Artikel 60a Absatz 1 des TIR-Übereinkommens durch die Anlage 11 gebunden sind, und dass das eTIR-Verfahren nicht für Transporte verwendet werden kann, die teilweise in dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei durchgeführt werden, die nicht durch die Anlage 11 gebunden und Mitgliedstaat einer Zoll- oder Wirtschaftsunion mit einem einzigen Zollgebiet ist.

Artikel 2 enthält die notwendigen Begriffsbestimmungen, um das neue eTIR-System korrekt zu beschreiben. Folgende Begriffe werden definiert: „internationales eTIR-System“, „eTIR-Spezifikationen“, „Vorab-TIR-Daten“, Vorab-Änderung“, „Anmeldungsdaten“, „Anmeldung“, „Begleitdokument“ und „Authentifizierung“.

In der Erläuterung zu Artikel 2 Buchstabe h wird unterstrichen, dass die Vertragsparteien bis zur Festlegung und Beschreibung eines harmonisierten Ansatzes in den eTIR-Spezifikationen über einen gewissen Spielraum für die Authentifizierung des Inhabers des eTIR-Verfahrens im Einklang mit ihrem nationalen Recht verfügen. Außerdem soll die Sicherheit des Datenaustauschs zwischen dem internationalen eTIR-System und den zuständigen Behörden gemäß den technischen eTIR-Spezifikationen gewährleistet werden.

Artikel 3 betrifft die konkrete Umsetzung des eTIR-Systems, d. h. die Verbindung der IT-Systeme der Vertragsparteien mit dem internationalen eTIR-System. Entsprechend einer von der Union vorgeschlagenen Formulierung können die durch die Anlage 11 gebundenen Vertragsparteien jedoch flexibel festlegen, zu welchem Datum ihre Zollsysteme an das internationale eTIR-System angeschlossen werden sollen. Dieser Punkt ist sehr wichtig für die Union, da er Auswirkungen auf die elektronischen Zollsysteme aller Mitgliedstaaten und die von der Europäischen Kommission betriebenen zentralen Komponenten (und die Spezifikationen der gemeinsamen EU-Systeme) haben wird. Folglich würden die Union und ihre Mitgliedstaaten frei wählen können, wann sie ihre Systeme an das neue internationalen eTIR-System anschließen wollen, auch wenn sie durch die Anlage 11 gebunden sind und über künftige Änderungen entscheiden können.

In der Erläuterung zu Artikel 3 Absatz 2 wird empfohlen, dass die durch die Anlage 11 gebundenen Vertragsparteien ihre nationalen Zollsysteme aktualisiert und die Verbindung mit dem internationalen eTIR-System sichergestellt haben, wenn Anhang 11 in Kraft tritt. Entsprechend dem Antrag der Union können Zoll- oder Wirtschaftsunionen sich jedoch flexibel für einen späteren Zeitpunkt entscheiden, sodass ihnen ausreichend Zeit bleibt, um die nationalen Zollsysteme all ihrer Mitgliedstaaten mit dem internationalen eTIR-System zu verbinden.

In Artikel 4 sind die Zusammensetzung, die Aufgaben und Bestimmungen betreffend die Geschäftsordnung des neuen, gemäß dem neuen Artikel 58c des TIR-Übereinkommens

einzurichtenden Gremiums für die technische Durchführung festgelegt. Es ist wichtig darauf hinzuweisen, dass nur die Vertragsparteien, die durch die Anlage 11 gebunden sind, Mitglieder dieses Gremiums sein werden. Vertragsparteien, die die Anlage 11 nicht angenommen haben, dürfen nur als Beobachter an den Sitzungen des Gremiums für die technische Durchführung teilnehmen.

Artikel 5 erläutert, wie das neue Gremium für die technische Durchführung die Annahme und die Änderung der konzeptuellen und funktionalen Spezifikationen des internationalen eTIR-Systems durch den Verwaltungsausschuss vorbereiten wird. Außerdem wird festgelegt, wie das Gremium für die technische Durchführung die technischen Spezifikationen des eTIR-Verfahrens im Einklang mit den konzeptuellen und den funktionalen Spezifikationen vorbereitet und annimmt oder ändert.

Artikel 6 betrifft die Einreichung von Vorab-TIR-Daten. Diese werden von den Wirtschaftsbeteiligten vorab elektronisch übermittelt. Die zuständigen Behörden müssen die Liste aller elektronischen Verfahren veröffentlichen, die für die Einreichung von Vorab-TIR-Daten und Vorab-Änderungen genutzt werden können. Dieser Artikel ist in Verbindung mit dem Entwurf von Artikel 9 der Anlage 11 zu lesen, dem zufolge aufgrund von Rechtsvorschriften zusätzliche Datenanforderungen an die Vorab-TIR-Daten gestellt werden können. Ferner sollten die Vertragsparteien gemäß diesem Artikel die Einreichung solcher zusätzlichen Daten gemeinsam mit Vorab-TIR-Daten erleichtern.

In der Erläuterung zu Artikel 6 Absatz 3 wird den durch die Anlage 11 gebundenen Vertragsparteien empfohlen, die in den eTIR-Spezifikationen aufgeführten Verfahren zur Einreichung von Vorab-TIR-Daten anzuerkennen.

In Artikel 7 sind die erforderlichen Mechanismen für die Authentifizierung des Inhabers oder seines Vertreters festgelegt, die Vorab-TIR-Daten an die zuständigen Behörden übermitteln. Es ist zu betonen, dass die durch die Anlage 11 gebundenen Vertragsparteien die Anmeldungsdaten, die von den zuständigen Behörden des Abgangslandes und des Landes, in dem eine Änderung der Anmeldung beantragt wurde, über das internationale eTIR-System übermittelt wurden, als rechtliche Entsprechung eines Carnet TIR werden anerkennen müssen.

In der Erläuterung zu Artikel 7 Absatz 2 wird gewährleistet, dass das internationale eTIR-System es ermöglicht, die Integrität der vom Inhaber übermittelten Vorab-TIR-Daten oder Vorab-Änderungen zu bestätigen.

In der Erläuterung zu Artikel 7 Absatz 4 wird gewährleistet, dass es das internationale eTIR-System ermöglicht, die Integrität der von den zuständigen Behörden übermittelten Anmeldedaten zu bestätigen.

Artikel 8 verweist auf einen wichtigen Grundsatz des TIR-Übereinkommens: die gegenseitige Anerkennung der Authentifizierung des Inhabers, die durch die zuständigen Behörden der durch die Anlage 11 gebundenen Vertragsparteien erfolgt.

In der Erläuterung zu Artikel 8 wird gewährleistet, dass das internationale eTIR-System es ermöglicht, die Integrität der Referenz des Inhabers zu bestätigen, die die zuständigen Behörden, die die Anmeldung angenommen haben, erhalten haben.

Artikel 10 sieht ein Ausweichverfahren für den Fall vor, dass ein eTIR-Verfahren aus technischen Gründen unmöglich ist, und verweist auf die Pflichten der nationalen bürgenden Verbände in diesem Fall.

Artikel 11 und 12 betreffen das Hosting, die Finanzierung und die Verwaltung des internationalen eTIR-Systems. Seit Beginn der Diskussionen über diese Frage hat die Union

die vorgeschlagene Lösung befürwortet, d. h. das eTIR-System wird unter der Federführung der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen gehostet und direkt verwaltet, um die Unabhängigkeit des elektronischen TIR-Systems von der internationalen Organisation (derzeit der IRU) zu gewährleisten.

In der Erläuterung zu Artikel 11 Absatz 3 werden die Regeln zur Finanzierung der Betriebskosten des internationalen eTIR-Systems für den Fall klargestellt, dass die Kosten des Systems durch eine Gebühr Betrag pro TIR-Transport gedeckt werden sollen. In diesem Fall müssen die Vertragsparteien geeignete Finanzierungsmechanismen und deren Modalitäten beschließen. Das Budget wird vom Verwaltungsausschuss genehmigt.

Artikel 13 betrifft die Vorschriften für die Veröffentlichung der eTIR-fähigen Zollstellen. Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass die Liste der Zollstellen, die für die Abwicklung von TIR-Transporten im eTIR-Verfahren zugelassen sind, zutreffend und in der elektronischen Datenbank für zugelassene Zollstellen, die von der TIR-Kontrollkommission entwickelt und geführt wird, aktualisiert wird.

Artikel 14 sieht vor, dass die Übermittlung von Daten zur Beendigung des TIR-Versands durch die Anwendung des eTIR-Verfahrens als abgeschlossen gilt.

3.2 Vorgeschlagener Standpunkt

Die Union teilt das Ziel der vorgeschlagenen neuen Anlage 11 des TIR-Übereinkommens: Nach mehr als fünfzehnjährigen Vorarbeiten ist es nun Zeit, das TIR-Verfahren zu digitalisieren. Dies steht in vollem Einklang mit der Strategie und den Vorschriften der Union für eine elektronische Zollabwicklung, d. h. die Umstellung des Zolls auf ein papierloses, rein elektronisches interoperables Umfeld, dessen zentrale Werte Einfachheit, Service und Geschwindigkeit sind.

Es fanden Konsultationen mit den Mitgliedstaaten im Rahmen der TIR-Zollexpertengruppen (Koordinierung Genf) über die vorgeschlagenen Änderungen statt. Weitere Konsultationen wurden während der Sitzungen der Arbeitsgruppe für verkehrsrelevante Zollfragen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) durchgeführt. Ferner haben die Europäische Kommission im Namen der Union sowie zahlreiche Mitgliedstaaten an den Expertengruppen unter der Federführung der UNECE teilgenommen, die eingesetzt wurden, um die rechtlichen und technischen Bestimmungen für das eTIR-Verfahren auszuarbeiten.

Die interne Koordinierung sowie die gemeinsamen Gespräche mit den Mitgliedstaaten haben deutlich gezeigt, dass die vorgeschlagene neue Anlage 11 breite Zustimmung findet.

Es wird daher vorgeschlagen, dass die Union die Annahme der Änderungen betreffend die Einführung der Rechtsgrundlage für das elektronische TIR-Verfahren (eTIR) unterstützt.

4. 4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Gemäß Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „*Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat*“, im Wege von Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist.[3]

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „*den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber […] erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen*“[4].

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Verwaltungsausschuss ist ein durch eine Übereinkunft, nämlich das Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR, eingesetztes Gremium.

Bei dem Akt, den der Verwaltungsausschuss annehmen soll, handelt es sich um einen Akt mit Rechtswirkung. Der vorgesehene Rechtsakt wird gemäß Artikel 59 und 60 des Zollübereinkommens über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR völkerrechtlich bindend sein.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen das Zollwesen.

Somit ist Artikel 207 AEUV die materielle Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Beschlusses.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage des vorgeschlagenen Beschlusses sollte Artikel 207 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

5. VERÖFFENTLICHUNG DES GEPLANTEN RECHTSAKTS

Da der Rechtsakt des Verwaltungsausschusses das Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR und seine Anlagen ändern wird, ist es angezeigt, ihn nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.

---

[3] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, *Deutschland/Rat*, Rechtssache C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

[4] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, *Deutschland/Rat*, Rechtssache C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61–64.

2019/0279 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Union in dem Verwaltungsausschuss für das Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR in Bezug auf den Vorschlag zur Änderung des Übereinkommens zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR vom 14. November 1975 (TIR-Übereinkommen) wurde mit der Verordnung (EWG) Nr. 2112/78 des Rates[5] von der Union abgeschlossen und trat am 20. Juni 1983 in Kraft[6].

(2) Gemäß Artikel 59 des TIR-Übereinkommens kann der Verwaltungsausschuss mit einer Zweidrittelmehrheit seiner anwesenden und abstimmenden Mitglieder Änderungen des Übereinkommens annehmen.

(3) Auf seiner Tagung im Februar 2020 soll der Verwaltungsausschuss eine neue Anlage 11 und damit zusammenhängende Änderungen des TIR-Übereinkommens annehmen.

(4) Da die Änderungen des TIR-Übereinkommens für die Union verbindlich sein werden, ist es angezeigt, den im Namen der Union im Verwaltungsausschuss zu vertretenden Standpunkt festzulegen.

(5) Die Union unterstützt die neue Anlage 11 des TIR-Übereinkommens und die erforderlichen Änderungen des Wortlautes des TIR-Übereinkommens, da diese mit der in der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[7] festgelegten Strategie in Einklang stehen, der zufolge jegliche Kommunikation mit Zollbehörden auf elektronischem Weg erfolgen soll.

(6) In einem neuen Artikel 1 Buchstabe s des TIR-Übereinkommens wird das „eTIR-Verfahren“ für den elektronischen Datenaustausch zwischen Zollbehörden definiert.

(7) Mit einem neuen Artikel 58 des TIR-Übereinkommens wird ein Gremium für die technische Durchführung eingerichtet, das die technischen Spezifikationen des internationalen eTIR-Systems annehmen soll.

---

5 Verordnung (EWG) Nr. 2112/78 des Rates vom 25. Juli 1978 über den Abschluss des Zollübereinkommens über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR (TIR-Übereinkommen) vom 14. November 1975, Genf (ABl. L 252 vom 14.9.1978, S. 1).

6 ABl. L 31 vom 2.2.1983, S. 13.

7 Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

(8) In einem neuen Artikel 60a wird das besondere Verfahren für das Inkrafttreten der Anlage 11 des TIR-Übereinkommens und deren künftige Änderungen festgelegt.

(9) Die Änderungen der Artikel 43, 59 und 61 sind notwendig für die Einführung der neuen Anlage 11.

(10) Die neue Anlage 11 des TIR-Übereinkommens soll es den Vertragsparteien, die durch diese Anlage gebunden sind, ermöglichen, eTIR-Transporte zu nutzen. Die Union und die Mitgliedstaaten sollen flexibel entscheiden können, wann sie ihre Systeme mit dem internationalen eTIR-System verbinden möchten.

(11) Dem Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union im Verwaltungsausschuss zu vertreten ist, sollte daher der diesem Beschluss beigefügte Änderungsentwurf zugrunde liegen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der zweiundsiebzigsten oder einer folgenden Sitzung des Verwaltungsausschusses zu vertreten ist, stützt sich auf den diesem Beschluss beigefügten Änderungsentwurf.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union vorgetragen, die Mitglieder des Verwaltungsausschusses sind und gemeinsam handeln.

Artikel 3

Der Vertreter der Union im Verwaltungsausschuss kann weiteren Änderungen des Änderungsentwurfs gemäß Artikel 1 dieses Beschlusses zustimmen, wenn die Verhandlungen dies erfordern.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident