



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 28 de julio de 2022
(OR. en)

11661/22

**Expediente interinstitucional:
2022/0228(NLE)**

**UK 117
TRANS 516**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	28 de julio de 2022
A:	Secretaría General del Consejo
N.º doc. Ción.:	COM(2022) 363 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Especializado en Transporte por Carretera en lo que respecta a las especificaciones técnicas y de procedimiento de la utilización del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) por el Reino Unido y a la contribución a sus costes

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2022) 363 final.

Adj.: COM(2022) 363 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 28.7.2022
COM(2022) 363 final

2022/0228 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Especializado en Transporte por Carretera en lo que respecta a las especificaciones técnicas y de procedimiento de la utilización del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) por el Reino Unido y a la contribución a sus costes

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La Comisión propone que el Consejo establezca la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité Especializado en Transporte por Carretera, establecido por el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra, en lo que respecta a la participación del Reino Unido en la cooperación administrativa en virtud del artículo 6 de la sección 2 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación, y al importe y las modalidades de la contribución financiera que debe aportar el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte al presupuesto general de la Unión en relación con los costes generados por su participación en el Sistema de Información del Mercado Interior.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) se estableció a tenor del Reglamento (UE) n.º 1024/2012¹. Una de sus funcionalidades permite tramitar declaraciones de desplazamiento con arreglo a las normas de la Directiva 96/71/CE, la Directiva 2014/67/UE y la Directiva (UE) 2020/1057. Estas normas tienen por objeto establecer una lista con las condiciones de trabajo que deben concederse a los trabajadores desplazados en el país de acogida. El Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y el Reino Unido prevé en su anexo 31 [artículo 6, apartado 1, letra a), de la sección 2 de la parte A de dicho anexo] que los transportistas establecidos en una de las Partes del Acuerdo deben presentar una declaración de desplazamiento a las autoridades nacionales competentes de la otra Parte o, en el caso de la Unión Europea, del Estado miembro en el que esté desplazado el conductor. A tal fin, a partir del 2 de febrero de 2022 deberá utilizarse un formulario multilingüe estándar de la interfaz pública conectada al IMI.

De conformidad con el artículo 7, apartado 5, de la sección 2 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación, el Comité Especializado en Transporte por Carretera debe establecer las especificaciones técnicas y de procedimiento relativas a la utilización del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) por parte del Reino Unido. La propuesta de decisión del Comité Especializado contiene las especificaciones necesarias para facilitar la conexión de los transportistas por carretera y las autoridades nacionales al IMI. Esto permitirá a los transportistas presentar sus declaraciones de desplazamiento a través del IMI y a las autoridades nacionales participar en la cooperación administrativa, lo que resulta necesario para alcanzar los objetivos de las normas sobre el desplazamiento de conductores. Estas especificaciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2179 de la Comisión² se han adaptado al marco del Acuerdo de Comercio y Cooperación.

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

Por consiguiente, la posición de la Unión debe ser apoyar la adopción de una decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera, en consonancia con el proyecto de Decisión adjunto a la presente propuesta.

¹ DO L 316 de 14.11.2012, p. 1.

² Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2179 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2021, relativo a las funcionalidades de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera (DO L 443 de 10.12.2021, p. 68).

4. BASE JURÍDICA

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción por el Consejo de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

La Decisión que debe adoptar el Comité Especializado en Transporte por Carretera constituye un acto que surtirá efectos jurídicos. El acto previsto ni completa ni modifica el marco institucional del Acuerdo de Comercio y Cooperación. Por tanto, la base jurídica procedimental de la propuesta de decisión es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

5. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO

Procede publicar la Decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tras su adopción.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Especializado en Transporte por Carretera en lo que respecta a las especificaciones técnicas y de procedimiento de la utilización del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) por el Reino Unido y a la contribución a sus costes

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) Tal como se establece en el artículo 6, apartado 1, letra a), de la sección 2 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación, los transportistas establecidos en la otra Parte deben presentar una declaración de desplazamiento a las autoridades competentes de la Parte o, en el caso de la Unión Europea, del Estado miembro en el que el conductor esté desplazado, utilizando, a partir del 2 de febrero de 2022, un formulario multilingüe estándar de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo³. Una autoridad competente puede ser cualquier organismo establecido a escala nacional, regional o local y registrado en el IMI con responsabilidades específicas relacionadas con la aplicación de determinadas disposiciones legales.
- (2) Como se establece el artículo 6, apartado 1, letra c), párrafo segundo, de la sección 2 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación, el IMI también permite solicitar asistencia a las autoridades competentes de la Parte de establecimiento o, en el caso de la Unión, del Estado miembro de establecimiento, cuando el transportista no presente la documentación solicitada en el plazo de ocho semanas a partir de la fecha de la solicitud.
- (3) El IMI puede ser utilizado por terceros países si se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 23 del Reglamento (UE) n.º 1024/2012 y siempre que el tercer país al que se da acceso al IMI participe en los costes operativos de dicho sistema.
- (4) Conforme a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 5, de la sección 2 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación, el Comité Especializado en Transporte por Carretera debe establecer las especificaciones técnicas y de procedimiento relativas a la utilización del IMI por parte del Reino Unido. Estas especificaciones son necesarias para permitir la conexión de los transportistas por

³ Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

carretera y las autoridades nacionales al IMI, permitiendo así que los transportistas presenten sus declaraciones de desplazamiento, y que las autoridades nacionales participen en la cooperación administrativa descrita en los considerandos 1 a 3 *sexies*. La Unión Europea ha aplicado estas especificaciones mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2179 de la Comisión⁴.

- (5) Tal como se establece en el artículo 7, apartado 6, de la sección 2 de la parte A del anexo 31 del Acuerdo de Comercio y Cooperación, cada Parte debe participar en los costes operativos del IMI. El Comité Especializado en Transporte por Carretera debe determinar los costes que debe asumir cada una de las Partes. Por consiguiente, es necesario determinar el importe y las modalidades de la contribución financiera que debe aportar el Reino Unido al presupuesto general de la Unión en relación con los costes generados por su participación en el IMI. La contribución financiera debe constar de dos partes: costes de desarrollo (pago único) y costes anuales de mantenimiento (contribución anual).
- (6) Por tanto, procede establecer la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el Comité Especializado en Transporte por Carretera.
- (7) A fin de permitir la rápida aplicación de las medidas dispuestas en la presente Decisión, esta debe entrar en vigor el día de su adopción,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Comité Especializado en Transporte por Carretera, establecido a tenor del artículo 8, apartado 1, letra o), del Acuerdo de Comercio y Cooperación, por lo que se refiere a las especificaciones técnicas y de procedimiento de la utilización del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) por parte del Reino Unido y a la determinación de los costes a cargo del Reino Unido, se basará en el proyecto de Decisión del Comité Especializado en Transporte por Carretera adjunto a la presente Decisión.

Artículo 2

La Decisión del Comité Especializado se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es la Comisión.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta

⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/2179 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2021, relativo a las funcionalidades de la interfaz pública conectada al Sistema de Información del Mercado Interior para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera (DO L 443 de 10.12.2021, p. 68).

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA:

Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité Especializado en Transporte por Carretera en lo que respecta a las especificaciones técnicas y de procedimiento de la utilización del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI) por el Reino Unido.

2. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS:

Línea de ingresos (capítulo/artículo/partida):

6 6 3 «Proyectos piloto, acciones preparatorias, prerrogativas y otras acciones» (DG MOVE);

Importe presupuestado para el año en cuestión: 319 039,00 EUR

(solo en caso de que haya ingresos afectados):

Los ingresos se afectarán a la siguiente línea de gastos:

02 20 04 01 «Actividades de apoyo a la política europea de transportes, seguridad del transporte y derechos de los pasajeros, incluidas las actividades de comunicación» (DG MOVE)

3. INCIDENCIA FINANCIERA

☐ La propuesta no tiene incidencia financiera.

☒ La propuesta no tiene incidencia financiera en los gastos, pero sí en los ingresos.

☒ La propuesta tiene incidencia financiera en los ingresos afectados.

El efecto es el siguiente:

(millones EUR al primer decimal)

Línea de ingresos	Incidencia en los ingresos ⁵⁶	Período de XX meses a partir del dd.mm.aaaa <i>(en su caso)</i>	2022
6 6 3	<i>Sí</i>		0,32

Situación después de la acción					
Línea de ingresos	2023	2024	2025	2026	2027

⁵ Los importes anuales deben ser una estimación basada en la fórmula o el método que se haya definido en la sección 5. El importe anual correspondiente al año de inicio se paga normalmente sin reducción ni prorrateo.

⁶ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones por el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.

6 6 3	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1
-------	------	------	------	-----	-----

(Solo en el caso de los ingresos afectados, a condición de que ya se conozca la línea presupuestaria en cuestión):

Línea de gastos ⁷	2022	2023
02 20 04 01	0,32	0,09

Situación después de la acción					
Línea de gastos	2023	2024	2025	2026	2027
02 20 04 01	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1

4. MEDIDAS ANTIFRAUDE

La DG MOVE aplica los principios de lucha contra el fraude derivados de la Estrategia de Lucha contra el Fraude de la Comisión de 2019 [COM (2019) 196 final].

La DG MOVE adoptó una estrategia de lucha contra el fraude local revisada en 2020. La Estrategia de Lucha contra el Fraude de la DG MOVE se basa en una evaluación de riesgos específica realizada internamente para identificar los ámbitos más vulnerables al fraude, los controles ya existentes y las acciones necesarias para mejorar la capacidad de la DG MOVE para prevenir, detectar y corregir el fraude.

Las disposiciones contractuales aplicables a la contratación pública y la concesión de subvenciones garantizan que los servicios de la Comisión, incluida la OLAF, puedan llevar a cabo auditorías y controles sobre el terreno utilizando las disposiciones estándar recomendadas por la OLAF. Las distintas entidades encargadas a las que la DG MOVE puede confiar la gestión de sus gastos aplican enfoques de lucha contra el fraude comparables.

5. OTRAS OBSERVACIONES

El Reino Unido debe pagar dos tipos de contribuciones financieras:

- 1) La tasa de entrada de 232 835 EUR, que debe pagarse una sola vez. Este importe se calculó sobre la base de los costes totales de desarrollo de la interfaz pública (*Back Office*) conectada al IMI (*Front Office*) y se utilizará para cubrir las mejoras y los desarrollos necesarios del sistema.
- 2) Los costes globales anuales de mantenimiento del *Front Office* y *Back Office* del IMI del módulo de desplazamiento de conductores, que se abonarán anualmente: 86,204

⁷ Utilícese solo en caso necesario.

Las dos contribuciones del Reino Unido a que se refiere el artículo 5 del proyecto de Decisión n.º X/2022 del Comité Especializado en Transporte por Carretera se asignarán a la línea presupuestaria 02.200401 de la DG MOVE. El importe total será codelegado por la DG MOVE a DIGIT, en su calidad de desarrollador de sistemas para cubrir los costes de desarrollo y mantenimiento relacionados con el *back office* y el *front office*, con indicación de las mejoras en las que debe gastarse tras el acuerdo entre la DG MOVE y la DG GROW.