



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. július 28.
(OR. en)

11661/22

Intézményközi referenciaszám:
2022/0228(NLE)

UK 117
TRANS 516

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. július 28.
Címzett:	a Tanács Főtitkársága
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 363 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA az Európai Unió által a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottságban a belső piaci információs rendszer (IMI) Egyesült Királyság általi használatára és a rendszer költségeihez való hozzájárulásra vonatkozó technikai és eljárási előírások tekintetében képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 363 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2022) 363 final



Brüsszel, 2022.7.28.
COM(2022) 363 final

2022/0228 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottságban a belső piaci információs rendszer (IMI) Egyesült Királyság általi használatára és a rendszer költségeihez való hozzájárulásra vonatkozó technikai és eljárási előírások tekintetében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

A Bizottság javasolja, hogy a Tanács határozza meg az Unió által az egyrészről az Európai Unió és az Európai Atomenergia-közösség, másrészről Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága közötti kereskedelmi és együttműködési megállapodás által létrehozott, a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottságban az Egyesült Királyságnak a kereskedelmi és együttműködési megállapodás 31. melléklete A. része 2. szakaszának 6. cikke szerinti igazgatási együttműködésben való részvételével, valamint a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága által a belső piaci információs rendszerben való részvételéből adódó költségek tekintetében az Unió általános költségvetésébe befizetendő pénzügyi hozzájárulás összegével és a befizetés módjával kapcsolatban képviselendő álláspontot.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

A belső piaci információs rendszert (a továbbiakban: IMI) az 1024/2012/EU rendelet¹ hozta létre. Egyik funkciója lehetővé teszi a kiküldetési nyilatkozatok feldolgozását a 96/71/EK irányelv, a 2014/67/EU irányelv és az (EU) 2020/1057 irányelv szabályai szerint. E szabályok célja azon munkakörülmények felsorolása, amelyeket a kiküldött munkavállalók számára biztosítani kell a fogadó országban. Az Európai Unió és az Egyesült Királyság közötti kereskedelmi és együttműködési megállapodás 31. melléklete (az említett melléklet A. része 2. szakasza 6. cikke (1) bekezdésének a) pontja) előírja, hogy a kereskedelmi és együttműködési megállapodásban részes felek valamelyikében letelepedett gazdasági szereplőknek kiküldetési nyilatkozatot kell benyújtaniuk azon Fél, illetve az Európai Unió esetében azon tagállam illetékes nemzeti hatóságainak, ahová a járművezetőt kiküldik, jelen esetben. E célból 2022. február 2-től az IMI-hez kapcsolódó nyilvános felület többnyelvű formanyomtatványát kell használni.

A kereskedelmi és együttműködési megállapodás 31. melléklete A. része 2. szakasza 7. cikkének (5) bekezdése értelmében a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottság meghatározza a belső piaci információs rendszer (IMI) Egyesült Királyság általi használatára vonatkozó technikai és eljárási előírásokat. A szakbizottság javasolt határozata tartalmazza az ahhoz szükséges előírásokat, hogy a közútkezelők és a nemzeti hatóságok kapcsolódhassanak az IMI-hez. Ez lehetővé teszi a közútkezelők számára, hogy kiküldetési nyilatkozataikat az IMI-n keresztül nyújtsák be, a nemzeti hatóságok pedig részt vehessenek a járművezetők kiküldetésére vonatkozó szabályok célkitűzéseinek eléréséhez szükséges igazgatási együttműködésben. Ezeket az előírásokat az (EU) 2021/2179 bizottsági végrehajtási rendelethől² hozzáigazították a kereskedelmi és együttműködési megállapodás keretéhez.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

Az Uniónak tehát azt az álláspontot kell képviselnie, hogy az e javaslatához csatolt határozattervezettel összhangban támogassa a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottság határozatának elfogadását.

¹ HL L 316., 2012.11.14., 1. o.

² A Bizottság (EU) 2021/2179 végrehajtási rendelete (2021. december 9.) a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére szolgáló belső piaci információs rendszerhez kapcsolódó nyilvános felület funkcióiról (HL L 443., 2021.12.10., 68. o.).

4. JOGALAP

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése tanácsi határozatok elfogadásáról rendelkezik „a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.

A közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottság által elfogadandó határozat joghatással bíró jogi aktus. A tervezett jogi aktus nem egészíti ki és nem módosítja a kereskedelmi és együttműködési megállapodás intézményi keretét. Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

5. A TERVEZETT JOGI AKTUS KIHIRDETÉSE

A közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottság határozatát annak elfogadását követően helyénvaló kihirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottságban a belső piaci információs rendszer (IMI) Egyesült Királyság általi használatára és a rendszer költségeihez való hozzájárulásra vonatkozó technikai és eljárási előírások tekintetében képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 218. cikke (9) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A kereskedelmi és együttműködési megállapodás 31. melléklete A. része 2. szakasza 6. cikke 1. pontja a) alpontja szerint a másik Fél területén székhellyel rendelkező fuvarozóknak 2022. február 2-től az 1024/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet³ által létrehozott uniós belső piaci információs rendszerhez (a továbbiakban: IMI) kapcsolódó nyilvános felületen elérhető többnyelvű formanyomtatvány útján kiküldetési nyilatkozatot kell benyújtaniuk azon Fél, illetve az Európai Unió esetében azon tagállam illetékes hatóságainak, ahová a járművezetőt kiküldik, jelen esetben. Illetékes hatóság lehet bármely nemzeti, regionális vagy helyi szinten létrehozott és az IMI-ben regisztrált szerv, amely bizonyos jogi rendelkezések alkalmazása tekintetében meghatározott hatáskörrel rendelkezik.
- (2) A kereskedelmi és együttműködési megállapodás 31. melléklete A. része 2. szakasza 6. cikke 1. pontja c) alpontjának második albekezdése szerint az IMI lehetővé teszi a székhely helye szerinti Fél, illetve az Unió esetében a székhely helye szerinti tagállam illetékes hatóságaitól való segítségkérést is, amennyiben a fuvarozó nem nyújtja be a kért dokumentumokat a kéréstől számított nyolc héten belül.
- (3) Az IMI-t harmadik országok is használhatják, amennyiben az 1024/2012/EU rendelet 23. cikkében meghatározott feltételek teljesülnek, és feltéve, hogy az IMI-hez hozzáférést kapó harmadik ország hozzájárul az IMI működési költségeihez.
- (4) A kereskedelmi és együttműködési megállapodás 31. melléklete A. része 2. szakasza 7. cikkének (5) bekezdése értelmében a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottság meghatározza az IMI Egyesült Királyság általi használatára vonatkozó technikai és eljárási előírásokat. Ezekre az előírásokra azért van szükség, hogy a közútkezelők és a nemzeti hatóságok kapcsolódhassanak az IMI-hez, és ezáltal a fuvarozók benyújthassák kiküldetési nyilatkozataikat, a nemzeti hatóságok pedig részt vehessenek az (1)–(3e) preambulumbekkezdésben leírt igazgatási együttműködésben.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).

Az Európai Unió az (EU) 2021/2179 bizottsági végrehajtási rendelet⁴ révén hajtotta végre ezeket az előírásokat.

- (5) A kereskedelmi és együttműködési megállapodás 31. melléklete A. része 2. szakasza 7. cikkének (6) bekezdése értelmében a felek hozzájárulnak az IMI működési költségeihez. Az egyes Felek által viselendő költségeket a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottság határozza meg. Ezért meg kell határozni az Egyesült Királyság által az IMI-ben való részvételből adódó költségek tekintetében az Unió általános költségvetésébe befizetendő pénzügyi hozzájárulás összegét és a befizetés módját. A pénzügyi hozzájárulás két részből áll: fejlesztési költségek (egyszeri befizetés) és éves fenntartási költségek (éves hozzájárulás).
- (6) Helyénvaló meghatározni az Unió által a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottságban képviselendő álláspontot.
- (7) Az ezen határozatban előírt intézkedések mihamarabbi alkalmazásának lehetővé tétele érdekében e határozatnak az elfogadása napján hatályba kell lépnie,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A kereskedelmi és együttműködési megállapodás 8. cikke (1) bekezdésének o) pontjával létrehozott, közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottságban a belső piaci információs rendszer (IMI) Egyesült Királyság általi használatára vonatkozó technikai és eljárási előírások, valamint az Egyesült Királyság által viselendő költségek meghatározása tekintetében az Unió által képviselendő álláspont a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottság e határozathoz csatolt határozattervezetén alapul.

2. cikk

A vegyes bizottság határozatát az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ki kell hirdetni.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság címzettje.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*A Tanács részéről
az elnök*

⁴ A Bizottság (EU) 2021/2179 végrehajtási rendelete (2021. december 9.) a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére szolgáló belső piaci információs rendszerhez kapcsolódó nyilvános felület funkcióiról (HL L 443., 2021.12.10., 68. o.).

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. 1. A JAVASLAT CÍME:

Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA az Európai Unió által a közúti közlekedéssel foglalkozó szakbizottságban a belső piaci információs rendszer (IMI) Egyesült Királyság általi használatára vonatkozó technikai és eljárási előírások tekintetében képviselendő álláspontról

2. KÖLTSÉGVETÉSI SOROK:

Bevételi sor (alcím/jogcímcsoport/jogcím)

6 6 3 „Kísérleti projektek, előkészítő intézkedések, előjogok és egyéb fellépések” (DG MOVE);

A költségvetésben az érintett évre előirányzott összeg: 319 039,00 EUR

(csak címzett bevételek esetében):

A bevételeket a következő kiadási sorhoz (alcím/jogcímcsoport/jogcím) rendelik:

02 20 04 01 „Az európai közlekedéspolitikát, közlekedésbiztonságot és az utasjogokat támogató tevékenységek, ideértve a kommunikációs tevékenységeket” (DG MOVE)

3. PÉNZÜGYI HATÁS

- A javaslatnak nincs pénzügyi hatása
- A javaslatnak nincs pénzügyi hatása a kiadásokra, viszont van pénzügyi hatása a bevételre.
- A javaslatnak pénzügyi hatása van a címzett bevételekre

A hatás a következő:

(millió EUR egy tizedesjegyig)

Bevételi sor	Pénzügyi hatás a bevételre ⁵⁶	éééé/hh/nn-án/-én kezdődő XX hónapos időszak (adott esetben)	2022
6 6 3	<i>Igen</i>		0,32

Az intézkedés utáni helyzet					
Bevételi sor	2023	2024	2025	2026	2027
6 6 3	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1

⁵ Az éves összegeknek az 5. szakaszban meghatározott képleten vagy módszeren alapuló becsléseknek kell lenniük. Az induló évben az éves összeget általában csökkentés nélkül vagy arányosan fizetik ki.

⁶ A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) esetében nettó összeget kell megadni (azaz a 20 %-os beszedési költségekkel csökkentett bruttó összeget).

(Csak címzett bevételek esetében, azzal a feltétellel, hogy a költségvetési sor már ismert):

Kiadási sor ⁷	2022	2023
02 20 04 01	0,32	0,09

Az intézkedés utáni helyzet					
Kiadási sor	2023	2024	2025	2026	2027
02 20 04 01	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1

4. CSALÁS ELLENI INTÉZKEDÉSEK

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság alkalmazza a Bizottság 2019. évi csalás elleni stratégiájából (COM(2019) 196 final) eredő csalás elleni elveket.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 2020-ban egy felülvizsgált helyi, csalás elleni stratégiát fogadott el. A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalás elleni stratégiája a Bizottság csalás elleni stratégiáján, a csalás veszélyének leginkább kitett területek azonosítására belsőleg elvégzett egyedi kockázatértékelésen, a már bevezetett ellenőrzéseken, valamint a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalásmegelőzési, -felderítési és -korrekciós kapacitásának javításához szükséges intézkedéseken alapul.

A közbeszerzésre és a támogatások odaítélésére vonatkozó szerződéses rendelkezések biztosítják, hogy a Bizottság szolgálatai, köztük az OLAF, auditokat és helyszíni ellenőrzéseket végezzenek az OLAF által ajánlott általános rendelkezésekkel összhangban. Azok a különböző megbízott szervezetek, amelyeket a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság megbízhat kiadásainak kezelésével, összehasonlítható csalás elleni megközelítéseket alkalmaznak.

5. EGYÉB MEGJEGYZÉSEK

Az Egyesült Királyság kétféle pénzügyi hozzájárulást fizet:

- (1) egyszeri összeg, a 232 835 EUR összegű belépési díj, amelyet csak egyszer kell megfizetni. Ezt az összeget az IMI-hez (Front Office) kapcsolódó nyilvános felület (Back Office) teljes fejlesztési költsége alapján számították ki, és a rendszer szükséges újításai és fejlesztései fedezésére kell felhasználni;
- (2) a járművezetők kiküldetésével foglalkozó IMI Front Office és Back Office modul éves teljes karbantartási költsége, amelyet évente kell megfizetni: 86 204

⁷ Csak szükség esetén használandó.

Az Egyesült Királyságnak a KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSSEL FOGLALKOZÓ SZAKBIZOTTSÁG X/2022. sz. HATÁROZAT-tervezete 5. cikkében említett mindkét hozzájárulását a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 02.200401. költségvetési sorához kell hozzárendelni. A teljes összeget a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság (DG MOVE) átruházza a DIGIT-re mint rendszerfejlesztőre, hogy fedezze mind a Front Office-szal, mind a Back Office-szal kapcsolatos fejlesztési és karbantartási költségeket, megjelölve, hogy milyen fejlesztésekre kell fordítani a DG MOVE és a DG GROW közötti megállapodást követően.