

Bruksela, 28 lipca 2022 r.
(OR. en)

11661/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0228(NLE)

UK 117
TRANS 516

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	28 lipca 2022 r.
Do:	Sekretariat Generalny Rady
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 363 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego w odniesieniu do technicznych i proceduralnych specyfikacji dotyczących korzystania przez Zjednoczone Królestwo z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) oraz wkładu na poczet związanych z nim kosztów

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 363 final.

Załącznik: COM(2022) 363 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 28.7.2022 r.
COM(2022) 363 final

2022/0228 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach
Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego w odniesieniu do technicznych
i proceduralnych specyfikacji dotyczących korzystania przez Zjednoczone Królestwo
z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) oraz wkładu na poczet
związanych z nim kosztów**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Komisja proponuje, aby Rada określiła stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w odniesieniu do udziału Zjednoczonego Królestwa we współpracy administracyjnej na podstawie części A sekcja 2 art. 6 załącznika 31 do umowy o handlu i współpracy, a także w odniesieniu do kwoty i sposobu wniesienia przez Zjednoczone Królestwo wkładu finansowego do budżetu ogólnego Unii w związku z kosztami wynikającymi z udziału w systemie wymiany informacji na rynku wewnętrznym.

2. KONTEKST WNIOSKU

System wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) został ustanowiony rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012¹. Jedną z jego funkcji umożliwia przetwarzanie zgłoszeń delegowania na podstawie przepisów dyrektywy 96/71/WE, dyrektywy 2014/67/UE oraz dyrektywy (UE) 2020/1057. Przepisy te mają na celu ustanowienie wykazu warunków pracy, które muszą zostać zapewnione pracownikom delegowanym w państwach przyjmujących. W załączniku 31 (część A sekcja 2 art. 6 ust. 1 lit. a) tego załącznika) do umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską a Zjednoczonym Królestwem („umowa o handlu i współpracy”) przewiduje się, że przewoźnicy mający siedzibę w państwie będącym jedną ze stron umowy o handlu i współpracy mają obowiązek złożenia zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym drugiej Strony lub, w przypadku Unii, państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany. W tym celu od dnia 2 lutego 2022 r. należy korzystać z wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem IMI.

Zgodnie z częścią A sekcja 2 art. 7 ust. 5 załącznika 31 do umowy o handlu i współpracy Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego określa techniczne i proceduralne specyfikacje dotyczące korzystania z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) przez Zjednoczone Królestwo. Proponowana decyzja Specjalnego Komitetu zawiera niezbędne specyfikacje w celu umożliwienia podłączenia przewoźników drogowych i organów krajowych do systemu IMI. Pozwoli ona przewoźnikom na składanie zgłoszeń delegowania za pośrednictwem systemu IMI, a organom krajowym na udział we współpracy administracyjnej, która jest niezbędna do osiągnięcia celów przepisów dotyczących delegowania kierowców. Specyfikacje te zostały przejęte z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/2179² i dostosowane do ram umowy o handlu i współpracy.

¹ Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1.

² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2179 z dnia 9 grudnia 2021 r. w sprawie funkcji publicznego interfejsu połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym w odniesieniu do delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (Dz.U. L 443 z 10.12.2021, s. 68).

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Stanowisko Unii powinno zatem polegać na poparciu przyjęcia decyzji przez Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego, zgodnie z projektem decyzji załączonym do niniejszego wniosku.

4. PODSTAWA PRAWNA

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania przez Radę 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”.

Decyzja, która ma zostać przyjęta przez Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego, stanowi akt mający skutki prawne. Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umowy o handlu i współpracy. W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Po przyjęciu decyzji przez Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego, należy ją opublikować w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego w odniesieniu do technicznych i proceduralnych specyfikacji dotyczących korzystania przez Zjednoczone Królestwo z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) oraz wkładu na poczet związanych z nim kosztów

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z częścią A sekcja 2 art. 6 ust. 1 lit. a) załącznika 31 do umowy o handlu i współpracy przewoźnicy mający siedzibę na terytorium drugiej Strony mają obowiązek złożenia zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym Strony lub, w przypadku Unii, państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany, z wykorzystaniem od dnia 2 lutego 2022 r. wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), ustanowionego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012³. Właściwym organem może być każdy podmiot ustanowiony na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym i zarejestrowany w systemie IMI, posiadający szczególne obowiązki w zakresie stosowania pewnych przepisów.
- (2) Zgodnie z częścią A sekcja 2 art. 6 ust. 1 lit. c) akapit drugi załącznika 31 do umowy o handlu i współpracy, system IMI pozwala również na zwrócenie się o pomoc do właściwych organów Strony siedziby lub, w przypadku Unii, do państwa członkowskiego siedziby w przypadku, gdy przewoźnik nie przedłoży żądanej dokumentacji w terminie ośmiu tygodni od daty złożenia wniosku.
- (3) Państwa trzecie mogą korzystać z systemu IMI pod warunkiem, że spełnione są warunki określone w art. 23 rozporządzenia (UE) nr 1024/2012, a państwo trzecie, któremu udzielono dostępu do IMI, ponosi związane z nim koszty operacyjne.
- (4) Zgodnie z częścią A sekcja 2 art. 7 ust. 5 załącznika 31 do umowy o handlu i współpracy Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego określa techniczne

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

i proceduralne specyfikacje dotyczące korzystania z systemu IMI przez Zjednoczone Królestwo. Specyfikacje te są niezbędne w celu umożliwienia podłączenia przewoźników drogowych i organów krajowych do systemu IMI, a tym samym umożliwienia przewoźnikom składania zgłoszeń delegowania, a organom krajowym – udziału we współpracy administracyjnej opisanej w motywach od 1 do 3e. Unia Europejska wdrożyła te specyfikacje w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2021/2179⁴.

- (5) Zgodnie z częścią A sekcja 2 art. 7 ust. 6 załącznika 31 do umowy o handlu i współpracy, każda ze stron uczestniczy w kosztach operacyjnych systemu IMI. Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego określa koszty ponoszone przez każdą ze stron. Niezbędne jest zatem określenie kwoty i sposobu wniesienia przez Zjednoczone Królestwo wkładu finansowego do budżetu ogólnego Unii w związku z kosztami wynikającymi z udziału w systemie IMI. Wkład finansowy będzie składał się z dwóch części: kosztów prac rozwojowych (opłata jednorazowa) i rocznych kosztów utrzymania (wkład coroczny).
- (6) Należy zatem ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego.
- (7) Aby umożliwić szybkie stosowanie środków przewidzianych w niniejszej decyzji, powinna ona wejść w życie z dniem jej przyjęcia,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego w art. 8 ust. 1 lit. o) umowy o handlu i współpracy w odniesieniu do technicznych i proceduralnych specyfikacji dotyczących korzystania przez Zjednoczone Królestwo z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) oraz określenia kosztów, które będzie ponosić Zjednoczone Królestwo, opiera się na projekcie decyzji Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego załączonym do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Decyzja Wspólnego Komitetu zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji.

⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2179 z dnia 9 grudnia 2021 r. w sprawie funkcji publicznego interfejsu połączanego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym w odniesieniu do delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego (Dz.U. L 443 z 10.12.2021, s. 68).

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. 1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego w odniesieniu do technicznych i proceduralnych specyfikacji dotyczących korzystania przez Zjednoczone Królestwo z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI).

2. POZYCJE W BUDŻECIE:

Linia budżetowa po stronie dochodów (rozdział/artkuł/pozycja):

6 6 3 „Projekty pilotażowe, działania przygotowawcze, prerogatywy i inne działania” (DG MOVE);

Kwota zapisana w budżecie na dany rok: 319 039,00 EUR

(tylko w przypadku dochodów przeznaczonych na określony cel):

Dochody zostaną przypisane do następującej linii budżetowej po stronie wydatków:

02 20 04 01 „Działania wspierające wspólną politykę transportową, bezpieczeństwo transportu i ochronę praw pasażerów, w tym działania komunikacyjne” (DG MOVE)

3. WPŁYW FINANSOWY

☐ Wniosek nie ma wpływu finansowego

☒ Wniosek nie ma wpływu finansowego na wydatki, lecz ma wpływ finansowy na dochody

☒ Wniosek ma wpływ finansowy na dochody przeznaczone na określony cel

Wpływ ten jest następujący:

(w mln EUR do jednego miejsca po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Wpływ na dochody ⁵⁶	Okres XX miesięcy rozpoczynający się dnia dd/mm/rrrr <i>(w stosownych przypadkach)</i>	2022

⁵ Podane roczne kwoty muszą być szacunkami opartymi na wzorze lub metodzie, które zostały określone w sekcji 5. Dla roku początkowego kwota roczna jest zwykle wypłacana bez stosowania obniżki lub wypłaty proporcjonalnej.

⁶ W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.

6 6 3	Tak		0,32
-------	-----	--	------

Sytuacja po rozpoczęciu działania					
Linia budżetowa po stronie dochodów	2023	2024	2025	2026	2027
6 6 3	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1

(Tylko w przypadku dochodów przeznaczonych na określony cel, pod warunkiem że linia budżetowa jest już znana):

Linia budżetowa po stronie wydatków ⁷	2022	2023
02 20 04 01	0,32	0,09

Sytuacja po rozpoczęciu działania					
Linia budżetowa po stronie wydatków	2023	2024	2025	2026	2027
02 20 04 01	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1

4. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

DG MOVE stosuje zasady zwalczania nadużyć finansowych wynikające ze strategii Komisji w zakresie zwalczania nadużyć finansowych z 2019 r. (COM(2019) 196 final).

W 2020 r. DG MOVE przyjęła zmienioną lokalną strategię zwalczania nadużyć finansowych. Strategia zwalczania nadużyć finansowych MOVE opiera się na szczegółowej ocenie ryzyka przeprowadzonej wewnętrznie w celu określenia obszarów najbardziej narażonych na nadużycia finansowe, istniejących już kontroli oraz działań niezbędnych do poprawy zdolności DG MOVE do zapobiegania nadużyciom finansowym, ich wykrywania i korygowania.

Postanowienia umowne mające zastosowanie do zamówień publicznych oraz przyznawania dotacji dają służbom Komisji, w tym OLAF, możliwość przeprowadzania audytów i kontroli na miejscu w oparciu o zalecane przez OLAF standardowe przepisy. Poszczególne podmioty, którym DG MOVE może powierzyć

⁷ Do wykorzystania wyłącznie w razie potrzeby.

zarządzanie swoimi wydatkami, stosując porównywalne podejścia do zwalczania nadużyć finansowych.

5. INNE UWAGI

Zjednoczone Królestwo opłaci dwa rodzaje wkładu finansowego:

- 1) Jednorazową opłatę wstępną w wysokości 232 835 EUR, płatną tylko raz. Kwota ta została obliczona na podstawie całkowitych kosztów prac rozwojowych dotyczących interfejsu publicznego (system zaplecza) podłączonego do systemu IMI (system operacyjny) i zostanie wykorzystana do pokrycia niezbędnych ulepszeń i usprawnień systemu.
- 2) Roczne ogólne koszty utrzymania systemu operacyjnego IMI i systemu zaplecza modułu delegowania kierowców, płatne co roku: 86 204

Oba wkłady Zjednoczonego Królestwa, o których mowa w art. 5 projektu DECYZJI nr X/2022 SPECJALNEGO KOMITETU DS. TRANSPORTU DROGOWEGO zostaną przydzielone do linii budżetowej 02.200401 DG MOVE. Łączna kwota zostanie przekazana przez DG MOVE na rzecz DIGIT jako podmiotu opracowującego system, na pokrycie kosztów operacyjnych związanych z systemem operacyjnym i systemem zaplecza, ze wskazaniem, na jakie udoskonolenia powinna zostać przeznaczona po uzgodnieniu między DG MOVE i DG GROW.