

## DECYZJA RADY (UE) 2022/2197

z dnia 8 listopada 2022 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej 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 technicznych i proceduralnych specyfikacji dotyczących korzystania przez Zjednoczone Królestwo z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) oraz w odniesieniu do kwoty i sposobu wniesienia przez Zjednoczone Królestwo wkładu finansowego do budżetu ogólnego Unii w związku z kosztami wynikającymi z korzystania przez nie z systemu IMI

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 w związku z 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 między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony <sup>(1)</sup> (zwanej dalej „Umową o handlu i współpracy”) przewoźnik mający siedzibę na terytorium drugiej Strony składa zgłoszenie 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 1024/2012 <sup>(2)</sup>. Właściwym organem może być 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, jeżeli 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 i proceduralne specyfikacje dotyczące korzystania z systemu IMI przez Zjednoczone Królestwo. Specyfikacje takie są niezbędne w celu umożliwienia podłączenia przewoźników drogowych i właściwych organów do systemu IMI, a tym samym umożliwienia przewoźnikom składania zgłoszeń delegowania, a właściwym organom – udziału we współpracy administracyjnej opisanej w motywach 1 i 2. Unia wdrożyła te specyfikacje w drodze rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/2179 <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 149 z 30.4.2021, s. 10.

<sup>(2)</sup> 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 („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

<sup>(3)</sup> 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).

- (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 zasad wnoszenia przez Zjednoczone Królestwo wkładu finansowego do budżetu ogólnego Unii w związku z kosztami wynikającymi z korzystania z systemu IMI. Wkład finansowy będzie składał się z dwóch części: rocznych kosztów utrzymania (wkład coroczny) i kosztów prac rozwojowych (opłata jednorazowa).
- (6) Należy zatem ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego w odniesieniu do technicznych i proceduralnych specyfikacji dotyczących korzystania przez Zjednoczone Królestwo z systemu IMI oraz w odniesieniu do kwot i zasad wnoszenia przez Zjednoczone Królestwo wkładu finansowego do budżetu ogólnego Unii w związku z kosztami wynikającymi z korzystania z systemu IMI.
- (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 ma 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 między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony (zwanego dalej „Specjalnym Komitetem ds. Transportu Drogowego”) w odniesieniu do technicznych i proceduralnych specyfikacji dotyczących korzystania przez Zjednoczone Królestwo z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) oraz w odniesieniu do kwot i zasad wnoszenia przez Zjednoczone Królestwo wkładu finansowego do budżetu ogólnego Unii w związku z kosztami wynikającymi z korzystania przez nie z systemu IMI jest określone w projekcie decyzji Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego dołączonym do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 2

Decyzja Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego zostanie opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 listopada 2022 r.

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
Z. STANJURA

## PROJEKT

**DECYZJA SPECJALNEGO KOMITETU DS. TRANSPORTU DROGOWEGO NR .../2022  
USTANOWIONEJ 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**

z dnia ...

**w sprawie technicznych i proceduralnych specyfikacji dotyczących korzystania przez Zjednoczone Królestwo z systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), 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 zasad wnoszenia przez Zjednoczone Królestwo wkładu finansowego do budżetu ogólnego Unii w związku z kosztami wynikającymi z korzystania przez nie z systemu IMI**

SPECJALNY KOMITET DS. TRANSPORTU DROGOWEGO,

uwzględniając Umowę 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 <sup>(1)</sup> (zwaną dalej „Umową o handlu i współpracy”), w szczególności jej częścią A sekcja 2 art. 7 ust. 5 i ust. 6 załącznika 31,

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 przewoźnik mający siedzibę na terytorium drugiej Strony składa zgłoszenie 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 1024/2012 <sup>(2)</sup>. Właściwym organem może być 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, jeżeli 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 i proceduralne specyfikacje dotyczące korzystania z systemu IMI przez Zjednoczone Królestwo. Specyfikacje takie są niezbędne w celu umożliwienia podłączenia przewoźników drogowych i właściwych organów do systemu IMI, a tym samym umożliwienia przewoźnikom składania zgłoszeń delegowania, a właściwym organom – udziału we współpracy administracyjnej opisanej w motywach 1 i 2. Unia wdrożyła te specyfikacje w drodze rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/2179 <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. UE L 149 z 30.4.2021, s. 10.

<sup>(2)</sup> 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 („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. UE L 316 z 14.11.2012, s. 1).

<sup>(3)</sup> 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. UE L 443 z 10.12.2021, s. 68).

- (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 zasad wnoszenia przez Zjednoczone Królestwo wkładu finansowego do budżetu ogólnego Unii w związku z kosztami wynikającymi z korzystania z systemu IMI. Wkład finansowy będzie składał się z dwóch części: rocznych kosztów utrzymania (wkład coroczny) i kosztów prac rozwojowych (opłata jednorazowa),

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

### Artykuł 1

#### Funkcje ogólne

1. Unia Europejska zapewnia, aby wielojęzyczny publiczny interfejs połączony z IMI oferował przewoźnikom ze Zjednoczonego Królestwa w szczególności następujące funkcje techniczne:

- a) utworzenie konta na potrzeby bezpiecznego dostępu do zastrzeżonego obszaru przewoźnika;
- b) zapewnienie odpowiedniego rejestrowania czynności użytkownika;
- c) rejestrowanie na koncie danych przewoźnika, upoważnionych użytkowników, zarządzającego transportem i delegowanych kierowców;
- d) zarządzanie zgłoszeniami delegowania:
  - (i) rejestrowanie informacji, o których mowa w części A sekcja 2 art. 6 ust. 1 lit. a) załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy;
  - (ii) składanie zgłoszeń delegowania zawierających informacje, o których mowa w pkt (i), obejmujących okres od jednego dnia do maksymalnie sześciu miesięcy;
  - (iii) modyfikowanie informacji zawartych w zgłoszeniu delegowania w celu ich aktualizacji;
  - (iv) pobieranie kopii zgłoszenia delegowania w formacie elektronicznym i w formacie umożliwiającym drukowanie;
  - (v) wznawianie zgłoszeń delegowania;
  - (vi) wycofywanie zgłoszeń delegowania;
- e) otrzymywanie wniosków o przekazanie dokumentacji i odpowiadanie na nie, zgodnie z częścią A sekcja 2 art. 6 ust. 1 lit. c) załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy;
- f) uzyskiwanie dostępu do i przeglądanie wszelkich dokumentów przekazywanych przez właściwe organy państwa siedziby;
- g) komunikowanie się z właściwymi organami państwa, w którym miało miejsce delegowanie;
- h) powiadamianie o zamknięciu wniosku przez właściwe organy państwa przyjmującego.

2. Unia Europejska zapewnia, aby wielojęzyczny publiczny interfejs połączony z systemem IMI uwzględniał również funkcje techniczne umożliwiające co najmniej jednemu właściwemu organowi Zjednoczonego Królestwa:

- a) przyjmowanie zgłoszeń delegowania;
- b) składanie wniosków o przekazanie dokumentów w ramach procedury określonej w części A sekcja 2 art. 6 ust. 1 lit. c) załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy;
- c) wprowadzenie ostatecznego wyniku oceny przestrzegania przez przewoźnika przepisów dotyczących delegowania do systemu i zamykanie wniosku w IMI.

3. Właściwymi organami Zjednoczonego Królestwa może być podmiot ustanowiony na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym i zarejestrowany w systemie IMI, posiadający szczególne obowiązki w zakresie stosowania części A sekcja 2 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy. Właściwe organy Zjednoczonego Królestwa są rejestrowane w systemie IMI przez punkt kontaktowy IMI Zjednoczonego Królestwa, o którym mowa w art. 4 ust 2 niniejszej decyzji.

4. Unia Europejska jest uprawniona do wstrzymania dostępu Zjednoczonego Królestwa do systemu IMI, jeżeli Zjednoczone Królestwo przestanie spełniać warunki określone w art. 23 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1024/2012.

## Artykuł 2

### Funkcje związane z wnioskami o przekazanie dokumentów

1. Publiczny interfejs umożliwia właściwemu organowi państwa, w którym delegowanie miało miejsce, zwrócenie się do przewoźnika z wnioskiem o przesłanie dokumentów określonych w części A sekcja 2 art. 6 ust. 1 lit. c) akapit pierwszy załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy za okres do 12 miesięcy poprzedzających datę wniosku. Publiczny interfejs połączony z IMI umożliwia przewoźnikowi dostarczenie żądanych dokumentów jednocześnie lub w kilku etapach.
2. W przypadku gdy przewoźnik otrzymuje wniosek o przekazanie jednego lub większej liczby dodatkowych dokumentów, które nie zostały ujęte we wniosku, o którym mowa w ust. 1, publiczny interfejs oblicza ośmiotygodniowy termin przekazania dokumentów od daty złożenia wniosku o przekazanie dodatkowych dokumentów.
3. Publiczny interfejs umożliwia przewoźnikowi otrzymywanie informacji, w przypadkach gdy państwo przyjmujące zwraca się o pomoc do państwa siedziby.
4. Każdy dokument załadowany przez właściwy organ państwa siedziby w następstwie wniosku o pomoc złożonego przez właściwy organ państwa przyjmującego zgodnie z częścią A sekcja 2 art. 6 ust. 1 lit. c) akapit drugi załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy musi być widoczny na koncie przewoźnika.
5. Publiczny interfejs umożliwia powiadomienie przewoźnika o zamknięciu wniosku o przekazanie dokumentów z określeniem ostatecznego wyniku po sprawdzeniu dokumentów będących przedmiotem wniosku przez właściwe organy.
6. Wnioski o przekazanie dokumentów, które nie zostały zamknięte przez właściwy organ wnioskujący państwa przyjmującego, są automatycznie zamykane 24 miesiące po dacie ich złożenia.

## Artykuł 3

### Funkcje związane z zatrzymywaniem danych

1. Publiczny interfejs połączony z IMI musi umożliwiać usuwanie wszystkich przechowywanych w nim danych oraz kont przewoźników, gdy dane te nie są już potrzebne do celów, do których zostały zgromadzone i przetworzone. Publiczny interfejs musi umożliwiać wysłanie przewoźnikowi przypomnienia w celu sprawdzenia i usunięcia, w razie potrzeby, danych osobowych kierowcy.
2. Publiczny interfejs musi umożliwiać automatyczne usuwanie zgłoszeń delegowania, które zostały złożone za jego pośrednictwem, po upływie 24-miesięcznego okresu, o którym mowa w części A sekcja 2 art. 6 ust. 5 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy.
3. W przypadku, gdy przewoźnik przedłożył dokumenty w ramach wniosku o przekazanie dokumentów, dokumenty, których dotyczy wnioski, muszą pozostać dostępne przez okres nie dłuższy, niż jest to konieczne do celów, do których zostały zgromadzone, i nie dłuższy niż 12 miesięcy od zamknięcia wniosku.

## Artykuł 4

### Korzystanie z systemu IMI

1. Zjednoczone Królestwo korzysta z systemu IMI ustanowionego w rozporządzeniu w sprawie IMI w celu wymiany informacji, w tym danych osobowych, z właściwymi organami.

2. Zjednoczone Królestwo wyznacza punkt kontaktowy IMI do celów współpracy administracyjnej określonej w art. 2 i informuje o tym Komisję i Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego.

#### Artykuł 5

##### **Kwota i zasady wnoszenia przez Zjednoczone Królestwo wkładu finansowego**

1. Zjednoczone Królestwo wnosi co roku wkład na poczet kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania systemu IMI. Coroczny wkład ma zastosowanie od dnia wejścia w życie niniejszej decyzji. Wkład za pierwszy rok jest płatny w ciągu 20 dni od daty wejścia w życie niniejszej decyzji. W następnych latach płatność będzie dokonywana do dnia 31 grudnia poprzedniego roku. Wysokość wkładu za pierwszy rok ustala się na 86 204 EUR, a następnie co roku koryguje się ją zgodnie ze zmianami europejskiego wskaźnika cen konsumpcyjnych (HICP). Komisja Europejska powiadamia Zjednoczone Królestwo o skorygowanej kwocie na piśmie.
2. Zjednoczone Królestwo wnosi wkład w ogólne koszty prac rozwojowych nad interfejsem publicznym połączonym z systemem IMI. Wkładu dokonuje się jednorazowo i ma on stałą wysokość 232 835 EUR. Jednorazowy wkład w koszty prac rozwojowych jest płatny w ciągu 20 dni od daty wejścia w życie niniejszej decyzji.
3. Wkłady, o których mowa w ust. 1 i 2 są płatne w euro na rachunek bankowy Komisji prowadzony w euro wskazany w nocie debetowej.
4. W przypadku istotnej zmiany ogólnych kosztów systemu IMI w wyniku dostosowań technologicznych lub z innych powodów, Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego przyjmuje nową decyzję w odniesieniu do wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa, na wniosek jednego ze swoich współprzewodniczących.

#### Artykuł 6

##### **Wejście w życie**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w ...

*W imieniu Specjalnego Komitetu ds. Transportu  
Drogowego  
Współprzewodniczący*

---