



2025/2418

1.12.2025

DECYZJA RADY (UE) 2025/2418

z dnia 27 października 2025 r.

w sprawie stanowiska, które 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 kwoty i warunków wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa na rzecz niektórych systemów informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Unię oraz zmiany decyzji nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z jego art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa 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 (zwana dalej „Umową o handlu i współpracy”), została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2021/689 ⁽¹⁾ i weszła w życie w dniu 1 maja 2021 r.
- (2) W załączniku 31 do Umowy o handlu i współpracy określono kilka przypadków, w których Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego, ustanowiony na mocy art. 8 ust. 1 lit. o) tej umowy (zwany dalej „Specjalnym Komitetem ds. Transportu Drogowego”), podejmuje decyzję w sprawie warunków wymiany informacji między właściwymi organami każdej ze Stron w odniesieniu do transportu drogowego towarów na podstawie Umowy o handlu i współpracy.
- (3) Sekcja 2 część A załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy przewiduje system wymiany informacji na temat delegowania kierowców w transporcie drogowym za pośrednictwem unijnego systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI). IMI jest zarządzany przez Komisję, a warunki techniczne tej wymiany informacji określono w decyzji nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ⁽²⁾. Wkład Zjednoczonego Królestwa we koszty rozwoju modułu IMI dotyczącego zgłoszenia delegowania kierowcy został wpłacony w 2022 r. zgodnie z art. 5 ust. 2 decyzji nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego.

⁽¹⁾ Decyzja Rady (UE) 2021/689 z dnia 29 kwietnia 2021 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii 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, oraz Umowy między Unią Europejską a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w sprawie procedur bezpieczeństwa na potrzeby wymiany i ochrony informacji niejawnych (Dz.U. L 149 z 30.4.2021, s. 2, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/689/oj>).

⁽²⁾ Decyzja nr 1/2022 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 z dnia 21 listopada 2022 r. 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 (Dz.U. L 75 z 14.3.2023, s. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/578/oj>).

- (4) Załącznik 31 część A sekcja 1 art. 14 do Umowy o handlu i współpracy stanowi, że każda ze Stron wymienia informacje między innymi na temat poważnych naruszeń popełnionych przez przewoźników na terytorium drugiej Strony. W tym celu wykorzystuje się europejskie rejestry przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), którymi zarządza Komisja, a warunki wymiany informacji są przedmiotem odrębnego stanowiska Unii określonego w decyzji Rady (UE) 2025/2417 ⁽³⁾. Zjednoczone Królestwo uczestniczyło w kosztach rozwoju ERRU jako państwo członkowskie Unii.
- (5) Art. 714 Umowy o handlu i współpracy stanowi, że udział Zjednoczonego Królestwa w unijnych programach, działaniach lub ich częściach podlega również rocznemu wkładowi finansowemu.
- (6) Chociaż techniczne warunki wymiany informacji są specyficzne dla każdego systemu informacyjnego i w związku z tym są określone w odrębnych decyzjach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, biorąc pod uwagę ograniczone kwoty i procedury administracyjne wymagane do przetwarzania płatności, należy przewidzieć jeden roczny wkład finansowy Zjednoczonego Królestwa z tytułu jego udziału w niektórych systemach informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Komisję w ramach Umowy o handlu i współpracy.
- (7) Decyzja nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego przewiduje szczególny wkład Zjednoczonego Królestwa w IMI, w związku z czym należy ją zmienić.
- (8) Aby zapewnić właściwe funkcjonowanie działu trzeciego tytuł I części II Umowy o handlu i współpracy, Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego powinien przewidzieć roczny wkład wnoszony przez Zjednoczone Królestwo na rzecz systemów informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Unię.
- (9) Należy określić stanowisko, które ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, gdyż planowany akt będzie wiążący dla Unii.
- (10) Stanowisko Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego powinno zatem opierać się na projekcie decyzji tego komitetu dołączonym do niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, ustanowionego na mocy 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 w odniesieniu do kwoty i warunków wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa na rzecz niektórych systemów informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Unię oraz zmiany decyzji nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, określono w projekcie decyzji tego komitetu dołączonym do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 27 października 2025 r.

W imieniu Rady

Przewodniczący

J. JENSEN

⁽³⁾ Decyzja Rady (UE) 2025/2417 z dnia 27 października 2025 r. w sprawie stanowiska, które ma być 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 krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego oraz warunków wymiany informacji zawartych w tych rejestrach (Dz.U. L, 2025/2417, 1.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2417/oj>).

PROJEKT

**DECYZJA NR .../2025 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**

z dnia ...

**w sprawie kwoty i warunków wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa na rzecz systemów
informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Unię oraz zmieniająca decyzję nr 1/2022
Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego**

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⁽¹⁾ (zwaną dalej „Umową o handlu i współpracę”), w szczególności jej art. 468 ust. 5 lit. c) i załącznik 31 część A sekcja 2 art. 7 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W załączniku 31 do Umowy o handlu i współpracy określono kilka przypadków, w których Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego ma podjąć decyzję w sprawie warunków wymiany informacji między właściwymi organami każdej ze Stron w odniesieniu do transportu drogowego towarów na podstawie Umowy o handlu i współpracy.
- (2) Załącznik 31 część A sekcja 2 do Umowy o handlu i współpracy przewiduje system wymiany informacji na temat delegowania kierowców w transporcie drogowym za pośrednictwem unijnego systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI). Systemem tym zarządza Komisja Europejska, a warunki techniczne tej wymiany informacji określono w decyzji nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego⁽²⁾. Wkład Zjednoczonego Królestwa w koszty rozwoju modułu IMI dotyczącego zgłoszenia delegowania kierowcy został wniesiony w 2022 r. zgodnie z art. 5 ust. 2 decyzji nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego.
- (3) Art. 14 części A sekcja 1 załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy stanowi, że Strony wymieniają informacje między innymi na temat poważnych naruszeń popełnionych przez przewoźników na terytorium drugiej Strony. Warunki tej wymiany informacji określono w decyzji nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego⁽³⁾. W tym celu wykorzystuje się europejskie rejestry przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) zarządzane przez Komisję Europejską. Zjednoczone Królestwo uczestniczyło w kosztach rozwoju ERRU jako państwo członkowskie Unii.
- (4) Art. 714 Umowy o handlu i współpracy stanowi, że udział Zjednoczonego Królestwa w unijnych programach, działaniach lub ich częściach podlega również rocznemu wkładowi finansowemu.

⁽¹⁾ Dz.U. UE L 149 z 30.4.2021, s. 10, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2021/689\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2021/689(1)/oj).

⁽²⁾ Decyzja nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego 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 21 listopada 2022 r. 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 (Dz.U. L 75 z 14.3.2023, s. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/578/oj>).

⁽³⁾ Decyzja nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego 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 odniesieniu do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego oraz warunków wymiany informacji zawartych w tych rejestrach (Dz.U. UE L, ..., ELI: ...).

- (5) Chociaż techniczne warunki wymiany informacji są specyficzne dla każdego systemu informacyjnego i w związku z tym są określone w odrębnych decyzjach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, biorąc pod uwagę ograniczone kwoty i procedury administracyjne wymagane do przetwarzania płatności, należy ustanowić jeden roczny wkład finansowy Zjednoczonego Królestwa z tytułu jego udziału w systemach informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Komisję Europejską w ramach Umowy o handlu i współpracy.
- (6) Decyzja nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego przewiduje określony wkład Zjednoczonego Królestwa w IMI, w związku z czym należy ją zmienić.
- (7) Aby zapewnić właściwe funkcjonowanie działu trzeciego tytuł I Umowy o handlu i współpracy, Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego powinien ustanowić roczny wkład wnoszony przez Zjednoczone Królestwo na rzecz systemów informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Unię,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Cel

W niniejszej decyzji określa się kwotę i warunki wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa na rzecz systemów informacyjnych zarządzanych przez Unię w dziedzinie transportu drogowego.

Artykuł 2

Zakres

Wkład określony w art. 3 stanowi roczny wkład finansowy Zjednoczonego Królestwa na rzecz:

- modułu zgłoszeń delegowania kierowcy w systemie wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), oraz
- europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU).

Artykuł 3

Kwota i warunki wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa

1. Zjednoczone Królestwo wnosi co roku wkład w koszty systemów informacyjnych wymienionych w art. 2. Roczny wkład stosuje się od dnia 1 stycznia 2026 r. W jego skład wchodzi:
 - wkład w koszty operacyjne i koszty utrzymania, oraz
 - opłata z tytułu uczestnictwa za dostęp do ERRU. Opłata z tytułu uczestnictwa wynosi 4 % rocznego wkładu operacyjnego i nie podlega korektom z mocą wsteczną.
2. Wkład za pierwszy rok jest płatny w ciągu 20 dni od daty wejścia w życie niniejszej decyzji. W następnych latach płatność jest dokonywana do dnia 30 czerwca roku, którego dotyczy. Wysokość wkładu za pierwszy rok ustala się na 114 305,10 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.
3. Na potrzeby obliczania wkładu finansowego na kolejne lata początkowy wkład w koszty operacyjne i koszty utrzymania obejmuje wkład w koszty operacyjne i koszty utrzymania w wysokości 91 541,58 EUR na rzecz IMI oraz wkład w koszty operacyjne i koszty utrzymania w wysokości 21 888 EUR na rzecz ERRU.
4. Wkłady, o których mowa w ust. 2 są płatne w euro na rachunek bankowy Komisji prowadzony w euro wskazany w nocie debetowej.

Artykuł 4

Zmiana decyzji nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego

Art. 5 decyzji nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego otrzymuje brzmienie:

„Zjednoczone Królestwo wnosi co roku wkład w koszty operacyjne i koszty utrzymania IMI w ramach określonych w decyzji nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego (*).

(*) Decyzja nr .../2025 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego 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 kwoty i warunków wkładu finansowego Zjednoczonego Królestwa na rzecz systemów informacyjnych transportu drogowego zarządzanych przez Unię oraz zmieniająca decyzję nr 1/2022 Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego (Dz.U. UE L, ..., ELI: ...).

*Artykuł 5***Istotne zmiany w kosztach operacyjnych i kosztach utrzymania**

W przypadku istotnej zmiany ogólnych kosztów jednego z systemów informacyjnych wymienionych w art. 2 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 i stosowanie**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej przyjęciu.

Sporządzono w ...

W imieniu Specjalnego Komitetu
ds. Transportu Drogowego
Współprzewodniczący