

COM(2022) 363 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 25 août 2022

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 25 août 2022

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier en ce qui concerne les spécifications techniques et procédurales de l'utilisation du système d'information du marché intérieur (IMI) par le Royaume-Uni et la contribution à ses coûts

Bruxelles, le 28 juillet 2022
(OR. en)

11661/22

**Dossier interinstitutionnel:
2022/0228(NLE)**

**UK 117
TRANS 516**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	28 juillet 2022
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	COM(2022) 363 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier en ce qui concerne les spécifications techniques et procédurales de l'utilisation du système d'information du marché intérieur (IMI) par le Royaume-Uni et la contribution à ses coûts

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 363 final.

p.j.: COM(2022) 363 final



Bruxelles, le 28.7.2022
COM(2022) 363 final

2022/0228 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier en ce qui concerne les spécifications techniques et procédurales de l'utilisation du système d'information du marché intérieur (IMI) par le Royaume-Uni et la contribution à ses coûts

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La Commission propose que le Conseil arrête la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier institué par l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, en ce qui concerne la participation du Royaume-Uni à la coopération administrative au titre de l'annexe 31, partie A, section 2, article 6, de l'accord de commerce et de coopération, ainsi que le montant et les modalités de la contribution financière du Royaume-Uni au budget général de l'Union en ce qui concerne les coûts générés par sa participation au système d'information du marché intérieur.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Le système d'information du marché intérieur (IMI) a été créé par le règlement (UE) n° 1024/2012¹. L'une de ses fonctionnalités permet le traitement des déclarations de détachement conformément aux règles de la directive 96/71/CE, de la directive 2014/67/UE et de la directive (UE) 2020/1057. Ces règles visent à établir une liste de conditions de travail qui doivent être respectées pour les travailleurs détachés dans le pays d'accueil. L'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni prévoit dans son annexe 31 [à la partie A, section 2, article 6, paragraphe 1, point a)] que les opérateurs établis dans l'une des Parties à l'ACC doivent soumettre une déclaration de détachement aux autorités nationales compétentes de l'autre Partie ou, dans le cas de l'Union, de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché. À cette fin, il convient d'utiliser, à compter du 2 février 2022, un formulaire type multilingue de l'interface publique connectée à l'IMI.

Conformément à l'annexe 31, partie A, section 2, article 7, paragraphe 5, de l'accord de commerce et de coopération, le comité spécialisé chargé du transport routier définit les spécifications techniques et procédurales de l'utilisation du système d'information du marché intérieur (IMI) par le Royaume-Uni. La proposition de décision du comité spécialisé contient les spécifications nécessaires pour permettre la connexion des opérateurs routiers et des autorités nationales à l'IMI. Cela permettra aux opérateurs de soumettre leurs déclarations de détachement par l'intermédiaire de l'IMI, et aux autorités nationales de participer à la coopération administrative, ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs des règles relatives au détachement des conducteurs. Ces spécifications tirées du règlement d'exécution (UE) 2021/2179 de la Commission² ont été adaptées au cadre de l'ACC.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

La position de l'Union devrait donc être de soutenir l'adoption d'une décision par le comité spécialisé chargé du transport routier, conformément au projet de décision joint à la présente proposition.

¹ JO L 316 du 14.11.2012, p. 1.

² Règlement d'exécution (UE) 2021/2179 de la Commission du 9 décembre 2021 relatif aux fonctionnalités de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier (JO L 443 du 10.12.2021, p. 68)

4. BASE JURIDIQUE

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions du Conseil établissant «les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

La décision que le comité spécialisé chargé du transport routier est appelé à adopter est un acte ayant des effets juridiques. L'acte envisagé ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de l'accord de commerce et de coopération. En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

5. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGE

Il convient de publier la décision du comité chargé du transport routier au Journal officiel de l'Union européenne après son adoption.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier en ce qui concerne les spécifications techniques et procédurales de l'utilisation du système d'information du marché intérieur (IMI) par le Royaume-Uni et la contribution à ses coûts

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'annexe 31, partie A, section 2, article 6, paragraphe 1, point a), de l'accord de commerce et de coopération, les opérateurs établis dans l'autre Partie soumettent une déclaration de détachement aux autorités compétentes de la partie ou, dans le cas de l'Union européenne, de l'État membre dans lequel le conducteur est détaché, en utilisant, à compter du 2 février 2022, un formulaire type multilingue de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur (IMI) établi par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil³. Tout organisme établi au niveau national, régional ou local, enregistré dans l'IMI et ayant des responsabilités spécifiques liées à l'application de certaines dispositions juridiques peut être considéré comme une autorité compétente.
- (2) Conformément à l'annexe 31, partie A, section 2, article 6, paragraphe 1, point c), deuxième alinéa, de l'accord de commerce et de coopération, l'IMI permet également de demander l'assistance des autorités compétentes de la Partie d'établissement ou, dans le cas de l'Union, de l'État membre d'établissement, lorsque l'opérateur ne présente pas les documents demandés dans un délai de huit semaines à compter de la date de la demande.
- (3) L'IMI peut être utilisé par des pays tiers si les conditions énoncées à l'article 23 du règlement (UE) n° 1024/2012 sont remplies et pour autant que le pays tiers ayant accès au système participe à ses coûts de fonctionnement.
- (4) Comme prévu à l'annexe 31, partie A, section 2, article 7, paragraphe 5, de l'accord de commerce et de coopération, le comité spécialisé chargé du transport routier définit les spécifications techniques et procédurales de l'utilisation de l'IMI par le Royaume-Uni. Ces spécifications sont nécessaires pour permettre la connexion des opérateurs routiers et des autorités nationales à l'IMI et permettre ainsi aux opérateurs de soumettre leurs déclarations de détachement, et aux autorités nationales de participer à la coopération administrative décrite aux considérants 1 à 3 *sexies*. L'Union européenne a mis en

³ Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

œuvre ces spécifications au moyen du règlement d'exécution (UE) 2021/2179 de la Commission⁴.

- (5) Conformément à l'annexe 31, partie A, section 2, article 7, paragraphe 6, de l'accord de commerce et de coopération, chaque partie devrait participer aux coûts de fonctionnement de l'IMI. Le comité spécialisé chargé du transport routier détermine les coûts à la charge de chaque partie. Il est donc nécessaire de déterminer le montant et les modalités de la contribution financière au budget général de l'Union à verser par le Royaume-Uni pour les coûts découlant de sa participation à l'IMI. La contribution financière comprendra deux parties: les coûts de développement (paiement unique) et les coûts annuels de maintenance (contribution annuelle).
- (6) Il convient donc de fixer la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier.
- (7) Afin de permettre une application rapide des mesures prévues par la présente décision, il convient que celle-ci entre en vigueur le jour de son adoption,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier institué par l'article 8, paragraphe 1, point o), de l'accord de commerce et de coopération, en ce qui concerne les spécifications techniques et procédurales de l'utilisation du système d'information du marché intérieur (IMI) par le Royaume-Uni et la détermination des coûts à supporter par le Royaume-Uni est fondée sur le projet de décision du comité spécialisé des transports routiers joint à la présente décision.

Article 2

La décision du comité spécialisé est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 3

La Commission est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président

⁴ Règlement d'exécution (UE) 2021/2179 de la Commission du 9 décembre 2021 relatif aux fonctionnalités de l'interface publique connectée au système d'information du marché intérieur pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier (JO L 443 du 10.12.2021, p. 68)

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. 1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité spécialisé chargé du transport routier sur les spécifications techniques et procédurales de l'utilisation du système d'information du marché intérieur (IMI) par le Royaume-Uni.

2. LIGNES BUDGÉTAIRES:

Ligne de recettes (chapitre/article/poste):

6 6 3 «Projets pilotes, actions préparatoires, prérogatives et autres actions» (DG MOVE):

Montant inscrit au budget pour l'exercice concerné: 319 039 EUR

(en cas de recettes affectées uniquement):

Les recettes seront affectées à la ligne de dépenses suivante:

02 20 04 01 «Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers, y compris aux activités de communication» (DG MOVE)

3. INCIDENCE FINANCIÈRE

- Proposition sans incidence financière
- Proposition sans incidence financière sur les dépenses, mais avec incidence financière sur les recettes
- Proposition ayant une incidence financière sur les recettes affectées

L'effet est le suivant:

(en millions d'EUR à la première décimale)

Ligne de recettes	Incidence sur les recettes ⁵⁶	Période de XX mois débutant le jj/mm/aaaa (le cas échéant)	2022
6 6 3	<i>Oui</i>		0,32

Situation après l'action					
Ligne de recettes	2023	2024	2025	2026	2027

⁵ Les montants par an doivent être estimés sur la base de la formule ou de la méthode définie dans la section 5. Pour la première année, le montant annuel est normalement payé sans qu'une réduction ou un prorata ne soient appliqués.

⁶ En cas de ressources propres traditionnelles (droits de douane et cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.

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

(Dans le cas de recettes affectées uniquement, à condition que la ligne budgétaire soit déjà connue):

Ligne de dépenses ⁷	2022	2023
02 20 04 01	0,32	0,09

Situation après l'action					
Ligne de dépenses	2023	2024	2025	2026	2027
02 20 04 01	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1

4. MESURES ANTIFRAUDE

La DG MOVE applique les principes antifraude qui découlent de la stratégie antifraude de 2019 de la Commission [COM(2019) 196 final].

En 2020, la DG MOVE a adopté une stratégie locale révisée de lutte contre la fraude. La stratégie antifraude de la DG MOVE est fondée sur une évaluation spécifique des risques, réalisée en interne pour identifier les domaines les plus vulnérables à la fraude, les contrôles déjà en place et les actions nécessaires pour améliorer la capacité de la DG MOVE à prévenir, détecter et corriger la fraude.

Les dispositions contractuelles applicables aux marchés publics et à l'octroi de subventions garantissent que les services de la Commission, y compris l'OLAF, sont en mesure de mener des audits et des contrôles sur place, en utilisant les dispositions standards recommandées par l'OLAF. Les différentes entités chargées de l'exécution auxquelles la DG MOVE peut confier la gestion de ses dépenses appliquent des approches antifraude comparables.

5. AUTRES REMARQUES

Le Royaume-Uni doit verser deux types de contributions financières:

- (1) Un montant unique de 232 835 EUR, correspondant au droit d'entrée, à payer une seule fois. Ce montant a été calculé sur la base des coûts totaux de développement de l'interface publique (*back office*) connectée à l'IMI (*front office*) et servira à couvrir les améliorations nécessaires du système.
- (2) Le total annuel des coûts de maintenance du *front office* et du *back office* de l'IMI pour le module «détachement des conducteurs», à payer annuellement: 86 204 EUR

⁷ À utiliser uniquement si nécessaire.

Les deux contributions du Royaume-Uni visées à l'article 5 du projet de DÉCISION N° X/2022 DU COMITÉ SPÉCIALISÉ chargé du TRANSPORT ROUTIER sont allouées à la ligne budgétaire 02 20 04 01 de la DG MOVE. Le montant total sera codélégué par la DG MOVE à la DIGIT, en tant que développeur de système pour couvrir à la fois les coûts de développement et de maintenance liés au *front office* et au *back office*, avec indication des améliorations auxquelles les contributions seront consacrées, après accord entre la DG MOVE et la DG GROW.