



Brüssel, den 28. Juli 2022  
(OR. en)

11661/22

---

---

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

---

---

UK 117  
TRANS 516

## VORSCHLAG

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	28. Juli 2022
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	COM(2022) 363 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den im Namen der Europäischen Union im Sonderausschuss für Straßenverkehr in Bezug auf die technischen und verfahrenstechnischen Spezifikationen für die Nutzung des Binnenmarktinformationssystems (IMI) durch das Vereinigte Königreich und den Beitrag zu dessen Kosten zu vertretenden Standpunkt

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2022) 363 final.

Anl.: COM(2022) 363 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 28.7.2022

COM(2022) 363 final

2022/0228 (NLE)

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über den im Namen der Europäischen Union im Sonderausschuss für Straßenverkehr in Bezug auf die technischen und verfahrenstechnischen Spezifikationen für die Nutzung des Binnenmarktinformationssystems (IMI) durch das Vereinigte Königreich und den Beitrag zu dessen Kosten zu vertretenden Standpunkt**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS**

Die Kommission schlägt vor, dass der Rat einen Standpunkt festlegt, der im Namen der Union in dem durch das Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits (im Folgenden „Handels- und Kooperationsabkommen“) eingesetzten Sonderausschuss für Straßenverkehr im Hinblick auf die Teilnahme des Vereinigten Königreichs an der Verwaltungszusammenarbeit gemäß Anhang 31 Teil A Abschnitt 2 Artikel 6 des Handels- und Kooperationsabkommens sowie die Höhe und die Modalitäten des finanziellen Beitrags des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland zum Gesamthaushaltsplan der Union in Bezug auf die Kosten seiner Beteiligung am Binnenmarktinformationssystem zu vertreten ist.

### **2. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

Das Binnenmarktinformationssystem (Internal Market Information System, IMI) wurde mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012<sup>1</sup> eingerichtet. Eine seiner Funktionen ermöglicht die Verarbeitung von Entsendemeldungen gemäß den Vorschriften der Richtlinie 96/71/EG, der Richtlinie 2014/67/EU und der Richtlinie (EU) 2020/1057. Ziel dieser Vorschriften ist die Erstellung einer Liste der Arbeitsbedingungen, die entsandten Arbeitnehmern im Aufnahmeland gewährt werden müssen. Das Handels- und Kooperationsabkommen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich sieht in Anhang 31 Teil A Abschnitt 2 Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a vor, dass in einer der Vertragsparteien des Handels- und Kooperationsabkommens niedergelassene Unternehmen den zuständigen nationalen Behörden der Vertragspartei oder, im Falle der Europäischen Union, des Mitgliedstaats, in den der Fahrer entsandt wird, eine Entsendemeldung vorlegen sollten. Zu diesem Zweck muss seit dem 2. Februar 2022 ein mehrsprachiges Standardformular der öffentlichen Schnittstelle des IMI verwendet werden.

Gemäß Anhang 31 Teil A Abschnitt 2 Artikel 7 Absatz 5 des Handels- und Kooperationsabkommens sollte der Sonderausschuss für Straßenverkehr die technischen und verfahrenstechnischen Spezifikationen für die Nutzung des Binnenmarktinformationssystems durch das Vereinigte Königreich festlegen. Der vorgeschlagene Beschluss des Sonderausschusses enthält die erforderlichen Spezifikationen, um den Anschluss der Kraftverkehrsunternehmen und der nationalen Behörden an das IMI zu ermöglichen. So können die Unternehmen ihre Entsendemeldungen über das IMI einreichen, und die nationalen Behörden können an der Verwaltungszusammenarbeit teilnehmen, die erforderlich ist, um die Ziele der Vorschriften über die Entsendung von Kraftfahrern zu erreichen. Diese in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2179 der Kommission<sup>2</sup> festgelegten Spezifikationen wurden an den Rahmen des Handels- und Kooperationsabkommens angepasst.

---

<sup>1</sup> ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1.

<sup>2</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2021/2179 der Kommission vom 9. Dezember 2021 zu den Funktionen der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarktinformationssystems für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor (ABl. L 443 vom 10.12.2021, S. 68).

### **3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT**

Der Standpunkt der Union sollte daher darin bestehen, die Annahme eines Beschlusses des Sonderausschusses für Straßenverkehr im Einklang mit dem diesem Vorschlag beigefügten Entwurf eines Beschlusses zu unterstützen.

### **4. RECHTSGRUNDLAGE**

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, durch Beschlüsse des Rates festgelegt.

Der Beschluss, den der Sonderausschuss für Straßenverkehr annehmen soll, stellt einen rechtswirksamen Akt dar. Der institutionelle Rahmen des Handels- und Kooperationsabkommen wird durch den vorgesehenen Beschluss weder ergänzt noch geändert. Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

### **5. VERÖFFENTLICHUNG DES VORGESEHENEN AKTS**

Der Beschluss des Sonderausschusses für Straßenverkehr sollte nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden.

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

**über den im Namen der Europäischen Union im Sonderausschuss für Straßenverkehr in Bezug auf die technischen und verfahrenstechnischen Spezifikationen für die Nutzung des Binnenmarktinformationssystems (IMI) durch das Vereinigte Königreich und den Beitrag zu dessen Kosten zu vertretenden Standpunkt**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Anhang 31 Teil A Abschnitt 2 Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a des Handels- und Kooperationsabkommen sollten auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei niedergelassene Unternehmen den zuständigen nationalen Behörden der Vertragspartei oder, im Falle der Union, des Mitgliedstaats, in den der Fahrer entsandt wird, eine Entsendemeldung vorlegen, wobei seit dem 2. Februar 2022 ein mehrsprachiges Standardformular der öffentlichen Schnittstelle verwendet werden muss, die an das mit der Verordnung (EU) 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> eingerichtete Binnenmarktinformationssystem (IMI) angeschlossen ist. Eine zuständige Behörde kann jede Stelle sein, die auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene eingerichtet und im IMI registriert ist und über besondere Zuständigkeiten in Bezug auf die Anwendung bestimmter Rechtsvorschriften verfügt.
- (2) Gemäß Anhang 31 Teil A Abschnitt 2 Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Unterabsatz 2 des Handels- und Kooperationsabkommens ermöglicht das IMI auch Ersuchen um Unterstützung durch die zuständigen Behörden der Vertragspartei der Niederlassung oder, im Falle der Union, des Niederlassungsmitgliedstaats, wenn das Unternehmen die angeforderten Unterlagen nicht innerhalb von acht Wochen nach dem Datum der Aufforderung übermittelt.
- (3) Das IMI kann von Drittländern genutzt werden, wenn die Bedingungen des Artikels 23 der Verordnung (EU) 1024/2012 erfüllt sind und sich das Drittland, dem Zugang zum IMI gewährt wird, an den Betriebskosten des IMI beteiligt.
- (4) Gemäß Anhang 31 Teil A Abschnitt 2 Artikel 7 Absatz 5 des Handels- und Kooperationsabkommens sollte der Sonderausschuss für Straßenverkehr die technischen und verfahrenstechnischen Spezifikationen für die Nutzung des IMI durch das Vereinigte Königreich festlegen. Diese Spezifikationen sind notwendig, um den Anschluss der Kraftverkehrsunternehmen und der nationalen Behörden an das IMI zu ermöglichen, damit die Unternehmer ihre Entsendemeldungen einreichen und die

---

<sup>3</sup> Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

nationalen Behörden an der in den Erwägungsgründen 1 bis 3 beschriebenen Verwaltungszusammenarbeit teilnehmen können. Die Europäische Union hat diese Spezifikationen mit der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2179 der Kommission<sup>4</sup> umgesetzt.

- (5) Gemäß Anhang 31 Teil A Abschnitt 2 Artikel 7 Absatz 6 des Handels- und Kooperationsabkommens sollte sich jede Vertragspartei an den Betriebskosten des IMI beteiligen. Der Sonderausschuss für Straßenverkehr sollte die von jeder Vertragspartei zu tragenden Kosten festlegen. Es ist daher erforderlich, die Höhe und die Modalitäten des finanziellen Beitrags des Vereinigten Königreichs zum Gesamthaushalt der Union aufgrund der durch die Beteiligung des Landes am IMI entstehenden Kosten festzulegen. Der finanzielle Beitrag wird aus zwei Teilen bestehen: Entwicklungskosten (einmalige Zahlung) und jährliche Wartungskosten (jährlicher Beitrag).
- (6) Es ist daher angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union im Sonderausschuss für Straßenverkehr zu vertreten ist.
- (7) Dieser Beschluss sollte am Tag seiner Annahme in Kraft treten, damit die darin vorgesehenen Maßnahmen rasch Anwendung finden können —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Der Standpunkt, der im Namen der Union in dem mit Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe o des Handels- und Kooperationsabkommens eingesetzten Sonderausschuss für Straßenverkehr zu den technischen und verfahrenstechnischen Spezifikationen für die Nutzung des Binnenmarktinformationssystems (IMI) durch das Vereinigte Königreich und zur Festlegung der vom Vereinigten Königreich zu tragenden Kosten zu vertreten ist, beruht auf dem diesem Beschluss beigefügten Entwurf eines Beschlusses des Sonderausschusses für Straßenverkehr.

#### *Artikel 2*

Der Beschluss des Sonderausschusses wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

#### *Artikel 3*

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident/Die Präsidentin*

---

<sup>4</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2021/2179 der Kommission vom 9. Dezember 2021 zu den Funktionen der öffentlichen Schnittstelle des Binnenmarktinformationssystems für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor (ABl. L 443 vom 10.12.2021, S. 68).

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. 1. BEZEICHNUNG DES VORSCHLAGS:

Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den im Namen der Europäischen Union im Sonderausschuss für Straßenverkehr in Bezug auf die technischen und verfahrenstechnischen Spezifikationen für die Nutzung des Binnenmarktinformationssystems (IMI) durch das Vereinigte Königreich zu vertretenden Standpunkt.

### 2. HAUSHALTSLINIEN:

Einnahmenlinie (Kapitel/Artikel/Posten):

6 6 3 „Pilotprojekte, vorbereitende Maßnahmen, Maßnahmen zur Erfüllung von Aufgaben, die sich aus den institutionellen Befugnissen der Kommission ergeben, und sonstige Maßnahmen“ (GD MOVE)

Für das betreffende Haushaltsjahr veranschlagter Betrag: 319 039,00 EUR

*(nur bei zweckgebundenen Einnahmen):*

Die Einnahmen werden der folgenden Ausgabenlinie zugewiesen:

02 20 04 01 „Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit und Passagierrechte einschließlich Kommunikationstätigkeiten“ (GD MOVE)

### 3. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

- Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen.
- Der Vorschlag wirkt sich nicht auf die Ausgaben, sondern ausschließlich auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag wirkt sich auf die zweckgebundenen Einnahmen aus.

Daraus ergibt sich Folgendes:

*(in Mio. EUR, 1 Dezimalstelle)*

Einnahmenlinie	Auswirkungen auf die Einnahmen <sup>5,6</sup>	Zeitraum von XX Monaten, gerechnet ab dem TT/MM/JJJJ <i>(falls zutreffend)</i>	2022
6 6 3	<i>Nein</i>		0,32

Stand nach der Maßnahme

<sup>5</sup> Bei den jährlichen Beträgen muss es sich um eine Schätzung anhand der Formel oder Methode unter Punkt 5 handeln. Für das erste Jahr wird der jährliche Betrag normalerweise ungekürzt und in voller Höhe gezahlt.

<sup>6</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten anzugeben.

Einnahmenlinie	2023	2024	2025	2026	2027
6 6 3	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1

*(Nur im Falle zweckgebundener Einnahmen, vorausgesetzt, dass die Haushaltslinie bereits bekannt ist):*

Ausgabenlinie <sup>7</sup>	2022	2023
02 20 04 01	0,32	0,09

Stand nach der Maßnahme					
Ausgabenlinie	2023	2024	2025	2026	2027
02 20 04 01	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1

#### 4. **BETRUGSBEKÄMPFUNGSMAßNAHMEN**

Die GD MOVE wendet die Betrugsbekämpfungsgrundsätze der Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission von 2019 (COM(2019) 196 final) an.

2020 hat die GD MOVE eine überarbeitete lokale Betrugsbekämpfungsstrategie angenommen. Die Betrugsbekämpfungsstrategie der GD MOVE beruht auf einer besonderen Risikobewertung, die intern durchgeführt wurde, um die betrugsanfälligsten Bereiche und die bereits bestehenden Kontrollen zu ermitteln sowie die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Kapazitäten der GD MOVE zur Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Betrug zu verbessern.

Die für die Vergabe öffentlicher Aufträge und Gewährung von Finanzhilfen geltenden vertraglichen Bestimmungen gewährleisten, dass die Dienststellen der Kommission (einschließlich OLAF) Prüfungen und Vor-Ort-Kontrollen nach den vom OLAF empfohlenen Standardbestimmungen vornehmen können. Die verschiedenen betrauten Einrichtungen, denen die GD MOVE die Verwaltung ihrer Ausgaben übertragen kann, wenden vergleichbare Betrugsbekämpfungsmethoden an.

#### 5. **SONSTIGE ANMERKUNGEN**

Das Vereinigte Königreich muss zwei Arten von finanziellen Beiträgen zahlen:

- (1) die Anmeldegebühr in Höhe von 232 835 EUR, die einmalig zu zahlen ist. Dieser Betrag wurde auf der Grundlage der gesamten Entwicklungskosten der öffentlichen Schnittstelle (Backoffice) des IMI (Frontoffice) berechnet und soll zur Deckung der Kosten für notwendige Verbesserungen des Systems verwendet werden.

<sup>7</sup> Nur bei Bedarf auszufüllen.

- (2) Jährliche Gesamtkosten der Wartung des Frontoffice und des Backoffice des Moduls für die Entsendung von Kraftfahrern des IMI, die jährlich zu zahlen sind: 86 204

Beide Beiträge des Vereinigten Königreichs gemäß Artikel 5 des Entwurfs des BESCHLUSSES Nr. X/2022 DES SONDERAUSSCHUSSES FÜR DEN STRAßVERKEHR werden der Haushaltslinie 02 20 04 01 der GD MOVE zugewiesen. Der Gesamtbetrag wird von der GD MOVE an die GD DIGIT als Systementwicklerin zur Deckung der Kosten der Entwicklung und Wartung sowohl des Frontoffice als auch des Backoffice übertragen, wobei anzugeben ist, für welche Verbesserungen er nach Absprache zwischen der GD MOVE und der GD GROW aufgewendet werden sollte.