



2017/0123(COD)

23.2.2018

POPRAWKI 41 - 244

Projekt sprawozdania

Jens Nilsson

Zmiana rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze

Wniosek dotyczący rozporządzenia

(COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))

Poprawka 41
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) Przewodniczący Komisji Europejskiej Jean-Claude Juncker w orędziu o stanie Unii Europejskiej wygłoszonym w 2017 r. wspominał o przewidywanym utworzeniu Europejskiego Urzędu ds. Pracy.

Or. en

Poprawka 42
Francisco Assis

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, ***prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego***, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić ***minimalny*** poziom profesjonalizacji ***segmentu rynku***

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić ***harmonizację przepisów i wyższy poziom profesjonalizacji sektora, należy stosować jednolite zasady również do pojazdów*** o dopuszczalnej masie całkowitej ***wynoszącej od 2,5 do 3,5 tony***.

wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.

Or. pt

Poprawka 43
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do działalności przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do działalności przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy

skreślić ten przepis *i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym* rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.

zmienić ten przepis. *Wymogi dotyczące* rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej *powinny stać się obowiązkowe dla przedsiębiorstw wykorzystujących pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie wynoszącej od 2,5 do 3,5 tony w transporcie międzynarodowym.*

Or. es

Poprawka 44
Herbert Dorfmann, Claudia Schmidt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy *skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy*

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej **wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy *jednakowo stosować wymogi dotyczące*

charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.

wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Przepis ten ma zastosowanie wyłącznie do przedsiębiorstw wykonujących zarobkowy przewóz rzeczy. W związku z tym małe i średnie przedsiębiorstwa wykorzystujące pojazd do przewozu towarów na własny rachunek nie są objęte niniejszym rozporządzeniem.

Or. en

Poprawka 45
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, *prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego*, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw *przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami*, należy *skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy*

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw wciąż rośnie, *w szczególności na krajowym rynku transportowym, ze względu na wykorzystanie lekkich pojazdów użytkowych w miastach i na krótszych trasach. Niemniej w odniesieniu do takich przedsiębiorstw wykonujących przewozy międzynarodowe* należy nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej. *Zapewni to uczciwszą konkurencję na rynku wewnętrznym bez nakładania niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i finansowych na przewoźników, w szczególności na MŚP.*

charakter wymogom dotyczącym
rzeczywistej i stałej siedziby i
odpowiedniej zdolności finansowej.

Or. nl

Poprawka 46

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy
Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, **a tym samym zbliżyć warunki konkurencji** między wszystkimi przewoźnikami, należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad **oraz zagwarantować uczciwą i sprawliwą konkurencję** między wszystkimi przewoźnikami **z tego sektora**, należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej w

odniesieniu do wszystkich pojazdów wykorzystywanych do międzynarodowego transportu drogowego i przewozów kabotażowych, niezależnie od masy.

Or. fr

Poprawka 47
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących działalność przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do działalności przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, **należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.**

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących działalność przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do działalności przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej **wynoszącej od 2,8 do 3,5 tony** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, **wymogi dotyczące wykonywania działalności przewoźnika drogowego powinny odnosić się również do nich.**

Poprawka 48
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. **Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym** kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do **zawodu** przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy **skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.**

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do **działalności** przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej **wynoszącej od 2,8 do 3,5 tony w transporcie międzynarodowym** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy **jednakowo stosować wymogi dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Należy jednak wprowadzić wyjątek w odniesieniu do przewozów realizowanych z użyciem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony i wykonywanych w regionach transgranicznych przez przewoźników z tych regionów w promieniu do 100 km od granicy.**

Or. en

Uzasadnienie

W niektórych państwach członkowskich obowiązują już przepisy mające zastosowanie do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej wynoszącej 2,8 tony. Przewoźnicy prowadzący działalność w regionach transgranicznych i dostarczający towary z punktu A do punktu B z użyciem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony nie powinni być objęci niniejszymi przepisami.

Poprawka 49 **Marie-Christine Arnautu**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 2**

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej w

Poprawka 50
Luis de Grandes Pascual

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do działalności przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, **należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.**

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie, **choć obecnie ich działalność w Unii Europejskiej stanowi jedynie 0,11 % ruchu międzynarodowego w przeliczeniu na tonokilometry.** W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do działalności przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. **Należy jednakowo stosować warunki wykonywania działalności przewoźnika drogowego, aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony w transporcie międzynarodowym** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami.

Poprawka 51
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby **sprecyzować zakres tego rozporządzenia i uniknąć luk, a także** zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.

Or. en

Poprawka 52
Georges Bach

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy **skreślić ten przepis i nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej.**

Poprawka

(2) Obecnie, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu. Liczba takich przedsiębiorstw, prowadzących działalność zarówno w zakresie transportu krajowego, jak i międzynarodowego, wciąż rośnie. W związku z tym kilka państw członkowskich postanowiło stosować do tych przedsiębiorstw przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Aby zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami, należy nadać obowiązkowy charakter wymogom dotyczącym **dostępu do zawodu w odniesieniu do przewoźników wykorzystujących pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony w transporcie międzynarodowym.**

Or. en

Uzasadnienie

Lekkie pojazdy użytkowe wykorzystywane w transporcie międzynarodowym, o masie całkowitej wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, zostają objęte zakresem rozporządzenia w celu zapewnienia równych warunków działania w odniesieniu do pojazdów ciężkich i lekkich

pojazdów użytkowych. Z tego względu wszystkie cztery wymogi powinny mieć zastosowanie do przewoźników, jeżeli mają oni zamiar wykonywać zawód przewoźnika drogowego.

Poprawka 53

Georg Mayer, Marco Zanni, Angelo Ciocca, Mario Borghezio, Mara Bizzotto

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Obecnie państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. ***Możliwość ta nie okazała się konieczna w celu zaspokojenia naglących potrzeb i doprowadziła do rozbieżności w dostępie. Należy ją zatem znieść.***

Poprawka

(3) Obecnie państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Or. it

Uzasadnienie

Nie można wykluczyć możliwości zachowania dodatkowych wymagań krajowych – pod warunkiem że są proporcjonalne i niedyskryminujące – mając na uwadze specyfikę rynków wewnętrznych poszczególnych państw członkowskich, ponieważ rynki takie często charakteryzują się nadmierną podażą, a większość przedsiębiorstw prowadzi działalność w obrębie tych rynków i nie poszerza jej na zagranicę.

Poprawka wiąże się bezpośrednio ze skreśleniem, w osobnej poprawce, art. 1 akapit pierwszy pkt 2 przedmiotowego wniosku.

Poprawka 54

Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) ***Obecnie*** państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w

Poprawka

(3) Państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań

rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.
Możliwość ta nie okazała się konieczna w celu zaspokojenia naglących potrzeb i doprowadziła do rozbieżności w dostępie. Należy ją zatem znieść.

poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Or. nl

Poprawka 55
David-Maria Sassoli

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) Obecnie państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.
Możliwość ta nie okazała się konieczna w celu zaspokojenia naglących potrzeb i doprowadziła do rozbieżności w dostępie. Należy ją zatem znieść.

Poprawka

(3) Obecnie państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Or. it

Uzasadnienie

Il mercato interno di ciascuno Stato Membro è caratterizzato da peculiarità intrinseche, per quanto riguarda i profili di accesso alla professione di trasportatore su strada. A titolo di esempio, alcuni mercati interni, con riferimento ad imprese di trasportatori (specialmente imprese monoveicolari), che operano senza varcare i confini nazionali e in una dimensione non transfrontaliera, sono affetti da un eccesso di offerta. Tali peculiarità impongono di non precludere la possibilità di mantenere requisiti nazionali supplementari, purché questi siano proporzionati e non discriminatori, e in piena conformità con il diritto dell'Unione Europea.

Poprawka 56
Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) Obecnie państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. ***Możliwość ta nie okazała się konieczna w celu zaspokojenia naglących potrzeb i doprowadziła do rozbieżności w dostępie. Należy ją zatem znieść.***

(3) Obecnie państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.

Or. it

Uzasadnienie

Nie można wykluczyć możliwości zachowania dodatkowych wymagań krajowych – pod warunkiem że są proporcjonalne i niedyskryminujące – ze względu na specyfikę rynków krajowych, w obrębie których większość przedsiębiorstw prowadzi działalność, nie poszerzając jej na zagranicę.

Poprawka 57
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

(3) ***Obecnie*** państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. ***Możliwość ta nie okazała się konieczna w celu zaspokojenia naglących potrzeb i doprowadziła do rozbieżności w dostępie. Należy ją zatem znieść.***

Poprawka

(3) Państwa członkowskie mogą uzależnić dostęp do zawodu przewoźnika drogowego od dodatkowych wymagań poza określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. ***Możliwość ta jest konieczna dla zapewnienia równych warunków działania i wspólnych norm we wszystkich państwach członkowskich.***

Or. en

Poprawka 58
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3 a (nowy)

(3a) Ocena rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009 wykazała, że niepotrzebne obciążenia administracyjne i regulacyjne dotyczą zarówno instytucji publicznych, jak i przewoźników. Wyjaśnienie zasad i dalsze uproszczenia administracyjne zgodne z celami REFIT są niezbędne dla zapewnienia konkurencyjności i wydajności sektora transportu. W tym celu należy nadal wspierać i wykorzystywać postęp technologiczny.

Or. nl

**Poprawka 59
Maria Grapini**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4**

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby.

Poprawka

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby **przez nałożenie na przewoźników drogowych obowiązku zapewnienia miejsc parkingowych dla ich pojazdów oraz przedstawienia dowodu, że prowadzą oni również działalność transportową z wykorzystaniem własnych pojazdów w państwie, w którym dane przedsiębiorstwo jest zarejestrowane.**
Przepisy dotyczące zapewnienia proporcjonalności między działalnością przedsiębiorstwa przewozowego w danym państwie członkowskim a posiadanymi aktywami i zatrudnianymi pracownikami

nie mogą być stosowane w przypadku przedsiębiorstw wykonujących przewozy międzynarodowe. Bardziej istotne jest sprawdzenie, czy dane przedsiębiorstwo posiada ważną wspólnotową licencję na wykonywanie przewozu drogowego (zaświadczającą, że spełnia ono wszystkie unijne kryteria dostępu do zawodu i nie jest agencją pracy tymczasowej), oraz przeanalizowanie proporcjonalności między użytkowanymi pojazdami a zatrudnionymi kierowcami zawodowymi.

Or. ro

Poprawka 60
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby.

Poprawka

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby. ***W tym celu odpowiednie przepisy niniejszego rozporządzenia należy dostosować do przepisów w innych aktach ustawodawczych odnoszących się do rzeczywistej i stałej siedziby, takich jak art. 4 dyrektywy 2014/67/UE.***

Or. en

Poprawka 61
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz ***prowadzą działalność*** z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby.

Poprawka

(4) ***Aby położyć kres tzw. firmom przykrywkom i powodowanemu przez nie zakłóceniu konkurencji***, konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz ***wykonują większość usług transportowych w państwie członkowskim siedziby bądź*** z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby.

Or. de

Poprawka 62 Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby.

Poprawka

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby, ***a tym samym położenie kresu złym praktykom w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej, które są sprzeczne z unijnymi wartościami niedyskryminacji, uczciwej konkurencji i swobody przepływu.***

Or. es

Poprawka 63

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby.

Poprawka

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń konieczne jest doprecyzowanie ***i wzmocnienie*** przepisów ***zawartych w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009*** dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby, ***by przeciwdziałać zakładaniu tzw. firm przykrywek.***

Or. fr

Poprawka 64

Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby.

Poprawka

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby ***w związku z utrzymującą się, a nawet coraz powszechniejszą nielegalną praktyką prowadzenia firm przykrywek.***

Poprawka 65
Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby.

Poprawka

(4) Konieczne jest zagwarantowanie, że przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły są w nim obecni oraz prowadzą działalność z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń konieczne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby, **by położyć kres funkcjonowaniu tzw. firm przykrywek.**

Or. fr

Poprawka 66
Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Istnienie firm przykrywek i fikcyjnego samozatrudnienia w sektorze transportu zakłóca właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, a jednocześnie powoduje pogorszenie warunków pracy. Należy zdecydowanie zwalczać te nielegalne praktyki, które są wprawdzie stosowane przez niewielu przewoźników, ale szkodzą wizerunkowi sektora, gdyż oznaczają niezgodne z prawem obniżanie kosztów pracy i nie zapewniają przestrzegania prawa pracy.

Poprawka 67
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Swoboda przedsiębiorczości stanowi kamień węgielny rynku wewnętrznego. Nielegalne praktyki firm przykrywek zagrażają jednak jego funkcjonowaniu i trwałości. Ocena pokazała wyraźną potrzebę bardziej przejrzystych wymogów dotyczących zakładania przedsiębiorstw, wzmożonego kontrolowania i egzekwowania oraz lepszej współpracy między państwami członkowskimi. Unia musi zintensyfikować walkę z oszustwami i nieuczciwą konkurencją w celu zapewnienia równych warunków działania.

Or. nl

Poprawka 68
Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Ponadto w celu zagwarantowania powiązania między państwem siedziby a przewozami pewną minimalną liczbę przewozów należy realizować za pomocą floty pojazdów wykorzystywanej w państwie członkowskim, w którym przedsiębiorstwo przewoźnika ma siedzibę. Ponadto przedsiębiorstwa muszą móc

wykazać minimalną wysokość obrotów w państwie siedziby.

Or. fr

Poprawka 69
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Ponadto, aby zapewnić powiązanie między państwem, w którym znajduje się siedziba, a przewozami, pewna minimalna liczba przewozów powinna być wykonywana z wykorzystaniem floty pojazdów używanych przez przewoźnika do przewozów w państwie członkowskim, w którym znajduje się jego siedziba.

Or. en

Uzasadnienie

Należy ustanowić operacyjne i prawdziwe powiązanie między pojazdami wykorzystywanymi w przewozach międzynarodowych a miejscem, w którym znajduje się siedziba przewoźnika, aby przeciwdziałać powstawaniu tzw. firm przykrywek.

Poprawka 70
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Należy zająć się problemem złych praktyk w tym sektorze, takich jak firmy przykrywki, ale także liczne przypadki fikcyjnego samozatrudnienia i fikcyjnych spółdzielni, oraz im zapobiegać.

Or. es

Poprawka 71
Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na warunki uczciwej konkurencji na rynku drogowego transportu rzeczy, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia krajowych przepisów podatkowych.

skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Nie ma potrzeby, aby uzupełniać warunki o dodatkowe elementy. Dodawanie elementów nie poprawi przestrzegania przepisów. Obowiązujące przepisy powinny być kontrolowane przez ich lepsze egzekwowanie.

Poprawka 72
Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na warunki uczciwej konkurencji na rynku drogowego transportu rzeczy, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia krajowych przepisów podatkowych.

(6) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na warunki uczciwej konkurencji na rynku drogowego transportu rzeczy, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia krajowych przepisów podatkowych, *które powinny także podlegać odstraszającym sankcjom o wysokości proporcjonalnej do stwierdzonego naruszenia przepisów.*

Or. fr

Poprawka 73
Luis de Grandes Pascual

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na warunki uczciwej konkurencji na rynku drogowego transportu rzeczy, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia krajowych przepisów podatkowych.

Poprawka

(6) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na warunki uczciwej konkurencji na rynku drogowego transportu rzeczy, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia krajowych przepisów podatkowych **i w dziedzinie zabezpieczenia społecznego**.

Or. es

Poprawka 74
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) ***Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.***

Poprawka

skreśla się

Or. ro

Uzasadnienie

Stosowanie dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego doprowadziło do nadużyć interpretacyjnych i kontrolnych w kilku państwach członkowskich, wobec których Komisja wszczęła postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. Obecny wniosek Komisji w sprawie szczegółowych

przepisów wykonawczych do dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego nie przedstawia wykonalnego rozwiązania dla międzynarodowego transportu drogowego. W związku z tym reputacja międzynarodowego przewoźnika drogowego, a tym samym dostęp do zawodu, nie powinny być oceniane na podstawie zgodności z przepisami krajowymi stanowiącymi nadużycie.

Poprawka 75

Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Nie ma potrzeby, aby uzupełniać warunki o dodatkowe elementy. Dodawanie elementów nie poprawi przestrzegania przepisów. Obowiązujące przepisy powinny być kontrolowane przez ich lepsze egzekwowanie.

Poprawka 76

Claudia Tapardel

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia

skreśla się

unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Or. en

Poprawka 77

Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

*(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia **unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.***

Poprawka

skreśla się

Or. en

Poprawka 78

Luis de Grandes Pascual

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

*(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania **pracowników** i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.*

Poprawka

*(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania **kierowców w sektorze transportu drogowego** i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.*

Poprawka 79
Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Poprawka

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników, **kabotażu** i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Or. fr

Poprawka 80
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Poprawka

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników, **kabotażu** i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Or. de

Poprawka 81
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Poprawka

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników, **kabotażu** i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Or. nl

Poprawka 82
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać **poważne** naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników i prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Poprawka

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać naruszenia unijnych przepisów dotyczących delegowania pracowników i **kabotażu oraz** prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Or. en

Poprawka 83
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących **delegowania pracowników i** prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

(7) Ze względu na ich potencjał znacznego wpływu na rynek drogowego transportu rzeczy, a także ochrony socjalnej pracowników, do punktów istotnych przy ocenie dobrej reputacji należy dodać poważne naruszenia unijnych przepisów dotyczących prawa właściwego dla zobowiązań umownych.

Or. en

Poprawka 84
Nicola Caputo

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Należy stworzyć „tabelę porównawczą” dotyczącą naruszeń i sankcji w przepisach krajowych, aby zapewnić minimalny poziom harmonizacji podejścia.

Or. en

Uzasadnienie

Obie kwestie różnią się znacznie w poszczególnych państwach członkowskich i ocena porównawcza jest absolutnie konieczna dla właściwego i sprawiedliwego egzekwowania prawa na szczeblu UE.

Poprawka 85
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8) Ze względu na znaczenie uczciwej konkurencji na rynku przy ocenie dobrej reputacji zarządzających transportem i przedsiębiorstw transportowych należy

(8) Ze względu na znaczenie uczciwej konkurencji na rynku przy ocenie dobrej reputacji zarządzających transportem i przedsiębiorstw transportowych należy

brać pod uwagę naruszenia przepisów unijnych w tym zakresie. Należy odpowiednio doprecyzować powierzone Komisji uprawnienia do określenia stopnia powagi odnośnych naruszeń.

brać pod uwagę naruszenia przepisów unijnych w tym zakresie **oraz w odniesieniu do pracowników, których to dotyczy**. Należy odpowiednio doprecyzować powierzone Komisji uprawnienia do określenia stopnia powagi odnośnych naruszeń.

Or. en

Poprawka 86

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Lucy Anderson, Hugues Bayet, Kathleen Van Brempt, Ismail Ertug, Isabella De Monte, Karoline Graswander-Hainz, Michael Detjen

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) Aby zagwarantować wykonywanie wszystkich unijnych przepisów dotyczących pracowników mobilnych w skuteczny sposób, europejska agencja transportu lądowego powinna być odpowiedzialna za kontrolę i egzekwowanie przepisów. Powinna ona zapewnić państwom członkowskim wsparcie operacyjne i prawne w zakresie egzekwowania przepisów socjalnych i przeprowadzania kontroli w całej Europie. Europejska agencja transportu lądowego powinna być odpowiedzialna za monitorowanie europejskiego rejestru przewoźników drogowych.

Or. en

**Poprawka 87
Maria Grapini**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9) Właściwe organy krajowe miały trudności przy identyfikacji dokumentów, które przedsiębiorstwa transportowe mogą składać na potwierdzenie swej zdolności finansowej, w szczególności w przypadku braku poświadczonych rocznych sprawozdań finansowych. Należy doprecyzować przepisy dotyczące dowodów wymaganych na potrzeby wykazania zdolności finansowej.

(9) Właściwe organy krajowe miały trudności przy identyfikacji dokumentów, które przedsiębiorstwa transportowe mogą składać na potwierdzenie swej zdolności finansowej, w szczególności w przypadku braku poświadczonych rocznych sprawozdań finansowych. ***Przepis ten powinien mieć również zastosowanie do istniejących przedsiębiorstw przewozowych mających siedzibę w państwach, w których nie istnieje obowiązek prawny poświadczania sprawozdań finansowych.*** Należy doprecyzować przepisy dotyczące dowodów wymaganych na potrzeby wykazania zdolności finansowej, ***dodając również polisę ubezpieczeniową jako dokument zaakceptowany przez instytucję finansową.***

Or. ro

Poprawka 88 Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. ***Ponieważ jednak przewozy te mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające ten limit.***

Poprawka

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów.

Uzasadnienie

Coraz częstsze wykorzystywanie w transporcie międzynarodowym pojazdów lekkich nie uzasadnia takiego specjalnego traktowania, jeżeli chcemy osiągnąć cel, jakim jest lepsza kontrola.

Poprawka 89 **Georges Bach**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 10**

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy **wyłącznie** pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton** lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy **te** mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy lub zespoły **pojazdów** przekraczające ten limit.

Poprawka

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy pojazdami silnikowymi **przeznaczonymi wyłącznie do przewozu towarów, wykorzystywanymi w transporcie międzynarodowym**, o dopuszczalnej masie całkowitej **wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony** lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy **wykonywane z wykorzystaniem tych pojazdów** mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy lub **ich** zespoły przekraczające ten limit.

Or. en

Poprawka 90 **Inés Ayala Sender**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 10**

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy **wyłącznie** pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu** powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy **te** mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy **lub zespoły pojazdów** przekraczające ten limit.

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy pojazdami silnikowymi **lub zespołami pojazdów, które są przeznaczone wyłącznie do transportu rzeczy**, o dopuszczalnej masie całkowitej **wynoszącej od 2,5 do 3,5 tony, wykorzystywanymi w transporcie międzynarodowym**, powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy **wykonywane tymi pojazdami** mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy przekraczające ten limit.

Or. es

Poprawka 91
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy **wyłącznie** pojazdami silnikowymi **o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton** lub zespołami pojazdów **nieprzekraczającymi tego limitu** powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy **te** mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy **wyłącznie** pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów **o masie całkowitej wynoszącej od 2,8 do 3,5 tony** powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy **te** mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników

zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające ten limit.

wykorzystujących pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające ten limit.

Or. de

Poprawka 92

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. ***Ponieważ jednak przewozy te mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające ten limit.***

Poprawka

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. ***Przepisy mające zastosowanie do dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, są zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.***

Or. fr

Poprawka 93 Francisco Assis

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton **lub zespołami pojazdów nieprzekraczającymi tego limitu** powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy te mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające ten limit.

(10) Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi **lub zespołami pojazdów** o dopuszczalnej masie całkowitej **większej niż 2,5 tony, lecz** nieprzekraczającej 3,5 ton powinny mieć minimalną zdolność finansową, aby zagwarantować, że dysponują środkami niezbędnymi do stałego i rzetelnego wykonywania przewozów. Ponieważ jednak przewozy te mają na ogół ograniczony zasięg, odpowiednie wymogi powinny być mniej rygorystyczne niż te, które mają zastosowanie do przewoźników wykorzystujących pojazdy lub zespoły pojazdów przekraczające ten limit.

Or. pt

Poprawka 94 Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić

Poprawka

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. ***Ponadto krajowe rejestry elektroniczne powinny być interoperacyjne, a dane w***

przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

nich zawarte bezpośrednio dostępne wykonującym kontrole drogowe funkcjonariuszom wszystkich państw członkowskich. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Or. fr

Poprawka 95 **Claudia Tapardel**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 11**

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Poprawka

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne **i aktualne**, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. ***Krajowe rejestry elektroniczne powinny stać się interoperacyjne, aby umożliwić dostęp do danych organom egzekwowania prawa ze wszystkich państw członkowskich.*** Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Or. en

Poprawka 96
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być **jak najbardziej** kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Poprawka

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być kompletne **i aktualne**, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. **Ponadto krajowe rejestry elektroniczne powinny być interoperacyjne, aby umożliwić sprawną wymianę danych między państwami członkowskimi.** Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Or. nl

Poprawka 97
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Informacje na temat **przewoźników** znajdujące **się** w krajowych rejestrach elektronicznych powinny **być jak najbardziej kompletne**, aby **dostarczyć**

Poprawka

(11) Informacje na temat **przedsiębiorstw przewozowych** znajdujące w krajowych rejestrach elektronicznych powinny **zostać zharmonizowane, a**

organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczba zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

właściwe organy krajowe, obejmujące funkcjonariuszy przeprowadzających kontrole drogowe, powinny mieć do nich dostęp bezpośrednio i w czasie rzeczywistym, tak aby dysponowały jasnym i pełnym obrazem przedsiębiorstw przewozowych będących przedmiotem *kontroli lub* badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczba zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Or. es

Poprawka 98 **Maria Grapini**

Wniosek dotyczący rozporządzenia **Motyw 11**

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności *informacje* na temat *numerów rejestracyjnych* pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby *zatrudnionych przez nich pracowników*, oceny ryzyka *i podstawowe informacje finansowe na ich temat* powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń

Poprawka

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania, w szczególności *informacji* na temat *liczby* pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby *kierowców oraz* oceny ryzyka, *które* powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy

(WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Or. ro

Uzasadnienie

Dodawanie numeru rejestracyjnego pojazdów do ERRU doprowadzi do powstania dodatkowych procedur administracyjnych i nałoży nowe obciążenie na przedsiębiorstwa przewozu drogowego. Dodawanie liczby pracowników nie ma znaczenia, ponieważ przedsiębiorstwo może również zatrudniać pracowników do innych rodzajów działalności niż transport. Z tego samego powodu nie ma również znaczenia dodawanie informacji handlowych do ERRU (suma aktywów, zobowiązania, kapitał własny i obroty), ponieważ przedsiębiorstwo może prowadzić inne rodzaje działalności oprócz transportu.

Poprawka 99 Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Poprawka

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów, **a także inspektorom drogowym** wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Poprawka 100
Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być **jak najbardziej kompletne**, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Poprawka

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być **stale uzupełniane i aktualizowane**, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich pracowników, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Or. en

Poprawka 101
Georges Bach

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć

Poprawka

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć

organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich **pracowników**, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat numerów rejestracyjnych pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich **kierowców**, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Or. en

Poprawka 102

Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat **numerów rejestracyjnych** pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich **pracowników**, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Poprawka

(11) Informacje na temat przewoźników znajdujące się w krajowych rejestrach elektronicznych powinny być jak najbardziej kompletne, aby dostarczyć organom krajowym odpowiedzialnym za egzekwowanie odpowiednich przepisów wystarczających informacji o podmiotach gospodarczych będących przedmiotem badania. W szczególności informacje na temat **liczby** pojazdów, którymi dysponują przewoźnicy, liczby zatrudnionych przez nich **kierowców**, oceny ryzyka i podstawowe informacje finansowe na ich temat powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009. Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Poprawka 103
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(11a) Aby zweryfikować właściwe stosowanie i egzekwowanie niniejszego rozporządzenia oraz maksymalnie skrócić czas zatrzymania kierowców na drogach, funkcjonariusze odpowiedzialni za kontrole drogowe, wykorzystując aplikację elektroniczną wspólną dla wszystkich państw członkowskich UE, mogą bezpośrednio i w czasie rzeczywistym uzyskać dostęp zarówno do systemu stanowiącego połączenie krajowych rejestrów przewoźników i działalności w zakresie transportu, czyli europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego, jak również do informacji o zgłoszeniach delegowania kierowców za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym. W związku z tym oczekujemy, że Komisja w jak najkrótszym czasie opracuje wspomnianą aplikację elektroniczną umożliwiającą uzyskanie dostępu do europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego i systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym bezpośrednio i w czasie rzeczywistym podczas kontroli drogowych.

Or. es

Poprawka 104
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji. ***Przewozy kabotażowe są zgodne z celem wydajności środowiskowej. Zapobieganie przejazdom bez ładunku może skutkować ograniczeniem zużycia paliwa i emisji gazów cieplarnianych. Kabotaż nie powinien być jednak nadużywany w celu obejścia obowiązujących przepisów prawa pracy i prawa socjalnego docelowego państwa członkowskiego. Szkodzi to nie tylko równym warunkom działania, ale również prawom pracowników i bezpieczeństwu ruchu drogowego.***

Or. nl

Poprawka 105

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, ***zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.***

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”), ***by uniknąć powrotu bez ładunku,*** powinny być jasne, proste ***do wdrożenia przez przewoźników*** i łatwe do wyegzekwowania, ***tak by zagwarantować prawa pracowników w transporcie drogowym i sprzyjać uczciwej konkurencji***

między przedsiębiorstwami, a jednocześnie nie naruszyć podstawowej zasady swobodnego przepływu usług na rynku wewnętrznym.

Or. fr

Poprawka 106
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, *zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.*

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste, *sprawiedliwe* i łatwe do wyegzekwowania, *zważywszy na to, że celem kabotażu jest zwiększenie wydajności przewozów i uniknięcie przejazdów bez ładunku oraz że przepisy te powinny wspierać uczciwą konkurencję i ochronę korzyści płynących z rynku wewnętrznego Unii.*

Or. es

Poprawka 107
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do

wyegzekwowania, zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.

wyegzekwowania, zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji, ***ponieważ tylko w taki sposób możliwe będzie zapobieganie nielegalnemu kabotażowi.***

Or. de

Poprawka 108
Peter Lundgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, ***zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.***

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania.

Or. sv

Poprawka 109
Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, ***zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.***

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania.

Poprawka 110
Claudia Tapardel

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, **zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.**

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, **aby zwiększyć poziom liberalizacji i utworzyć jednolity rynek transportu.**

Or. en

Poprawka 111
Georges Bach

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, **zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.**

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste, **sprawiedliwe i łatwe do wyegzekwowania, dzięki czemu umożliwią równe warunki działania dla wszystkich przewoźników bez dalszej liberalizacji.**

Or. en

Poprawka 112

Dominique Riquet

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, **zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.**

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania; **powinny umożliwiać uczciwą konkurencję, utrzymując zalety rynku wewnętrznego Unii.**

Or. fr

**Poprawka 113
Karima Delli, Bas Eickhout**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, **zasadniczo podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.**

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, **a także powinny wspierać uczciwą konkurencję.**

Or. en

**Poprawka 114
Andor Deli, Ádám Kósa**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, **zasadniczo** podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.

Or. en

Poprawka 115

Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, **zasadniczo** podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.

Poprawka

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania, podtrzymując osiągnięty do tej pory poziom liberalizacji.

Or. en

Poprawka 116

Peter Lundgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące

Poprawka

skreśla się

liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona.

Or. sv

Poprawka 117
Isabella De Monte

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W *tym celu oraz w celu* ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy *znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona.*

Poprawka

(14) ***Ograniczenie obciążenia dla środowiska i unikanie pustych przebiegów należy osiągnąć, dopuszczając przewozy kabotażowe wykonywane po międzynarodowym transporcie rzeczy do lub z państwa członkowskiego siedziby przewoźnika.*** W celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy ***ograniczyć do jednego liczbę dni (24 godziny), w czasie których można wykonywać przewozy kabotażowe; proponuje się także ograniczenie do jednego przewozu liczby przewozów, które można wykonać w ciągu 24 godzin.***

Or. it

Uzasadnienie

Kabotaż wykonywany tymczasowo i wyraźnie powiązany z rzeczywistym międzynarodowym przewozem transportowym z lub do państwa członkowskiego siedziby przewoźnika może przyczynić się do zwiększenia efektywności transportu i ograniczyć zbędne puste przebiegi, ale niestety obecny system kabotażu jest nadużywany przez spółki wykonujące systematyczny kabotaż i zatrudniające kierowców-koczowników. Tego rodzaju systematyczny kabotaż należy utrudnić.

Poprawka 118
Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14**

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli *i* wyeliminowania niepewności, należy **znieść** ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona.

Poprawka

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli, wyeliminowania niepewności *i ryzyka regularnego kabotażu* należy **utrzymać** ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona. **Należy określić możliwość trzydniowego kabotażu obejmującego tylko jeden przewóz, co wystarczy, by uniknąć powrotu bez ładunku po przewozie międzynarodowym.**

Or. fr

**Poprawka 119
Dieter-Lebrecht Koch**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14**

Tekst proponowany przez Komisję

(14) ***W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące*** liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, ***a liczba dni***, w czasie których można wykonywać takie przewozy, ***powinna zostać ograniczona.***

Poprawka

(14) ***Ponieważ państwa członkowskie nie miały możliwości sprawdzenia*** liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, ***należy znieść to kryterium, aby mieć wreszcie kontrolę nad kabotażem i wyeliminować istniejące niejasności. Jednocześnie ograniczenie kabotażu powinno kierować się już tylko liczbą godzin***, w czasie których można wykonywać takie przewozy.

Or. de

Poprawka 120

Maria Grapini

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14**

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna **zostać ograniczona**.

Poprawka

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna **wynosić siedem, licząc od pierwszego dnia załadunku w przyjmującym państwie członkowskim**.

Or. ro

**Poprawka 121
Karima Delli, Bas Eickhout**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14**

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli *i* wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona.

Poprawka

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli, **poprawy równych warunków działania oraz** wyeliminowania niepewności **i nieuczciwej konkurencji**, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać **znacznie** ograniczona.

Or. en

**Poprawka 122
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska**

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać **ograniczona**.

Poprawka

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, **a także zapewnienia obniżenia poziomu pustych przebiegów**, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać **utrzymana**.

Or. en

Poprawka 123
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona.

Poprawka

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona, **zgodnie z faktycznym celem kabotażu**.

Or. nl

Poprawka 124
Claudia Tapardel

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, **a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona.**

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym.

Or. en

Poprawka 125

Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym, **a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona.**

Poprawka

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po przewozie międzynarodowym **oraz liczby dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy.**

Or. en

Poprawka 126

Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, **należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych** po przewozie międzynarodowym, **a liczba dni, w czasie**

Poprawka

(14) W tym celu oraz w celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności **wszystkie przewozy kabotażowe wykonywane** po przewozie międzynarodowym **powinny być objęte wynagrodzeniem zgodnie z zasadami obowiązującymi w państwie, w którym**

których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona.

odbywa się przewóz kabotażowy, jeśli są one bardziej korzystne dla kierowcy.

Or. fr

Poprawka 127
Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Skuteczne wdrożenie i egzekwowanie niniejszego rozporządzenia jest utrudnione, w sytuacji gdy przewoźnicy wykorzystują inne przepisy unijne w celu niewłaściwego obejścia przepisów dotyczących kabotażu, wbrew intencjom prawodawcy. W związku z tym należy zmienić dyrektywę Rady 92/106/EWG (dyrektywę w sprawie transportu kombinowanego) w taki sposób, by przewoźnicy nie mogli z niej korzystać w celu obchodzenia przepisów dotyczących kabotażu zawartych w niniejszym rozporządzeniu.*

** Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.U. L 368, 17.12.1992, s. 38).*

Or. fr

Poprawka 128
Mark Demesmaecker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Motyw 17 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 wyraźnie wskazuje, że przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe objęci są zakresem stosowania dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Ponieważ kabotaż zakłada bezpośredni udział w rynku transportowym docelowego państwa członkowskiego, wyłącznie w taki sposób można osiągnąć równe warunki działania.

Or. nl

Poprawka 129
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(14a) Aby zapewnić, by przewozy kabotażowe nie były wykonywane w sposób systematyczny, który może doprowadzić do powstania stałej działalności, przewoźnicy nie powinni mieć możliwości wykonywania kolejnych przewozów kabotażowych w tym samym przyjmującym państwie członkowskim przez określony czas po zakończeniu przewozu kabotażowego.

Or. en

Uzasadnienie

Wprowadzenie krótkiego okresu przerwy mogłoby znacznie ograniczyć przypadki nielegalnego kabotażu.

Poprawka 130
Georges Bach

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14 a (nowy)

(14a) Aby zapewnić, by przewozy kabotażowe nie były wykonywane w sposób, który prowadzi do powstania stałej lub ciągłej działalności, przewoźnicy nie powinni mieć możliwości wykonywania kolejnych przewozów kabotażowych w tym samym przyjmującym państwie członkowskim przez dwa tygodnie po zakończeniu okresu przewozu kabotażowego.

Or. en

Poprawka 131

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy **uznać** wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne.

Poprawka

(15) Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy **skutecznie kontrolować stosowanie europejskich przepisów, aby zagwarantować uczciwą konkurencję w obrębie poszczególnych rynków wewnętrznych**, przez wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne. **W tym celu należy**

kontynuować digitalizację dokumentów przewozowych, aby uprościć kontrole i procedury administracyjne. Wobec tego, zgodnie z protokołem dodatkowym do konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 20 lutego 2008 r., stosowanie dokumentów elektronicznych powinno z czasem stać się normą, w szczególności w przypadku elektronicznego listu przewozowego.

Or. fr

Poprawka 132
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy uznać wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne.

Poprawka

(15) ***Przeszłość pokazała, że brakowało skutecznego egzekwowania obowiązujących przepisów i dlatego nie rozwiązano istniejących trudności mimo odpowiedniego prawodawstwa. Aby umożliwić skuteczniejsze egzekwowanie przepisów, należy dokonać ogólnoeuropejskiej cyfryzacji tego sektora. Elektroniczne listy przewozowe (eCMR) i istniejące od 2012 r. połączenie krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) muszą wreszcie funkcjonować i być używane w całej Europie. Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy uznać wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i***

autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne.

Or. de

Poprawka 133
Claudia Tapardel

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy uznać wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne.

Poprawka

(15) Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy uznać wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. ***W tym celu niezbędna jest dalsza cyfryzacja zdolności egzekwowania prawa i digitalizacja dokumentów, do czego należy zachęcać na szczeblu krajowym i unijnym, począwszy od wprowadzenia i stosowania inteligentnych tachografów oraz narzędzi łączących się zdalnie z inteligentnymi tachografami, które są potrzebne organom egzekwowania prawa przeprowadzającym kontrole drogowe.*** Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne.

Or. en

Poprawka 134
Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy uznać wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne.

Poprawka

(15) ***Efektywne i skuteczne egzekwowanie przepisów to warunek wstępny uczciwej konkurencji na rynku wewnętrznym. Dalsza cyfryzacja egzekwowania przez wykorzystanie elektronicznych dokumentów transportowych ma kluczowe znaczenie, aby uwolnić dodatkowy potencjał egzekwowania, ograniczyć zbędne obciążenia administracyjne i sprawniej eliminować nadużycia.*** Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy uznać wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne.

Or. en

Poprawka 135
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję

(15) Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy uznać wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne.

Poprawka

(15) Należy doprecyzować środki, za pomocą których operatorzy transportu drogowego mogą wykazać zgodność z przepisami dotyczącymi przewozów kabotażowych. Należy uznać wykorzystywanie i przekazywanie informacji drogą elektroniczną, co powinno uprościć dostarczanie stosownych dowodów i ich przetwarzanie przez właściwe organy. Używany do tego celu format powinien gwarantować wiarygodność i autentyczność. Ze względu na coraz częstsze stosowanie elektronicznej wymiany informacji w sektorze transportu i logistyki, ważne jest, by zapewnić spójność ram regulacyjnych i przepisów, upraszczając procedury administracyjne, ***a jednocześnie unikając tworzenia nowej bazy danych, aby nie nakładać dodatkowych obciążeń na przewoźników międzynarodowych, w szczególności MŚP.***

Or. ro

Poprawka 136
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Wprowadzenie nowego urządzenia – inteligentnego tachografu – powinno umożliwić organom egzekwowania prawa przeprowadzającym kontrole drogowe szybsze i skuteczniejsze wykrywanie naruszeń i nieprawidłowości, zwłaszcza w przypadku przewozów kabotażowych, co przeloży się na lepsze egzekwowanie niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 137
Martina Dlabajová, António Marinho e Pinto

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Dalsza cyfryzacja narzędzi egzekwowania to warunek wstępny właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, ograniczenia zbędnych obciążeń administracyjnych oraz skutecznego i wydajnego egzekwowania przepisów w sektorze drogowym.

Or. en

Poprawka 138
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16) Przedsiębiorstwa transportowe są adresatami przepisów dotyczących przewozów międzynarodowych i jako takie ponoszą konsekwencje wszelkich popełnionych przez siebie naruszeń. W celu uniknięcia nadużyć ze strony przedsiębiorstw zamawiających usługi przewozowe u przewoźników drogowego transportu rzeczy, państwa członkowskie powinny jednak przewidzieć również sankcje dla nadawców ładunku i spedytorów w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych, które naruszają przepisy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

(16) Przedsiębiorstwa transportowe są adresatami przepisów dotyczących przewozów międzynarodowych i jako takie ponoszą konsekwencje wszelkich popełnionych przez siebie naruszeń. W celu uniknięcia nadużyć ze strony przedsiębiorstw zamawiających usługi przewozowe u przewoźników drogowego transportu rzeczy, państwa członkowskie powinny jednak przewidzieć również sankcje dla nadawców ładunku i spedytorów, **a także innych wykonawców**, w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych, które naruszają przepisy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Or. en

Uzasadnienie

Sprawą najwyższej wagi jest, aby każdy podmiot świadomie zlecający usługi transportowe, które naruszają przepisy, podlegał temu przepisowi.

Poprawka 139

Kosma Złotowski, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Zdzisław Krasnodębski, Richard Sulík, Czesław Hoc, Angel Dzhambazki, Evžen Tošenovský

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w lit. a) skreśla się ppkt (i);

skreśla się

Or. en

Poprawka 140

Georges Bach

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w lit. a) skreśla się ppkt (i);

*(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) przedsiębiorstw wykonujących działalność przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,4 tony;
aa) przedsiębiorstw wykonujących działalność przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony i które wykonują jedynie przewozy krajowe;”;*

Poprawka 141
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w lit. a) *skreśla się ppkt (i)*;

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) przedsiębiorstw wykonujących
działalność przewoźnika drogowego rzeczy
wyłącznie pojazdami silnikowymi lub
zespołami pojazdów, których
dopuszczalna masa całkowita nie
przekracza 2,8 tony;
aa) przedsiębiorstw wykonujących
działalność przewoźnika drogowego rzeczy
wyłącznie pojazdami silnikowymi lub
zespołami pojazdów, których
dopuszczalna masa całkowita nie
przekracza 3,5 tony i które wykonują
jedynie przewozy krajowe;”;

Poprawka 142
Pavel Telička, Jozo Radoš

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w lit. a) *skreśla się ppkt (i)*;

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) przedsiębiorstw wykonujących
działalność przewoźnika drogowego rzeczy
wyłącznie pojazdami silnikowymi lub

*zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 2,8 tony;
aa) przedsiębiorstw wykonujących działalność przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony i które wykonują jedynie przewozy krajowe;”;*

Or. en

Poprawka 143
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w lit. a) skreśla się ppkt (i);

*(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, i wykonujących wyłącznie przewozy krajowe. Państwa członkowskie mogą jednak obniżyć powyższy limit dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych;”;*

Or. nl

Poprawka 144
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w lit. a) *skreśla się ppkt (i)*;

(i) lit. a) *otrzymuje następujące brzmienie:*

„a) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony i które wykonują jedynie przewozy krajowe;”;

Or. it

Poprawka 145
Henna Virkkunen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w lit. a) *skreśla się ppkt (i)*;

(i) lit. a) *otrzymuje brzmienie:*

„a) przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, i wykonujących wyłącznie przewozy krajowe w państwie członkowskim, w którym mają siedzibę;”;

Or. en

Poprawka 146
Merja Kyllönen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

w lit. a) *skreśla się ppkt (i)*;

(i) lit. a) *otrzymuje brzmienie:*
„a) *przedsiębiorstw wykonujących działalność przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony i które wykonują jedynie przewozy krajowe lub przewozy międzynarodowe w promieniu do 50 kilometrów od granicy;*”;

Or. en

Uzasadnienie

Aby nie tworzyć nadmiernych obciążeń administracyjnych, przedsiębiorstwa, zwłaszcza MŚP, powinny mieć możliwość korzystania z lekkich pojazdów użytkowych bez przestrzegania przepisów niniejszego rozporządzenia w przypadku przewozów międzynarodowych między dwoma miastami lub innych operacji transgranicznych na małą skalę, które nie stanowią konkurencji na międzynarodowych rynkach transportowych.

Poprawka 147
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

w lit. a) *skreśla się ppkt (i)*;

(i) lit. a) *otrzymuje brzmienie:*
„a) *przedsiębiorstw transportu drogowego prowadzących działalność z wykorzystaniem jedynie pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, wykonujących wyłącznie przewozy krajowe w państwie członkowskim, w którym mają siedzibę;*”;

Or. es

Poprawka 148
Cláudia Monteiro de Aguiar

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

w lit. a) *skreśla się ppkt (i);*

Poprawka

*(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) przedsiębiorców wykonujących
zawód przewoźnika drogowego rzeczy
wyłącznie pojazdami silnikowymi lub
zespołami pojazdów, których
dopuszczalna masa całkowita nie
przekracza 3,5 tony, w ramach przewozów
krajowych lub przewozów
międzynarodowych w promieniu
100 km;”;*

Or. pt

Poprawka 149
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

w lit. a) *skreśla się ppkt (i);*

Poprawka

*(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) przedsiębiorców wykonujących
zawód przewoźnika drogowego rzeczy
wyłącznie pojazdami silnikowymi lub
zespołami pojazdów, których
dopuszczalna masa całkowita nie
przekracza 2,8 tony;”;*

Or. de

Poprawka 150
Isabella De Monte

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w lit. a) *skreśla się ppkt (i)*;

(i) lit. a) *otrzymuje brzmienie:*
„a) przedsiębiorców wykonujących
zawód przewoźnika drogowego rzeczy
wyłącznie pojazdami silnikowymi lub
zespołami pojazdów, których
dopuszczalna masa całkowita nie
przekracza 1,5 tony;”;

Or. it

Poprawka 151
Herbert Dorfmann, Claudia Schmidt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

w lit. a) *skreśla się ppkt (i)*;

(i) lit. a) *otrzymuje brzmienie:*
„a) przedsiębiorstw wykonujących
działalność przewoźnika drogowego rzeczy
wyłącznie pojazdami silnikowymi lub
zespołami pojazdów, których
dopuszczalna masa całkowita nie
przekracza 2,4 tony;”;

Or. en

Poprawka 152
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt i a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ia) dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

„aa) przedsiębiorstw transportu drogowego prowadzących działalność z wykorzystaniem jedynie pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony;”;

Or. es

Poprawka 153
Claudia Tapardel

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt ii
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera b – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wszelkie przewozy drogowo, za które nie otrzymuje się wynagrodzenia i które nie generują żadnych dochodów, takie jak przewóz osób w celach dobroczynnych lub wyłącznie do użytku prywatnego, uznaje się za przewóz wyłącznie do celów niezarobkowych;

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Or. en

Poprawka 154
Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera a – podpunkt ii
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 4 – litera b – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Wszelkie przewozy drogowo, *za które nie otrzymuje się wynagrodzenia i które nie generują żadnych dochodów*, takie jak *przewóz osób w celach dobroczynnych lub wyłącznie do użytku prywatnego*, uznaje

Wszelkie przewozy drogowo, *których celem nie jest osiągnięcie zysku przez kierowcę lub inne osoby*, takie jak *usługi o charakterze charytatywnym lub*

się za przewóz wyłącznie do celów niezarobkowych;

dobroczynnym, uznaje się za przewóz wyłącznie do celów niezarobkowych;

Or. en

Uzasadnienie

Definicja „przewozu o charakterze niezarobkowym” powinna obejmować przewozy wykonywane z innych powodów niż w celu osiągnięcia korzyści finansowej. Z tego wyjątku nie powinny być wyłączone działania czysto charytatywne, np. usługi przewozów autobusowych świadczone na rzecz społeczności, obejmujące pewną formę wkładu finansowego na rzecz przewozu.

Poprawka 155 **Inés Ayala Sender**

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu: **skreśla się**
„6.

Art. 3 ust. 1 lit. b) d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Państwa członkowskie mogą jednak:

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.”;

Or. es

Poprawka 156
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu: *skreśla się*
„6.

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Państwa członkowskie mogą jednak:

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.”;

Or. de

Poprawka 157
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu: skreśla się
„6.

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Państwa członkowskie mogą jednak:

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.”;

Or. it

Poprawka 158
Peter Lundgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu: skreśla się
„6.

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Państwa członkowskie mogą jednak:

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.”;

Or. sv

Poprawka 159

Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

skreśla się

„6.

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Państwa członkowskie mogą jednak:

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.”;

Or. en

Uzasadnienie

Takie odstępstwa prowadzą do niesprawiedliwej przewagi konkurencyjnej w odniesieniu do pojazdów o masie nieprzekraczającej 3,5 tony.

Poprawka 160 Georges Bach

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu: **skreśla się**
„6.

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Państwa członkowskie mogą jednak:

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.”;

Or. en

Uzasadnienie

Lekkie pojazdy użytkowe wykorzystywane w transporcie międzynarodowym, o masie całkowitej wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, są zostają objęte zakresem rozporządzenia w celu zapewnienia równych warunków działania w odniesieniu do pojazdów ciężkich i lekkich pojazdów użytkowych. Z tego względu wszystkie cztery wymogi powinny mieć zastosowanie do przewoźników, jeżeli mają oni zamiar wykonywać zawód przewoźnika drogowego.

Poprawka 161

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Kathleen Van Brempt, Ismail Ertug, Hugues Bayet, Lucy Anderson, Karoline Graswander-Hainz, Michael Detjen

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

skreśla się

Państwa członkowskie mogą jednak:

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.

Or. en

Poprawka 162

Herbert Dorfmann, Claudia Schmidt

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania

skreśla się

do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Państwa członkowskie mogą jednak:

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.

Or. en

Poprawka 163
Claudia Schmidt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

skreśla się

Or. de

Poprawka 164
Henna Virkkunen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 **nie** mają **zastosowania** do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy **wyłącznie** pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Poprawka

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 mają **zastosowanie także** do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton, **jeśli wykonują przewozy międzynarodowe w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 1072/2009.**

Or. en

Poprawka 165
Olga Sehnalová

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, **których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton** lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej **3,5 ton**.

Poprawka

6. Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 nie mają zastosowania do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej **2,8 tony**. **Państwa członkowskie mogą jednak obniżyć powyższy limit dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.**

Or. cs

Uzasadnienie

Wszystkie cztery kryteria powinny być obowiązkowe dla wszystkich lekkich pojazdów użytkowych o masie nieprzekraczającej 2,8 tony wykonujących przewozy międzynarodowe, co oznacza, że dyrektywa nie będzie mieć zastosowania do pojazdów kategorii M1.

Poprawka 166 Merja Kyllönen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Art. 3 ust. 1 lit. **b) i d)** oraz art. **4, 6, 8, 9, 14, 19** i 21 mają **zastosowanie także** do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Poprawka

Art. 3 ust. 1 lit. d) oraz art. **8** i 21 **nie** mają **zastosowania** do przedsiębiorstw wykonujących zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy **wyłącznie** pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Or. en

Uzasadnienie

Wymagania dotyczące kompetencji zawodowych powinny być poddane dalszej analizie w świetle obciążeń administracyjnych i kosztów, zwłaszcza dla MŚP wykorzystujących lekkie pojazdy użytkowe.

Poprawka 167 Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 **nie** mają **zastosowania** do przedsiębiorstw wykonujących zawód

Poprawka

Art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz art. 4, 6, 8, 9, 14, 19 i 21 mają **również zastosowanie** do przedsiębiorstw wykonujących zawód

przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton.

Or. fr

Uzasadnienie

Wszystkie warunki, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009, dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, należy stosować jednolicie, w tym do pojazdów silnikowych, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, lub do zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, które wykorzystywane są do transportu drogowego.

Poprawka 168

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 1 – ustęp 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie mogą jednak:

skreśla się

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.

Or. fr

Uzasadnienie

Należy koniecznie rozszerzyć na wszystkie państwa członkowskie obowiązek wpisu przewoźników transportu lekkiego do rejestrów krajowych oraz uwarunkować ten wpis spełnieniem czterech wymogów dostępu do zawodu przewoźnika drogowego.

Poprawka 169
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie mogą jednak:

skreśla się

a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.

Or. en

Uzasadnienie

Zapewnienie równych warunków dla wszystkich lekkich pojazdów użytkowych i większych ciężarówek jest konieczne, ponieważ jest wiele MŚP posiadających we flocie lekkie pojazdy użytkowe. W związku z tym ograniczenie wymagań dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,8 tony i nieprzekraczającej 3,5 tony dotyczących rzeczywistej i stałej siedziby i odpowiedniej zdolności finansowej będzie wystarczające do tego, aby poprawić egzekwowanie przepisów.

Poprawka 170
Jacqueline Foster

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie mogą jednak:

skreśla się

a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.

Or. en

Uzasadnienie

Wnioskowany przepis odwróciłby uwagę funkcjonariuszy służb kontrolnych od egzekwowania przepisów dotyczących niebezpiecznych pojazdów, które stanowią zagrożenie życia, ukierunkowując ją na sprawdzanie zgodności z procedurami administracyjnymi.

Poprawka 171
Claudia Schmidt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 6 – litery a oraz b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie mogą jednak:

skreśla się

(a) wymagać od tych przedsiębiorstw stosowania niektórych lub wszystkich przepisów, o których mowa w akapicie pierwszym;

(b) obniżyć limit, o którym mowa w akapicie pierwszym, dla wszystkich lub wybranych rodzajów przewozów drogowych.

Or. de

Poprawka 172
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b a (nowa)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 1 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W drodze odstępstwa od ust. 2, o ile prawo krajowe nie stanowi inaczej, niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozów w regionach transgranicznych wykonywanych z tych regionów w promieniu do 100 km od granicy za pomocą pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.”;

Or. en

Uzasadnienie

Stosowanie przepisów dotyczących regularnych przewozów w regionach transgranicznych miałyby bardzo negatywny wpływ na małe i średnie przedsiębiorstwa. W tym przypadku kierowcy nie przemierzają dużych odległości; odpoczywają, spożywają posiłki i nocują we własnych domach.

Poprawka 173

Mark Demesmaecker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) w art. 3 uchyla się ust. 2;

skreśla się

Or. nl

Poprawka 174

Georg Mayer, Marco Zanni, Angelo Ciocca, Mario Borghezio, Mara Bizzotto

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) w art. 3 skreśla się ust. 2;

skreśla się

Uzasadnienie

Nie można wykluczyć możliwości zachowania dodatkowych wymagań krajowych – pod warunkiem że są proporcjonalne i niedyskryminujące – mając na uwadze specyfikę rynków wewnętrznych poszczególnych państw członkowskich, ponieważ rynki takie często charakteryzują się nadmierną podażą, a większość przedsiębiorstw prowadzi działalność w obrębie tych rynków i nie poszerza jej na zagranicę. Poprawka jest nierozdzielnie związana ze skreśleniem, w osobnej poprawce, art. 1 akapit pierwszy pkt 2 przedmiotowego wniosku.

Poprawka 175

Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) w art. 3 skreśla się ust. 2;

skreśla się

Or. it

Poprawka 176

David-Maria Sassoli

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) w art. 3 skreśla się ust. 2;

skreśla się

Or. it

Uzasadnienie

Il mercato interno di ciascuno Stato Membro è caratterizzato da peculiarità intrinseche, per quanto riguarda i profili di accesso alla professione di trasportatore su strada. A titolo di esempio, alcuni mercati interni, con riferimento ad imprese di trasportatori (specialmente imprese monoveicolari), che operano senza varcare i confini nazionali e in una dimensione non transfrontaliera, sono affetti da un eccesso di offerta. Tali peculiarità impongono di non

precludere la possibilità di mantenere requisiti nazionali supplementari, purché questi siano proporzionati e non discriminatori, e in piena conformità con il diritto dell'Unione Europea.

Poprawka 177

Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) w art. 3 skreśla się ust. 2;

skreśla się

Or. it

Uzasadnienie

Nie można wykluczyć możliwości zachowania dodatkowych wymagań krajowych – pod warunkiem że są proporcjonalne i niedyskryminujące – ze względu na specyfikę rynków krajowych, w obrębie których większość przedsiębiorstw prowadzi działalność, nie poszerzając jej na zagranicę.

Poprawka 178

Luis de Grandes Pascual

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) w art. 3 skreśla się ust. 2;

skreśla się

Or. es

Poprawka 179

Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) *w art. 3 skreśla się ust. 2;*

skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Do celów egzekwowania przestrzegania przepisów w transporcie drogowym sprawą najwyższej wagi jest możliwość wprowadzania niezbędnych wymogów przez państwa członkowskie.

Poprawka 180
Isabella De Monte

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 3 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2) *w art. 3 skreśla się ust. 2;*

(2) art. 3 ust. 2 *otrzymuje brzmienie:*
„Państwa członkowskie mogą nałożyć
dodatkowe proporcjonalne i
niedyskryminujące wymogi, które
przedsiębiorcy muszą spełniać, aby
wykonywać zawód krajowego przewoźnika
drogowego.”;

Or. it

Poprawka 181
Cláudia Monteiro de Aguiar

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – wprowadzenie
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

(3) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

„Aby spełnić wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. a), przedsiębiorca musi w danym państwie członkowskim:”;

Or. pt

Poprawka 182
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, **dostępne zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej**, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

państwa członkowskie mogą wymagać, aby przewoźnicy z siedzibą na ich terytorium udostępniali również inne dokumenty w swoich lokalach w dowolnym momencie;

Or. en

Poprawka 183
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać lokal, w którym przechowuje **dokumenty dotyczące** głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy **handlowe**, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka

a) posiadać lokal, w którym przechowuje **oryginały dokumentów dotyczących** głównej działalności przedsiębiorstwa, **lub zapewnić dostęp do tych dokumentów w formie elektronicznej, obejmujących w** szczególności: umowy **transportowe**, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty **dotyczące zabezpieczenia społecznego, w stosownych przypadkach dokumenty dotyczące układów zbiorowych, dokumenty** zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Or. es

Poprawka 184

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz

Poprawka

a) posiadać **stosowny i odpowiadający skali działalności przedsiębiorstwa** lokal **w państwie członkowskim siedziby**, w którym **to lokalu** przechowuje dokumenty, **w formie pisemnej lub elektronicznej**, dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta

wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat **kabotażu oraz** czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;”;

Or. fr

Poprawka 185
Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowo-akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka

a) posiadać **odpowiedni do prowadzenia działalności przedsiębiorstwa** lokal, w którym przechowuje dokumenty, **w formie papierowej lub elektronicznej**, dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowo-akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat **delegowania**, czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp **w dowolnym momencie**, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Or. it

Poprawka 186
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać **lokal**, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka

a) posiadać **siedzibę położoną w tym państwie członkowskim wraz z lokalem**, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, **rozliczenia wynagrodzeń**, dokumenty zawierające dane na temat **kabotażu i** czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Or. de

Poprawka 187

Pavel Telička, Jozo Radoš

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty, **w formie pisemnej lub elektronicznej**, dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym

rozporządzeniu, **lub zapewnić dostęp do tych dokumentów**;

Or. en

Poprawka 188
Claudia Tapardel

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, **również w formie elektronicznej**, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, **lub umożliwić dostęp do tych dokumentów**;

Or. en

Poprawka 189
Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące

Poprawka

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące

głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, **kabotażu, delegowania** oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Or. fr

Poprawka 190 **Merja Kyllönen**

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat **pracowników delegowanych**, czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Or. en

Poprawka 191 **Andor Deli, Ádám Kósa**

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: **umowy handlowe**, dokumenty księgowo-akt, dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty, **w formie pisemnej lub elektronicznej**, dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: dokumenty księgowo-akt, dotyczące pracowników, umowy o pracę, dokumenty zawierające dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkie inne dokumenty, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Or. en

Poprawka 192
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a (nowa)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) dodaje się lit. aa) w brzmieniu:
„aa) wykonywać znaczącą część przewozów z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), w państwie członkowskim siedziby;”;

Or. en

Uzasadnienie

Wymogi dotyczące rzeczywistej siedziby powinny być o wiele jaśniejsze i precyzyjniejsze, co pomoże skuteczniej zwalczać tzw. firmy przykrywki.

Poprawka 193

Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 5 – litera a a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) dodaje się literę w brzmieniu:

*„aa) posiadać miejsca parkingowe
odpowiednie do wielkości własnej floty
pojazdów;”;*

Or. it

Poprawka 194

**Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Ismail Ertug, Hugues Bayet, Lucy Anderson,
Kathleen Van Brempt, Isabella De Monte, Karoline Graswander-Hainz, Michael Detjen**

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 5 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

*„aa) pojazdy, o których mowa w lit. b),
wykonują w ramach umowy transportowej
co najmniej jeden załadunek lub jeden
rozładunek towarów tygodniowo w
lokalach jednego przedsiębiorstwa
znajdującego się na terytorium tego
samego państwa, w którym znajduje się
siedziba przewoźnika;”;*

Or. en

Poprawka 195

Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

c) **skutecznie i** w sposób ciągły prowadzić działalność **gospodarczą** przy użyciu **odpowiedniego sprzętu administracyjnego i** urzędzeń w lokalu znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego;

Poprawka

c) w sposób **skuteczny i** ciągły prowadzić działalność **administracyjną i handlową** przy użyciu **odpowiednich** urzędzeń w lokalu znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego **oraz wykonywać przewozy z wykorzystaniem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;**

Or. es

Poprawka 196
Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) skutecznie i w sposób ciągły prowadzić działalność gospodarczą **przy użyciu odpowiedniego sprzętu administracyjnego i urzędzeń** w lokalu znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego;

Poprawka

c) skutecznie i w sposób ciągły prowadzić działalność gospodarczą w lokalu znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego;

Or. en

Poprawka 197
Pavel Telička, Jozo Radoš

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) skutecznie i w sposób ciągły prowadzić działalność gospodarczą przy użyciu odpowiedniego sprzętu administracyjnego i urządzeń w lokalu znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego;

c) skutecznie i w sposób ciągły prowadzi działalność gospodarczą przy użyciu odpowiedniego sprzętu administracyjnego i urządzeń w lokalu, **o którym mowa w lit. a)**, znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego;

Or. en

Poprawka 198
Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

c) *dodaje się lit. d) w brzmieniu:*

skreśla się

„d) zarządzania przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;”;

Or. en

Poprawka 199
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

d) zarządzania przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego

skreśla się

znajdującego się w tym państwie członkowskim;

Or. es

Poprawka 200
Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) **zarządzania przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;**

Poprawka

d) **lub wykonywać z tego państwa członkowskiego większość usług transportowych oraz posiadać miejsca postojowe i inny odpowiedni sprzęt techniczny odpowiadające liczbie pojazdów, o których mowa w lit. b);**

Or. de

Uzasadnienie

Przedsiębiorca transportowy powinien świadczyć większość usług transportowych w państwie, w którym ma siedzibę. Jeżeli większość przewozów wykonuje on w innym państwie, wówczas również jego siedziba powinna się tam znajdować. Poza tym powinien posiadać odpowiednie miejsca parkingowe przy swojej siedzibie. Warunki te pomagają w zwalczaniu firm przykrywek.

Poprawka 201
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) **zarządzania** przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego

Poprawka

d) **zarządzać** przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), **a także rutynowym utrzymaniem pojazdów floty** przy użyciu

znajdującego się w tym państwie członkowskim;

odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;

Or. en

Uzasadnienie

Aby zapobiegać powstawaniu tzw. firm przykrywek oraz skuteczniej walczyć z dumpingiem socjalnym i podatkowym, szczegółowo określono, że wyposażenie techniczne zainstalowane przez przewoźnika w państwie, w którym ma on siedzibę, musi umożliwiać zarządzanie pojazdami tworzącymi flotę oraz ich utrzymanie.

Poprawka 202

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) zarządzania przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;

Poprawka

d) zarządzania przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), **oraz bieżącym utrzymaniem tej floty pojazdów** przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;

Or. fr

Uzasadnienie

Aby zapewnić skutecznie zwalczanie dumpingu podatkowego i socjalnego, należy zagwarantować, że odpowiedni sprzęt techniczny udostępniony przez przedsiębiorstwo przewozowe w państwie siedziby umożliwia zarządzanie przewozami oraz bieżące utrzymanie pojazdów.

Poprawka 203

Pavel Telička

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) zarządzania przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;

Poprawka

d) **skutecznego i ciągłego** zarządzania przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;

Or. en

Poprawka 204
Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) zarządzania przewozami realizowanymi z **użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b)**, przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;

Poprawka

d) **skutecznego i ciągłego** zarządzania przewozami realizowanymi przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim;

Or. fr

Poprawka 205
Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – akapit 3 – litera d
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

d) **dodaje się lit. e) w brzmieniu:**

Poprawka

skreśla się

„e) posiadają aktywa i zatrudniają pracowników proporcjonalne do działalności zakładu.”;

Or. en

Poprawka 206
Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – akapit 3 – litera d
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) posiadają aktywa i zatrudniają pracowników proporcjonalne do działalności zakładu.

skreśla się

Or. en

Poprawka 207
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

e) posiadają aktywa i zatrudniają pracowników proporcjonalne do działalności zakładu.

e) mieć stale do dyspozycji taką liczbę pojazdów i kierowców, która jest współmierna do liczby przewozów wykonywanych przez przedsiębiorstwo, a także personel administracyjny i infrastrukturę operacyjną proporcjonalne do działalności przedsiębiorstwa.

Or. es

Poprawka 208

Massimiliano Salini, Salvatore Domenico Pogliese

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) **posiadają aktywa i zatrudniają pracowników proporcjonalne do działalności zakładu.**

Poprawka

e) **posiadać pojazdy i zatrudniać kierowców proporcjonalnie do działalności zakładu;**

(Zmiana dotyczy całości przedmiotowego aktu prawnego; przyjęcie poprawki wiąże się z koniecznością wprowadzenia zmian w całym dokumencie).

Or. it

Uzasadnienie

Już samo wprowadzenie pojęć „pojazd” i kierowca” pozwala na szybkie zidentyfikowanie i skontrolowanie istnienia rzeczywistej proporcjonalnej zależności między strukturą organizacyjną przedsiębiorstwa (pojazdami i kierowcami) a operacjami transportowymi, tak aby zapewnić, by struktura była właściwa dla regularnego i skutecznego wykonywania operacji transportowych.

Poprawka 209
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję

e) posiadają **aktywa i zatrudniają pracowników proporcjonalne do działalności zakładu;**

Poprawka

e) posiadają **środki niezbędne do spełnienia powyższych wymogów;**

Or. nl

Poprawka 210
Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d (nowa)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera f i g (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) f) wykazać czytelny związek między przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), i państwem członkowskim siedziby;

g) w każdym państwie członkowskim, w którym prowadzi regularnie działalność, posiadać przedstawiciela, który może udostępnić wszystkie dokumenty umożliwiające sprawdzenie, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.

Or. fr

Poprawka 211
Cláudia Monteiro de Aguiar

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d a (nowa)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) 1a. Oprócz wymogów określonych w powyższym akapicie państwo członkowskie miejsca prowadzenia działalności może wymagać od przedsiębiorcy, by ten dysponował:

a) odpowiednio wykwalifikowanym personelem administracyjnym w lokalach zarządzającego transportem, dostępnym w celach kontaktowych w odpowiednim przedziale czasowym, stosownie do rozmiarów działalności prowadzonej przez przedsiębiorcę;

b) infrastrukturą operacyjną na terytorium tego państwa członkowskiego

oprócz sprzętu technicznego, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. c), w tym biurem otwartym w odpowiednim przedziale czasowym, stosownie do rozmiarów działalności prowadzonej przez przedsiębiorcę.

Or. pt

Poprawka 212

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 5 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) organizować swoją działalność w taki sposób, by każdy z pojazdów wykorzystywanych w ramach przewozów międzynarodowych realizował co najmniej jedną na dwa tygodnie operację handlową dotyczącą załadunku lub rozładunku towarów w państwie siedziby danego przedsiębiorstwa.

Or. fr

Poprawka 213

Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera d a (nowa)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 5 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) posiadać bazę eksploatacyjną w tym państwie członkowskim wraz z niezbędnym wyposażeniem, w szczególności miejscami parkingowymi do postoju pojazdów w wystarczającej liczbie,

aby mogły być regularnie wykorzystywane przez pojazdy, o których mowa w lit. b);

Or. en

Uzasadnienie

Poprawka zaproponowana przez Europejską Federację Pracowników Transportu pochodzi z pierwotnego wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia w sprawie wspólnych zasad dotyczących warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego (COM(2007)0263 final).

Poprawka 214
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 5 – litera d b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a) db) zorganizować działalność gospodarczą w taki sposób, aby każdy pojazd wykorzystywany w ramach międzynarodowych przewozów transportowych wykonał w ciągu co najmniej dwóch tygodni jedną operację załadunku lub rozładunku w państwie członkowskim, w którym znajduje się siedziba danego przewoźnika;

Or. en

Uzasadnienie

Należy ustanowić wystarczające i wykonalne powiązanie między wykorzystywanymi pojazdami a miejscem prowadzenia działalności przez przewoźników, aby uniknąć rozwoju tzw. firm przykrywek.

Poprawka 215
Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 5 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a) Ocena rzeczywistej i stałej siedziby przedsiębiorstwa w danym państwie członkowskim stanowi zawsze ocenę indywidualną i globalną, uwzględniającą wszystkie istotne elementy.

Or. nl

Poprawka 216

Kosma Złotowski, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Zdzisław Krasnodębski, Czesław Hoc, Evžen Tošenovský, Richard Sulík, Angel Dzhambazki

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt i

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.

skreśla się

Or. en

Poprawka 217

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt i

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.

Poprawka

Przy określaniu, czy przedsiębiorca, **niezależnie od typu pojazdu wykorzystywanego do operacji przewozowych**, spełnił ten wymóg, państwa członkowskie uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie. Każde odniesienie w niniejszym artykule do wyroków skazujących, sankcji lub naruszeń obejmuje wyroki skazujące, sankcje lub naruszenia samego przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych, komplementariuszy w przypadku spółek, innych przedstawicieli prawnych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie.

Or. fr

Uzasadnienie

Z myślą o zapewnieniu przejrzystości i sprawiedliwego traktowania różnych rodzajów przewoźników należy rozpatrywać lekkie pojazdy dostawcze lub osobowe o masie poniżej 3,5 tony według takich samych zasad jak pozostałe pojazdy wykorzystywane do przewozów międzynarodowych w odniesieniu do wymogu dobrej reputacji.

Poprawka 218

Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt ii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a – podpunkt vii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ii) w akapicie trzecim lit. a) dodaje się ppkt (vii) w brzmieniu: **skreśla się**

„(vii) prawo podatkowe.”;

Or. en

Uzasadnienie

Nie ma potrzeby, aby uzupełniać warunki o dodatkowe elementy. Dodawanie elementów nie poprawi przestrzegania przepisów. Obowiązujące przepisy powinny być kontrolowane przez ich lepsze egzekwowanie.

Poprawka 219

Claudia Schmidt

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt ii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3 – litera a – podpunkt vii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(vii) prawo podatkowe.

skreśla się

Or. de

Poprawka 220

Luis de Grandes Pascual

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt ii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3 – litera a – podpunkt vii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(vii) prawo podatkowe;

(vii) prawo podatkowe i składki na ubezpieczenie społeczne;

Poprawka 221
Claudia Tapardel

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xi) delegowania pracowników; skreśla się

Or. en

Poprawka 222
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xi) delegowania pracowników; skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Trudno jest stwierdzić, czy stosowanie dyrektywy dotyczącej delegowania pracowników w sektorze transportu jest warunkiem dotyczącym dobrej reputacji przedsiębiorstwa.

Poprawka 223
Kosma Złotowski, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Zdzisław Krasnodębski, Evžen Tošenovský, Richard Sulík, Angel Dzhambazki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xi) delegowania pracowników; skreśla się

Or. en

Poprawka 224

Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xi) delegowania pracowników; skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Nie ma potrzeby, aby uzupełniać warunki o dodatkowe elementy. Dodawanie elementów nie poprawi przestrzegania przepisów. Obowiązujące przepisy powinny być kontrolowane przez ich lepsze egzekwowanie.

Poprawka 225

Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xi) delegowania pracowników; skreśla się

Or. en

Poprawka 226

Luis de Grandes Pascual

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3 – litera b – podpunkt xi

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xi) delegowania *pracowników*;

(xi) delegowania *kierowców w sektorze transportu drogowego*;

Or. es

Poprawka 227

Marie-Christine Arnautu

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xi a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xia) (xii) kabotażu.

Or. fr

Poprawka 228

Mark Demesmaeker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3 – litera b – podpunkt xi a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xia) kabotażu;

Or. nl

Poprawka 229

Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3 – podpunkt xi a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xia) kabotażu;

Or. en

Poprawka 230

Claudia Schmidt

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xia) kabotażu.

Or. de

Poprawka 231

Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xii) prawa właściwego dla zobowiązań umownych; skreśla się

Or. en

Uzasadnienie

Nie ma potrzeby, aby uzupełniać warunki o dodatkowe elementy. Dodawanie elementów nie poprawi przestrzegania przepisów. Obowiązujące przepisy powinny być kontrolowane przez ich lepsze egzekwowanie.

Poprawka 232

Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xii

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xii) prawa właściwego dla zobowiązań umownych;

skreśla się

Or. en

Poprawka 233

Dieter-Lebrecht Koch

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 3 – litera b – podpunkt xii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xiii) kabotażu.

Or. de

Poprawka 234

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Kathleen Van Brempt, Lucy Anderson, Hugues Bayet, Ismail Ertug, Isabella De Monte, Karoline Graswander-Hainz, Michael Detjen

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xiii) kabotażu;

Or. en

Poprawka 235

Pavel Telička, Izaskun Bilbao Barandica, Jozo Radoš

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – litera b – podpunkt xii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xiii) kabotażu;

Or. en

Poprawka 236

Daniela Aiuto, Rosa D'Amato

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – litera b – podpunkt xii a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xiii) kabotażu;

Or. it

Poprawka 237

Renaud Muselier, Franck Proust, Elisabeth Morin-Chartier, Anne Sander, Geoffroy Didier, Jérôme Lavrilleux

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera a – podpunkt iii (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b – podpunkt xiii (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(xiii) kabotażu.

Or. fr

Uzasadnienie

W ramach warunków dotyczących wymogu dobrej reputacji należy uwzględnić naruszenia przepisów dotyczących kabotażu.

Poprawka 238
Karima Delli, Bas Eickhout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 6 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b), jeśli zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za popełnienie **poważnego** przestępstwa lub nałożono na nich sankcje za jedno z **najpoważniejszych** naruszeń przepisów Unii, wymienionych w załączniku IV, właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, przeprowadza i podsumowuje w odpowiedni i terminowy sposób postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę na miejscu w lokalach danego przedsiębiorstwa.

Poprawka

do celów ust. 1 akapit trzeci lit. b), jeśli zarządzający transportem lub przedsiębiorca transportowy zostali, w jednym lub kilku państwach członkowskich, skazani za popełnienie przestępstwa lub nałożono na nich sankcje za jedno z naruszeń przepisów Unii, wymienionych w załączniku IV, właściwy organ państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę, przeprowadza i podsumowuje w odpowiedni i terminowy sposób postępowanie administracyjne obejmujące w odpowiednich przypadkach kontrolę na miejscu w lokalach danego przedsiębiorstwa.

Or. en

Poprawka 239
Kosma Zlotowski, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Ryszard Antoni Legutko, Bolesław G. Piecha, Zdzisław Krasnodębski, Czesław Hoc, Evžen Tošenovský, Richard Sulík, Angel Dzhabazki

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 6 – ustęp 2 a – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała **oraz ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, w tym poprzez**

Poprawka

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała;

*negatywny wpływ na warunki pracy
pracowników sektora transportu;*

Or. en

Poprawka 240

Andor Deli, Ádám Kósa

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera c

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 2 a – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała oraz ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, *w tym poprzez negatywny wpływ na warunki pracy pracowników sektora transportu;*

Poprawka

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała oraz ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego;

Or. en

Poprawka 241

Luis de Grandes Pascual

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera c

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 6 – ustęp 2 a – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała *oraz* ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, *w tym poprzez negatywny wpływ na warunki pracy pracowników sektora transportu;*

Poprawka

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała, ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, *a także od nieprzestrzegania lub niedostatecznego przestrzegania właściwych unijnych przepisów dotyczących warunków pracy;*

Or. es

Poprawka 242
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 6 – ustęp 2 a – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała oraz ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, *w tym poprzez negatywny wpływ na warunki pracy pracowników sektora transportu;*

Poprawka

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała oraz ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, *a także od nieprzestrzegania lub niewłaściwego stosowania przepisów unijnych dotyczących warunków pracy;*

Or. es

Poprawka 243
Mark Demesmaecker, Helga Stevens

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 6 – ustęp 2 a – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała oraz ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, w tym poprzez *negatywny wpływ na warunki pracy pracowników sektora transportu;*

Poprawka

b) określa wagę naruszeń w zależności od ryzyka spowodowania śmierci lub ciężkich obrażeń ciała oraz ryzyka zakłócenia konkurencji na rynku transportu drogowego, w tym poprzez *obejście obowiązujących przepisów prawa pracy i socjalnego;*

Or. nl

Poprawka 244
Inés Ayala Sender

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 – litera c (nowa)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 6 – ustęp 2 a – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) publikuje i regularnie aktualizuje wykaz przedsiębiorstw, które nie spełniają wymogów dotyczących dobrej reputacji w związku z niniejszym rozporządzeniem. Przedsiębiorstwa figurujące w wykazie mogą zostać z niego wykreślone po spełnieniu tych warunków.

Or. es