



8.1.2019

DOKUMENT ROBOCZY

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

Alternatywne poprawki kompromisowe B

Komisja Transportu i Turystyki

Autorzy: Asim Ademov, Andor Deli, Peter Kouroumbashev, Andrey Kovatchev, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Eva Maydell, Cláudia Monteiro de Aguiar, Andrey Novakov, Emil Radev, Marc Tarabella, Vladimir Urutchev, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

ALTERNATYWNE POPRAWKI KOMPROMISOWE B

które złożyli: Łukacijewska, Kouroumbashev, Marinescu, Złotowski, Deli, De Grandes, Van de Camp, Monteiro de Aguiar, Liberadzki, Zemke, Tapardel, Radev, Ademov, Novakov, Kovatchev, Zile, Maydell, Urutchev

Sprawozdanie

Ismail Ertug

A8-0204/2018

Dostosowanie do zmian w sektorze transportu drogowego

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

Poprawka 1

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 **tony, łącznie z przyczepami**. 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. ***Przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego należy stosować jednolicie – unikając przy tym nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych – aby zapobiegać ewentualnym lukom i*** zapewnić minimalny poziom profesjonalizacji segmentu rynku wykorzystującego pojazdy ***silnikowe o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony w transporcie międzynarodowym*** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami. ***Przedsiębiorstwa wykonujące przewozy towarów na własny rachunek nie są objęte tym przepisem, ponieważ rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do przedsiębiorstw prowadzących zarobkowy przewóz towarów.***

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(2a) *W ocenie skutków Komisja szacuje, że w latach 2020–2035 oszczędności dla przedsiębiorstw mogą wynieść od 2,7 do 5,2 mld EUR.*

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

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.

(4) *Zwalczanie zjawiska tzw. firm przykrywek i zagwarantowanie uczciwej konkurencji i równych warunków działania na rynku wewnętrznym wymaga jaśniejszych kryteriów zakładania przedsiębiorstw, dokładniejszego monitorowania i egzekwowania oraz lepszej współpracy między państwami członkowskimi.* Przewoźnicy drogowi mający siedzibę w danym państwie członkowskim faktycznie i w sposób ciągły **powinni być** w nim obecni oraz **prowadzić faktyczną** działalność **przewozową w znacznej części** z tego państwa. W związku z powyższym oraz w świetle zdobytych doświadczeń, konieczne jest doprecyzowanie **i zaostrenie** przepisów dotyczących istnienia rzeczywistej i stałej siedziby, **unikając przy tym nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych.**

Poprawka 4

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.

Poprawka 5

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 **prowadzące działalność** przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej, **łącznie z przyczepami, 2,4 do 3,5 tony i prowadzące międzynarodowe przewozy** 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 zespoły pojazdów przekraczające ten limit.

Poprawka 6

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 i ***oceny ryzyka*** powinny umożliwić lepsze krajowe i transgraniczne egzekwowanie przepisów rozporządzeń (WE) nr 1071/2009 i (WE) nr 1072/2009, ***a także innych istotnych przepisów Unii. Ponadto, aby zapewnić funkcjonariuszom służb porządku publicznego, w tym funkcjonariuszom przeprowadzającym kontrole drogowe, jasny i kompletny obraz sytuacji kontrolowanego przewoźnika, powinno się im zagwarantować bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do wszystkich istotnych informacji. W związku z tym krajowe rejestry elektroniczne powinny być w pełni interoperacyjne, a dane w nich zawarte bezpośrednio i w czasie rzeczywistym dostępne wszystkim wyznaczonym funkcjonariuszom służb porządku publicznego wszystkich państw członkowskich.*** Należy zatem odpowiednio zmienić przepisy dotyczące krajowego rejestru elektronicznego.

Poprawka 7

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Przepisy dotyczące transportu krajowego realizowanego na zasadzie

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.**

Poprawka 8

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 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

tymczasowości przez przewoźników niemających siedziby w przyjmującym państwie członkowskim („kabotaż”) powinny być jasne, proste i łatwe do wyegzekwowania.

Poprawka

(14) ***W celu uniknięcia pustych przebiegów należy zezwolić, pod pewnymi warunkami, na przewozy kabotażowe w przyjmującym państwie członkowskim.*** 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.

(14a) Aby nie dopuścić do systematycznego wykonywania przewozów kabotażowych, co mogłoby prowadzić do powstania stałej lub ciągłej działalności zakłócającej rynek krajowy, należy skrócić okres, w którym można wykonywać przewozy kabotażowe w jednym przyjmującym państwie członkowskim. Ponadto przewoźnicy nie powinni mieć możliwości wykonywania nowych przewozów kabotażowych w tym samym

przyjmującym państwie członkowskim w określonym przedziale czasowym. Przepis ten pozostaje bez uszczerbku dla działalności w zakresie przewozów międzynarodowych.

Poprawka 10

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 narzędzi egzekwowania ma kluczowe znaczenie, ponieważ uwolni dodatkowe zdolności egzekwowania, ograniczy zbędne obciążenia administracyjne dla przewoźników międzynarodowych, w szczególności dla MŚP, a także pozwoli w większym stopniu skupić się na przewoźnikach o wysokim stopniu ryzyka oraz wykrywać nadużycia. Aby wyeliminować dokumenty przewozowe w formie papierowej, w przyszłości normą powinno stać się korzystanie z dokumentów elektronicznych, w szczególności elektronicznego listu przewozowego na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów.*** 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 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(15a) Zasadnicze znaczenie ma sprawne wprowadzenie nowego inteligentnego tachografu, ponieważ umożliwi on organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów przeprowadzającym kontrole drogowe szybsze i skuteczniejsze wykrywanie naruszeń i nieprawidłowości, co przeloży się na lepsze egzekwowanie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 12

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, ***spedytorów, wykonawców i podwykonawców*** w przypadkach ***gdy wiedzą oni, że usługi przewozowe, które zlecają,*** naruszają przepisy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009. ***Jeżeli przedsiębiorstwa zamawiające usługi***

przewozowe zlecają takie usługi przedsiębiorstwom transportowym o niskim stopniu ryzyka ich odpowiedzialność powinna być zmniejszona.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16a) Proponowany Europejski Urząd ds. Pracy [...] ma wspierać i ułatwiać współpracę i wymianę informacji między właściwymi organami krajowymi w celu skutecznego egzekwowania odpowiednich przepisów Unii. Jeśli chodzi o wsparcie i ułatwianie egzekwowania niniejszego rozporządzenia Urząd może odgrywać istotną rolę polegającą na ułatwianiu wymiany informacji między właściwymi organami, wspieraniu państw członkowskich w budowaniu zdolności dzięki wymianom pracowników i szkoleniom oraz wspieraniu państw członkowskich w organizowaniu skoordynowanych kontroli. Wzmocniłoby to wzajemne zaufanie między państwami członkowskimi, zwiększyło skuteczność współpracy między właściwymi organami i pomogło w zwalczaniu nadużyć i łamania przepisów.

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 16 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Poprawka 15

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

(i) w lit. a) *skreśla się ppkt (i);*

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

a) przedsiębiorstw prowadzących działalność przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami, nie przekracza 2,4 tony;

aa) przedsiębiorstw prowadzących działalność przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami, nie przekracza 3,5 tony i które wykonują jedynie przewozy krajowe;

Poprawka 16

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 drogowe, *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;”;

Wszelkie przewozy drogowe, *których celem nie jest osiągnięcie zysku przez kierowcę lub inne osoby*, takie jak *usługi o charakterze charytatywnym* lub *dobroczynnym*, uznaje się za przewóz wyłącznie do celów niezarobkowych;

Uzasadnienie

Definicja „niehandlowy przewóz” 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 z tytułu przewozu.

Poprawka 17

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.

”;

Poprawka 18

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) posiadać lokal, w którym przechowuje dokumenty dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umowy handlowe,

a) posiadać stosowny i odpowiadający skali działalności przedsiębiorstwa lokal, w którym ma on dostęp do oryginałów dokumentów, w formie elektronicznej lub

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;”;

każdej innej, dotyczących głównej działalności przedsiębiorstwa, w szczególności: umów handlowych, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat kabotażu, delegowania pracowników oraz czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz wszelkich innych dokumentów, do których właściwy organ musi mieć dostęp, aby sprawdzić, czy spełnione zostały warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu;

Poprawka 19

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

.

Poprawka 20

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 urzędzeń w lokalu znajdującym się na terytorium tego państwa członkowskiego;”;

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

Poprawka 21

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;

Poprawka 22

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

da) dodaje się lit. f) w brzmieniu:
f) wykazać czytelny związek między realizowanymi przewozami a państwem członkowskim siedziby, posiadać bazę operacyjną i dostęp do miejsc parkingowych do postoju pojazdów w wystarczającej liczbie, aby mogły być regularnie wykorzystywane przez pojazdy, o których mowa w lit. b).

Poprawka 23

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

db) dodaje się lit. fa) w brzmieniu:
fa) rekrutować i zatrudniać kierowców zgodnie z prawem właściwym dla umów o

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 5 – litera f b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(iia) (xii) kabotażu

Poprawka 26

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

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 negatywny wpływ na warunki pracy pracowników sektora transportu;

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

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 7 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. Przedsiębiorca wykazuje na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że co roku dysponuje kapitałem własnym wysokości, co najmniej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

Przedsiębiorstwa wykonujące zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton wykazują na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że co roku dysponują kapitałem własnym w łącznej wysokości, co najmniej 1 800 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.;

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 – litera b
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 7 – ustęp 2

Poprawka

W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe. Przedsiębiorca wykazuje na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że co roku dysponuje kapitałem własnym wysokości co najmniej 9 000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu, 5 000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd ***o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, powyżej 3,5 tony oraz 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony. Przedsiębiorstwa prowadzące działalność przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, od 2,4 do 3,5 tony*** wykazują na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że co roku dysponują kapitałem własnym w łącznej wysokości, co najmniej 1 800 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

Tekst proponowany przez Komisję

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, w przypadku braku poświadczonego rocznego sprawozdania finansowego właściwy organ zezwala przedsiębiorstwu na wykazanie zdolności finansowej za pomocą poświadczenia, takiego jak: gwarancja bankowa, **dokument wydany przez instytucję finansową dostępu do kredytów w imieniu przedsiębiorstwa** lub inny wiążący dokument **potwierdzający, że przedsiębiorstwo ma do dyspozycji kwoty określone** w ust. 1 akapit pierwszy.”;

Poprawka

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, w przypadku braku poświadczonego rocznego sprawozdania finansowego, właściwy organ zezwala przedsiębiorstwu na wykazanie zdolności finansowej za pomocą poświadczenia, takiego jak: gwarancja bankowa **lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie od odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych,** lub inny wiążący dokument **przewidujący solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo w odniesieniu do kwot określonych** w ust. 1 akapit pierwszy.;

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst obowiązujący

Aby zapewnić uaktualnienie wiedzy **zarządzających transportem** w zakresie zmian dotyczących sektora transportu, państwa członkowskie mogą promować odbywające się cyklicznie co **10 lat** szkolenia w dziedzinach wymienionych w załączniku I.

Poprawka

5a) art. 8 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„Aby zapewnić **wystarczające** uaktualnienie wiedzy **osoby lub osób, o których mowa w ust. 1,** w zakresie zmian dotyczących sektora transportu, państwa członkowskie mogą promować odbywające się cyklicznie co **trzy lata** szkolenia w dziedzinach wymienionych w załączniku I.”;

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>)

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

8) w art. 12 ust. 2 **skreśla się** akapit drugi;

Poprawka

8) art.12 ust.2 akapit drugi **otrzymuje brzmienie: „Państwa członkowskie przeprowadzają kontrole przynajmniej co trzy lata, aby sprawdzić, czy przedsiębiorstwa nadal spełniają wymogi określone w art. 3.”;**

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 14 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Do czasu zastosowania środków rehabilitujących zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi certyfikat kompetencji zawodowych zarządzającego transportem uznanego za niezdolnego do kierowania operacjami transportowymi, o którym mowa w art. 8 ust. 8, nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim. Komisja sporządza listę środków rehabilitujących mających na celu przywrócenie kompetencji zawodowych.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera a – podpunkt -i a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 16 – ustęp 2 – litera c

Tekst obowiązujący

c) nazwiska zarządzających transportem wskazanych w celu spełnienia **warunku** dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub, stosownie do przypadku, nazwisko przedstawiciela prawnego;

Poprawka

(-ia) lit. c) otrzymuje brzmienie:

c) nazwiska zarządzających transportem wskazanych w celu spełnienia **wymogów określonych w art. 3 w odniesieniu do** dobrej reputacji i kompetencji zawodowych lub, stosownie

do przypadku, nazwisko przedstawiciela
prawnego;

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera a – podpunkt i

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 16 – ustęp 2 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję

h) liczbę pracowników;

Poprawka

h) liczbę pracowników *zatrudnionych w przedsiębiorstwie w ciągu ostatniego roku kalendarzowego*;

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera a – podpunkt i a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 16 – ustęp 2 – litera j a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(ia) dodaje się lit. ja) w brzmieniu:

ja) umowy o pracę kierowców międzynarodowych z ostatnich 6 miesięcy;

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera a – podpunkt ii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 16 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie mogą zdecydować o przechowywaniu danych, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e)–j), w oddzielnych rejestrach. W takim przypadku odpowiednie dane są udostępniane na wniosek lub dostępne bezpośrednio dla wszystkich właściwych organów w danym państwie

Poprawka

Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–d), są publicznie dostępne zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.

członkowskim. Żądanych informacji udziela się w terminie pięciu dni roboczych od otrzymania wniosku. Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a)–d), są publicznie dostępne zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi ochrony danych osobowych.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera a – podpunkt ii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 16 – ustęp 2 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję

W każdym przypadku dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e)–j), dostępne są organom innym niż właściwe organy, jedynie w przypadku gdy są one należycie upoważnione do prowadzenia nadzoru i nakładania sankcji w dziedzinie transportu drogowego i jeśli ich urzędnicy są zaprzysiężeni lub w inny sposób formalnie zobowiązani do zachowania tajemnicy.”;

Poprawka

Dane, o których mowa w akapicie pierwszym lit. e)–j), dostępne są organom innym niż właściwe organy, jedynie w przypadku gdy są one należycie upoważnione do prowadzenia nadzoru i nakładania sankcji w dziedzinie transportu drogowego i jeśli ich urzędnicy są zaprzysiężeni lub w inny sposób formalnie zobowiązani do zachowania tajemnicy.”;

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera a – podpunkt ii

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 16 – ustęp 2 – akapit 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Do celów art. 14a rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 dane, o których mowa w lit. j), udostępnia się na wniosek nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera b a (nowa)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 16 – ustęp 5

Tekst obowiązujący

5. Bez uszczerbku dla ust. 1 i 2 państwa członkowskie **podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia**, aby krajowe rejestry elektroniczne zostały połączone ze sobą i były **dostępne** w całej **Wspólnocie poprzez krajowe punkty kontaktowe określone w art. 18.** **Dostępność poprzez krajowe punkty kontaktowe oraz połączenie rejestrów zostają zapewnione w terminie do dnia 31 grudnia 2012 r., tak, aby właściwy organ w dowolnym państwie członkowskim miał możliwość dostępu do krajowego rejestru elektronicznego dowolnego państwa członkowskiego.**

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>)

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera b b (nowa)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 16 – ustęp 6

Tekst obowiązujący

6. Komisja – zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25 ust. 2, i po raz pierwszy przed dniem 31 grudnia 2010 r. – przyjmuje wspólne zasady **dotyczące wykonania** ust. 5, takie **jak** format wymienianych danych, procedury techniczne w zakresie elektronicznego dostępu do rejestrów innych państw członkowskich i **wspierania interoperacyjności krajowych rejestrów elektronicznych z innymi odpowiednimi**

DT\1173318PL.docx

21/41

Poprawka

ba) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W celu zwiększenia skuteczności transgranicznych środków egzekwowania prawa państwa członkowskie dopilnowują, aby krajowe rejestry elektroniczne zostały połączone ze sobą i były interoperacyjne w całej Unii za pośrednictwem europejskich rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2016/480, tak aby dane, o których mowa w ust. 2, były bezpośrednio dostępne wszystkim właściwym organom egzekwowania prawa i organom kontroli we wszystkich państwach członkowskich w czasie rzeczywistym”.

”

Poprawka

bb) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 24a, aby ustanowić i aktualizować wspólne zasady w celu zapewnienia, aby krajowe rejestry elektroniczne były w pełni wzajemnie połączone i interoperacyjne, tak aby właściwy organ lub jednostka kontrolna w każdym państwie członkowskim były w stanie uzyskać bezpośredni dostęp w czasie rzeczywistym do krajowego rejestru

PE632.800v01-00

bazami danych. Te wspólne zasady określają, który organ odpowiada za dostęp do danych, dalsze korzystanie i aktualizację danych po uzyskaniu do nich dostępu, oraz obejmują w tym celu zasady wprowadzania danych i ich monitorowania.

elektronicznego każdego państwa członkowskiego, zgodnie z ust. 5. Takie wspólne zasady obejmują przepisy regulujące format wymienianych danych, procedury techniczne w zakresie elektronicznego dostępu do rejestrów innych państw członkowskich i interoperacyjność tych rejestrów, a także szczegółowe zasady dotyczące dostępu do danych, ich wprowadzania i monitorowania.

”

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>)

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 18 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. *Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę z innymi państwami członkowskimi informacji dotyczących stosowania niniejszego rozporządzenia. Do dnia 31 grudnia 2018 r. państwa członkowskie przekażą Komisji nazwy i adresy swoich punktów kontaktowych. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich zmianach dotyczących punktów kontaktowych.*

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 18 – ustęp 1 a (nowy)

Poprawka

1. *Właściwe organy państw członkowskich ściśle ze sobą współpracują i niezwłocznie udzielają sobie wzajemnie pomocy oraz wszelkich niezbędnych informacji, aby ułatwić wdrażanie i egzekwowanie niniejszego rozporządzenia.*

1a. Do celów ust. 1 współpraca administracyjna, o której mowa w niniejszym artykule, odbywa się za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012^{1a}, który umożliwia wszystkim przewoźnikom przekazywanie danych w ich własnym języku.

^{1a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym i uchylające decyzję Komisji 2008/49/WE („rozporządzenie w sprawie IMI”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 18 – ustęp 3

3. Państwa członkowskie odpowiadają na wnioski o informacje otrzymane od wszystkich właściwych organów innych państw członkowskich oraz, **w stosownych przypadkach**, przeprowadzają kontrole, inspekcje i dochodzenia dotyczące przestrzegania wymogu ustanowionego w art. 3 ust. 1 lit. a) przez przewoźników drogowych mających siedzibę na ich terytorium. Wnioski o udzielenie informacji przesyłane przez właściwe organy państw członkowskich **muszą zawierać uzasadnienie**. W tym celu wnioski powinny zawierać rzeczowe

3. Państwa członkowskie odpowiadają na wnioski o informacje otrzymane od wszystkich właściwych organów innych państw członkowskich oraz przeprowadzają kontrole, inspekcje i dochodzenia dotyczące przestrzegania wymogu ustanowionego w art.3 ust.1 lit. a) przez przewoźników drogowych mających siedzibę na ich terytorium. Wnioski o udzielenie informacji przesyłane przez właściwe organy państw członkowskich **są należycie uzasadnione i umotywowane**. W tym celu wnioski powinny zawierać rzeczowe informacje dotyczące

informacje dotyczące ewentualnych naruszeń art. 3 ust. 1 lit. a).

ewentualnych naruszeń art. 3 ust. 1 lit. a).

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 18 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. W przypadku gdy państwo członkowskie, do którego wniosek był skierowany, uzna, że nie jest on wystarczająco uzasadniony, informuje o tym państwo członkowskie, które złożyło wniosek w ciągu **dziesięciu** dni roboczych. Państwo członkowskie, które złożyło wniosek, przedstawia dalsze informacje na poparcie wniosku. Jeżeli nie jest to możliwe, wniosek może zostać odrzucony przez państwo członkowskie, do którego był skierowany.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 18 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Jeżeli udzielenie żądanych **informacji**, przeprowadzenie kontroli lub dochodzenia jest trudne **lub** niemożliwe, dane państwo członkowskie **niezwłocznie** informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie w ciągu **dziesięciu** dni roboczych, **podając przyczyny**. Zainteresowane państwa członkowskie **omawiają ze sobą wszelkie pojawiające się trudności** w celu znalezienia **dla nich** rozwiązania.

Poprawka

4. W przypadku gdy państwo członkowskie, do którego wniosek był skierowany, uzna, że nie jest on wystarczająco uzasadniony, informuje o tym państwo członkowskie, które złożyło wniosek w ciągu **pięciu** dni roboczych. Państwo członkowskie, które złożyło wniosek, przedstawia dalsze informacje na poparcie wniosku. Jeżeli nie jest to możliwe, wniosek może zostać odrzucony przez państwo członkowskie, do którego był skierowany.

Poprawka

5. Jeżeli udzielenie **informacji** żądanych **we wniosku lub** przeprowadzenie kontroli lub dochodzenia jest trudne **bądź** niemożliwe, dane państwo członkowskie informuje o tym wnioskujące państwo członkowskie w ciągu **pięciu** dni roboczych, **należycie uzasadniając, dlaczego jest to trudne lub niemożliwe**. Zainteresowane państwa członkowskie **współpracują** w celu znalezienia rozwiązania **wszelkich pojawiających się trudności**. **W przypadku**

jakichkolwiek utrzymujących się problemów z wymianą informacji lub stałej odmowy udzielenia informacji bez podania odpowiedniego uzasadnienia Komisja po uzyskaniu informacji i przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi może podjąć wszelkie niezbędne środki w celu zaradzenia tej sytuacji.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 18 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. W odpowiedzi na wnioski, o których mowa w ust. 3, państwa członkowskie dostarczają wymagane informacje i przeprowadzają żądane kontrole, inspekcje i dochodzenia w terminie **dwudziestu pięciu** dni roboczych od otrzymania wniosku, chyba że poinformowały wnioskujące państwo członkowskie, że wniosek jest niewystarczająco uzasadniony lub zgłosiły na podstawie ust. 4 i 5 niemożność ich przeprowadzenia lub zaistniałe trudności.

Poprawka

6. W odpowiedzi na wnioski, o których mowa w ust. 3, państwa członkowskie dostarczają wymagane informacje i przeprowadzają żądane kontrole, inspekcje i dochodzenia w terminie **piętnastu** dni roboczych od otrzymania wniosku, chyba że **odnośnie państwa członkowskie ustalą inny termin bądź** poinformowały wnioskujące państwo członkowskie, że wniosek jest niewystarczająco uzasadniony lub zgłosiły na podstawie ust. 4 i 5 niemożność ich przeprowadzenia lub zaistniałe trudności, **dla których nie znaleziono żadnego rozwiązania.**

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

12a) dodaje się art. 18a w brzmieniu:

Artykuł 18a

Środki towarzyszące

1. Państwa członkowskie podejmują środki towarzyszące na rzecz rozwoju, ułatwiania i promowania wymiany między urzędnikami odpowiedzialnymi za współpracę administracyjną i wzajemną pomoc państw członkowskich, a także za monitorowanie przestrzegania obowiązujących przepisów niniejszego rozporządzenia oraz ich egzekwowania.

2. Komisja zapewnia wsparcie techniczne oraz inne wsparcie w celu dalszego usprawnienia współpracy administracyjnej i zwiększenia wzajemnego zaufania między państwami członkowskimi, w tym za pośrednictwem promowania wymian wśród personelu oraz wspólnych programów szkoleniowych, a także opracowywania inicjatyw w zakresie najlepszych praktyk oraz ułatwiania i promowania ich realizacji. Komisja może wykorzystać – nie naruszając uprawnień Parlamentu Europejskiego i Rady w ramach procedury budżetowej – dostępne instrumenty finansowania mające na celu dalsze budowanie potencjału i zacieśnienie współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi.

3. Państwa członkowskie ustanawiają program wzajemnych weryfikacji, w którym uczestniczą wszystkie właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, zapewniając przy tym odpowiednią rotację takich właściwych organów dokonujących przeglądu i poddawanych przeglądowi. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych programach co dwa lata w ramach sprawozdania z działalności właściwych organów, o którym mowa w art. 26.

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 26 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Każdego roku państwa członkowskie opracowują sprawozdanie w sprawie korzystania z pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton** na ich terytorium i przekazują je Komisji nie później niż do dnia 30 czerwca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego. Sprawozdanie to zawiera:

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 26 – ustęp 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) liczbę zezwoleń wydanych przedsiębiorstwom wykonującym 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 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 26 – ustęp 3 – litera b

Poprawka

3. Każdego roku państwa członkowskie opracowują sprawozdanie w sprawie korzystania z pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej, **łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, wykorzystywanymi w transporcie międzynarodowym i znajdujących się** na ich terytorium i przekazują je Komisji nie później niż do dnia 30 czerwca roku następującego po zakończeniu okresu sprawozdawczego. Sprawozdanie to zawiera:

Poprawka

a) liczbę zezwoleń wydanych przedsiębiorstwom wykonującym zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy wyłącznie pojazdami silnikowymi **o dopuszczalnej masie całkowitej, łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, wykorzystywanymi w transporcie międzynarodowym**;

Tekst proponowany przez Komisję

b) liczbę pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton**, zarejestrowanych w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Poprawka

b) liczbę pojazdów **silnikowych** o dopuszczalnej masie całkowitej, **łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, wykorzystywanych w transporcie międzynarodowymi** zarejestrowanych w danym państwie członkowskim w każdym roku kalendarzowym;

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 26 – ustęp 3 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) łączną liczbę pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton**, zarejestrowanych w danym państwie członkowskim na dzień 31 grudnia każdego roku;

Poprawka

c) łączną liczbę pojazdów **silnikowych** o dopuszczalnej masie całkowitej, **łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, wykorzystywanych w transporcie międzynarodowym i** zarejestrowanych w danym państwie członkowskim na dzień 31 grudnia każdego roku;

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 26 – ustęp 3 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) szacowany udział pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton lub zespołów** pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej **nieprzekraczającej 3,5 ton** w ogólnej działalności w zakresie transportu drogowego wszystkich pojazdów zarejestrowanych w danym państwie członkowskim, w podziale na przewozy

Poprawka

d) szacowany udział pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej, **łącznie z przyczepami, wynoszącej od 2,4 do 3,5 tony, a także** pojazdów **silnikowych** o dopuszczalnej masie całkowitej **poniżej 2,4 tony** w ogólnej działalności w zakresie transportu drogowego wszystkich pojazdów zarejestrowanych w danym państwie członkowskim, w podziale na przewozy

krajowe, międzynarodowe i kabotaż.

krajowe, międzynarodowe i kabotaż.

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 26 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Na podstawie informacji zebranych przez Komisję zgodnie z ust. 3 i dodatkowych dowodów, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie zmiany łącznej liczby pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej **3,5 ton lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton wykonujących krajowe i międzynarodowe przewozy drogowe**. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

Poprawka

4. Na podstawie informacji zebranych przez Komisję zgodnie z ust. 3 i dodatkowych dowodów, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie zmiany łącznej liczby pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej, **łącznie z przyczepami, 2,4 do 3,5 tony i wykonujących przewozy drogowe**. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 26 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie na temat wniosków złożonych przez nie na podstawie art. 18 **ust. 3 i 4** oraz odpowiedzi otrzymanych od innych państw członkowskich, a także skutków działań podjętych na podstawie dostarczonych informacji.”;

Poprawka

5. Każdego roku państwa członkowskie przekazują Komisji sprawozdanie na temat wniosków złożonych przez nie na podstawie art.18 oraz odpowiedzi otrzymanych od innych państw członkowskich, a także skutków działań podjętych na podstawie dostarczonych informacji.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009
Artykuł 26 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

16a. dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

5a. Na podstawie informacji zebranych przez Komisję zgodnie z ust. 5, a także dodatkowych dowodów Komisja, najpóźniej do 31 grudnia 2020 r., przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie szczegółowe sprawozdanie w sprawie zakresu współpracy administracyjnej między państwami członkowskimi, ewentualnych niedociągnięć w tym względzie oraz możliwych sposobów usprawnienia współpracy. Na podstawie tego sprawozdania Komisja ocenia, czy konieczne jest zaproponowanie dodatkowych środków.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 1 – ustęp 1 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a) w art. 1 ust. 1 dodaje się następujący akapit:

„Niniejsze rozporządzenie ma także zastosowanie do przychodzącego lub wychodzącego drogowego przewozu towarów jako początkowego lub końcowego etapu, lub zarówno początkowego, jak i końcowego etapu transportu kombinowanego określonego w dyrektywie Rady 92/106/EWG.”;

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 b (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 1 – ustęp 2

Tekst obowiązujący

2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a danym państwem trzecim.

Poprawka

1b) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i w odwrotnym kierunku niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do części przejazdu na terytorium dowolnego państwa członkowskiego, przez które odbywa się tranzyt. ***Ten przejazd tranzytowy wyłącza się jednak z zakresu zastosowania dyrektywy w sprawie delegowania pracowników.*** Rozporządzenie nie ma zastosowania do tej części przejazdu na terytorium państwa członkowskiego załadunku lub rozładunku, jeśli nie została zawarta niezbędna umowa między Wspólnotą a danym państwem trzecim.”;

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 b (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 1 – ustęp 5 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b) ust. 5 lit. c) otrzymuje brzmienie:

c) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami, nie przekracza 2,4 tony;

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 2 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) „tranzyt” oznacza przejazd pojazdu z ładunkiem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, w przypadku gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu nie znajduje się w tych państwach członkowskich ani państwach trzecich.

Uzasadnienie

Ta definicja jest potrzebna w celu ustanowienia zasad delegowania kierowców w COM(2017)0278.

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 3 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a) w ust. 1 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) wykonuje przewozy międzynarodowe z wykorzystaniem pojazdów wyposażonych w inteligentne tachografy, jak określono w art. 3 i rozdziale II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014^{1a}.”;

^{1a} Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5 – litera a
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 8 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, są uprawnieni do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, przewozów kabotażowych w przyjmującym państwie członkowskim lub sąsiadujących państwach członkowskich. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego ma miejsce w ciągu 5 dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.;

Poprawka

2. Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, są uprawnieni do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, przewozów kabotażowych w przyjmującym państwie członkowskim lub sąsiadujących państwach członkowskich. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego ma miejsce w ciągu 5 dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym, ***pod warunkiem istnienia mającej zastosowanie umowy przewozu.***;

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5 – litera a a (nowa)
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 8 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) dodaje się ustęp w brzmieniu:
„2a. Po upływie okresu 5 dni, o którym mowa w ust. 2, przewoźnicy nie są

uprawnieni do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego zespołu, przewozów kabotażowych w tym samym przyjmującym państwie członkowskim w ciągu 60 godzin.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5 – litera c
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 8 – ustęp 4 a

Tekst proponowany przez Komisję

Dowody, o których mowa w ust. 3, są przedstawiane lub przesyłane na żądanie upoważnionemu funkcjonariuszowi służb kontrolnych przyjmującego państwa członkowskiego i w czasie trwania kontroli drogowej. *Mogą one* być *przedstawiane* lub *przesyłane* w formie elektronicznej, w *podlegającej zmianie ustrukturyzowanej formie, którą* można *bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania za pomocą komputerów, jak np.* eCMR.* Podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, który może dostarczyć mu dowód, o którym mowa w ust. 3.

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5 a (nowy)
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 9 – ustęp 1 – litera e a (nowa)

Poprawka

Dowody, o których mowa w ust. 3, są przedstawiane lub przesyłane na żądanie upoważnionemu funkcjonariuszowi służb kontrolnych przyjmującego państwa członkowskiego i w czasie trwania kontroli drogowej. *Państwa członkowskie akceptują fakt, że takie dowody mogą* być *przedstawione* lub *przesłane* w formie elektronicznej, z *zastosowaniem ustrukturyzowanego i edytowalnego formatu, który* można *przechowywać i przetwarzać na komputerze, np. w formie elektronicznego listu przewozowego (eCMR) na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów.* Podczas kontroli drogowej kierowca musi mieć możliwość skontaktowania się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, który może dostarczyć mu dowód, o którym mowa w ust. 3.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a) w art. 9 ust. 1 dodaje się literę w brzmieniu:

ea) wynagrodzenia i corocznego płatnego urlopu, jak określono w art. 3 ust. 1 akapit pierwszy lit. b) i c) dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady^{1a}.”;

^{1a} **Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).**

Poprawka 64

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 10 a – nagłówek**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Kontrole

Inteligentne egzekwowanie

Poprawka 65

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 10 a – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Każde państwo członkowskie organizuje kontrole w taki sposób, aby od dnia 1 stycznia 2020 r. w każdym roku kalendarzowym kontrolować co najmniej 2 % wszystkich przewozów kabotażowych wykonywanych na ich terytorium. Od dnia 1 stycznia 2022 r. odsetek ten zwiększony zostaje do co najmniej 3 %. Podstawą do obliczania przedmiotowego

1. Z myślą o lepszym egzekwowaniu obowiązków określonych w niniejszym rozdziale państwa członkowskie zapewniają stosowanie na swoim terytorium spójnej krajowej strategii egzekwowania przepisów. Strategia ta koncentruje się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE

odsetka są łączne przewozy kabotażowe w danym państwie członkowskim, w tonokilometrach w roku t-2, zgodnie z danymi Eurostatu.

Parlamentu Europejskiego i Rady1a.

1a Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35).

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 10 a – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Każde państwo członkowskie dopilnowuje, by kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały w stosownych przypadkach kontrolę przewozów kabotażowych.

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 10 a – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Do celów ust. 2 państwa członkowskie mają dostęp do istotnych zapisanych informacji i danych, przetwarzanych lub przechowywanych w inteligentnym tachografie, o którym mowa w rozdziale II rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i w elektronicznych

dokumentach przewozowych, takich jak elektroniczne listy przewozowe (eCMR) na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 10 a – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Państwa członkowskie udzielają dostępu do tych danych wyłącznie właściwym organom upoważnionym do przeprowadzania kontroli naruszeń aktów prawnych określonych w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie przekazują Komisji dane kontaktowe wszystkich znajdujących się na ich terytorium właściwych organów, którym udzieliły dostępu do tych danych. Do [XXX] Komisja sporządza wykaz wszystkich właściwych organów i przekazuje go państwom członkowskim. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach wykazu.

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 10 a – ustęp 2 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2c. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 14b w celu określenia cech danych, do których państwa członkowskie mają mieć dostęp, warunków

wykorzystywania takich danych i technicznych specyfikacji dotyczących ich przekazywania i dostępu do nich, przy czym w aktach tych określa się w szczególności:

a) szczegółowy wykaz informacji i danych, do których mają mieć dostęp właściwe organy krajowe, a w tym co najmniej czas i lokalizacja przejść granicznych, załadunek i rozładunek, numer rejestracyjny pojazdu i dane kierowcy;

b) prawa dostępu przez właściwe organy, w stosownych przypadkach zróżnicowane w zależności od rodzaju właściwego organu, rodzaju dostępu oraz celu wykorzystania danych;

c) specyfikacje techniczne dotyczące przekazywania danych, o których mowa w lit. a), lub dostępu do nich, w tym w stosownych przypadkach maksymalny okres przechowywania danych, zróżnicowany w razie potrzeby w zależności od rodzaju danych.

Poprawka 70

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009

Artykuł 10 a – ustęp 2 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2d. Wszelkie dane osobowe, o których mowa w niniejszym artykule, są dostępne lub przechowywane nie dłużej niż jest to niezbędne do celów, do których dane zostały zgromadzone lub w związku z którymi są dalej przetwarzane. Gdy takie dane nie są już dłużej potrzebne do tych celów, zostają zniszczone.

Poprawka 71

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 10 a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Co najmniej trzy razy w roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe przewozów kabotażowych. Kontrole te podejmowane są jednocześnie przez organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów w dziedzinie transportu drogowego z dwóch lub więcej państw członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na swoim własnym terytorium. Po przeprowadzeniu skoordynowanych kontroli drogowych **krajowe punkty kontaktowe wyznaczone zgodnie z art. 18 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009******, wymieniają się informacjami na temat liczby i rodzaju stwierdzonych naruszeń.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009
Artykuł 14 a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie przewidują kary **wobec** nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców, z tytułu nieprzestrzegania przepisów rozdziałów II i III, **w przypadkach świadomego zlecenia usług transportowych, naruszających** niniejsze rozporządzenie.

Poprawka

3. Co najmniej trzy razy w roku państwa członkowskie przeprowadzają skoordynowane kontrole drogowe przewozów kabotażowych, **przy czym mogą je wykonywać łącznie z kontrolami prowadzonymi zgodnie z art. 5 dyrektywy 2006/22/WE**. Kontrole te podejmowane są jednocześnie przez organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów w dziedzinie transportu drogowego z dwóch lub więcej państw członkowskich, przy czym każdy z tych organów działa na swoim własnym terytorium. Po przeprowadzeniu skoordynowanych kontroli drogowych **państwa członkowskie** wymieniają się informacjami na temat liczby i rodzaju stwierdzonych naruszeń.

Poprawka

Państwa członkowskie przewidują **skuteczne, proporcjonalne i odstraszające** kary **dla** nadawców ładunków, spedytorów, wykonawców i podwykonawców z tytułu nieprzestrzegania przepisów rozdziałów II i III, **jeżeli wiedzą oni lub zgodnie z logiką powinni wiedzieć, że zlecane przez nich usługi transportowe naruszają** niniejsze rozporządzenie.

Jeżeli nadawcy ładunków, spedytorzy, wykonawcy i podwykonawcy zlecają usługi transportowe przedsiębiorstwom

transportowym o niskim stopniu ryzyka zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE, nie odpowiadają za sankcje za naruszenia, chyba że zostanie udowodnione, iż rzeczywiście wiedzieli o tych naruszeniach.

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 10

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009

Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Najpóźniej do **dnia** 31 stycznia każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o liczbie kontroli **przewozów kabotażowych** przeprowadzonych w poprzednim roku kalendarzowym zgodnie z art. 10a. Informacje te obejmują liczbę pojazdów poddanych kontroli oraz liczbę sprawdzonych tonokilometrów.”;

Poprawka

3. Najpóźniej do ... **[dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie przekazują Komisji krajowe strategie wdrażania przepisów przyjęte zgodnie z art. 10a. Najpóźniej do** 31 stycznia każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o liczbie **operacji kontroli przestrzegania przepisów** przeprowadzonych w poprzednim roku kalendarzowym zgodnie z art. 10a, **w tym w stosownych przypadkach o liczbie przeprowadzonych kontroli**. Informacje te obejmują liczbę pojazdów poddanych kontroli oraz liczbę sprawdzonych tonokilometrów.”;

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 10

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009

Artykuł 17 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Do końca 2022 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące stanu unijnego rynku transportu drogowego. Sprawozdanie zawiera analizę sytuacji rynkowej, w tym ocenę skuteczności

*kontroli oraz zmian w warunkach
zatrudnienia w zawodzie.*