



**2017/0123(COD)**

18.12.2017

**\*\*\*I**

## **PROJEKT SPRAWOZDANIA**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze (COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Jens Nilsson

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

### ***Poprawki do projektu aktu***

#### **Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn**

Skreślenia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się wytłuszczonym drukiem i kursywą w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz wskazujący obowiązujący akt i czwarty wiersz wskazujący przepis tego aktu, którego dotyczy poprawka.

#### **Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego**

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla. Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu **wytłuszczonym drukiem i kursywą** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	37



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze (COM(2017)0281 – C8- 0169/2017– 2017/0123(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0281),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0169/2017),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia ... 2017 r.<sup>1</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia ... 2017 r.<sup>2</sup>,
  - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię przedstawioną przez Komisję Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (A8-0000/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C z , s. .

<sup>2</sup> Dz.U. C z , s. .

## 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 ***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 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. ***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 ton w transporcie międzynarodowym*** poprzez określenie wspólnych zasad, a tym samym zbliżyć warunki konkurencji między wszystkimi przewoźnikami.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Proponuje się uwzględnić tylko lekkie pojazdy użytkowe wykorzystywane w transporcie międzynarodowym o całkowitej masie od 2,4 do 3,5 tony, aby zagwarantować równe szanse działania ciężkim i lekkim pojazdom użytkowym bez tworzenia zbędnego obciążenia administracyjnego. W ich przypadku wszystkie cztery wymogi powinny mieć zastosowanie,*

*jeżeli mają zamiar wykonywać działalność przewoźnika drogowego.*

## **Poprawka 2**

### **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. en

### *Uzasadnienie*

*Skuteczne zwalczanie nielegalnego kabotażu wymaga wielokrotnych wyroków skazujących za nielegalny kabotaż i inne poważne i powtarzające się naruszenia przepisów dotyczących kabotażu, które powinny skutkować negatywnymi konsekwencjami dla reputacji firmy.*

## **Poprawka 3**

### **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

*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, **liczba** zatrudnionych przez nich pracowników,

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.

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

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Ogromne znaczenie dla ich skuteczności ma, aby wszystkie krajowe rejestry elektroniczne były aktualne i wzajemnie powiązane oraz aby wszystkie istotne dane w nich zawarte były bezpośrednio dostępne do konsultacji dla wszystkich odpowiednich właściwych organów wszystkich państw członkowskich, w tym podczas kontroli drogowych, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji 2016/480.*

#### **Poprawka 4**

##### **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 zapewniona zostanie uczciwa konkurencja na równych warunkach działania między wszystkimi przewoźnikami oraz zachowane osiągnięcia unijnego rynku wewnętrznego.***

Or. en



## Uzasadnienie

Warunkiem skutecznego wdrożenia są proste i jasne przepisy, które prowadzą do uczciwej konkurencji i równych warunków działania między różnymi przewoźnikami.

### Poprawka 5

#### 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 międzynarodowe przewozy kabotażowe do lub z państwa członkowskiego siedziby przewoźnika.** W celu ułatwienia kontroli i wyeliminowania niepewności, należy znieść ograniczenia dotyczące liczby przewozów kabotażowych wykonywanych po **takim** przewozie międzynarodowym, a liczba dni, w czasie których można wykonywać takie przewozy, powinna zostać ograniczona.

Or. en

## Uzasadnienie

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

### Poprawka 6

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(14a) Skuteczne wdrożenie i egzekwowanie niniejszego rozporządzenia jest utrudnione w momencie, gdy inne**

*przepisy unijne są wykorzystywane przez przewoźników w celu niewłaściwego obejścia przepisów dotyczących kabotażu, wbrew intencjom ustawodawcy. W związku z tym dyrektywa Rady 92/106/EWG \* („dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego”) powinna zostać zmieniona w taki sposób, aby zapewnić, że przepisy dotyczące kabotażu określone w niniejszym rozporządzeniu nie będą niewłaściwie obchodzone przez przewoźników wykorzystujących tę dyrektywę.*

---

*\* 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 (OJ L 368, 17.12.1992, p. 38).*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Obecnie niektórzy przewoźnicy nadużywają dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego, aby niewłaściwie obchodzić przepisy dotyczące kabotażu. Mimo że cel dyrektywy, a mianowicie zachęcanie do intermodalności, a więc ograniczanie emisji gazów cieplarnianych, ma wielkie znaczenie, osiągnięcie go powinno być możliwe bez konieczności niewłaściwego obchodzenia przepisów dotyczących kabotażu, co szkodzi uczciwej konkurencji. Tę kwestię należy wziąć pod uwagę, dokonując oceny niedawnego wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.*

#### **Poprawka 7**

##### **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

*Poprawka*

(15) ***Efektywne i skuteczne egzekwowanie przepisów to warunek wstępny uczciwej konkurencji na rynku wewnętrznym. Dalsza digitalizacja egzekwowania ma kluczowe znaczenie,***

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.

***ponieważ uwolni dodatkowy potencjał egzekwowania, ograniczy zbędne obciążenia administracyjne i pozwoli skoncentrować się na przewoźnikach wysokiego ryzyka. Niezbędna jest szybka aktualizacja i wykorzystywanie inteligentnych tachografów oraz elektronicznych dokumentów przewozowych (eCMR).*** 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 8**

### **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 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;*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Proponuje się uwzględniać tylko lekkie pojazdy użytkowe wykorzystywane w transporcie międzynarodowym o całkowitej masie od 2,4 do 3,5 tony, aby zagwarantować równe szanse działania ciężkim i lekkim pojazdom użytkowym bez tworzenia zbędnego obciążenia administracyjnego. W ich przypadku wszystkie cztery wymogi powinny mieć zastosowanie, jeżeli mają zamiar wykonywać działalność przewoźnika drogowego.*

#### **Poprawka 9**

##### **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*

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;”;

*Poprawka*

Wszelkie przewozy drogowe, za które nie otrzymuje się wynagrodzenia i które nie generują żadnych dochodów uznaje się za przewóz wyłącznie do celów niezarobkowych;”;

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Dostosowanie do wniosku w sprawie zmiany rozporządzenia o tachografach (COM(2017)0277).*

#### **Poprawka 10**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 – litera b**

*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*

*Proponuje się uwzględnić tylko lekkie pojazdy użytkowe wykorzystywane w transporcie międzynarodowym o całkowitej masie od 2,4 do 3,5 tony, aby zagwarantować równe szanse działania ciężkim i lekkim pojazdom użytkowym bez tworzenia zbędnego obciążenia administracyjnego. W ich przypadku wszystkie cztery wymogi powinny mieć zastosowanie, jeżeli mają zamiar wykonywać działalność przewoźnika drogowego.*

#### **Poprawka 11**

**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 **stosowny i odpowiadający skali działalności przedsiębiorstwa** lokal, w którym przechowuje dokumenty, **w formie pisemnej lub elektronicznej**, dotyczące głównej działalności przedsiębiorstwa **lub zabezpiecza do nich dostęp**, w szczególności: umowy handlowe, dokumenty księgowe, akta 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. en

*Uzasadnienie*

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

**Poprawka 12**

**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) **skutecznie i w sposób ciągły zarządzać** przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), **z ilością miejsc parkingowych odpowiednią do wielkości floty pojazdów i z odpowiednim sprzętem technicznym znajdującym się w tym państwie członkowskim;**

Or. en

### *Uzasadnienie*

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

### **Poprawka 13**

**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 aktywa i zatrudniać pracowników *proporcjonalnie* do działalności *przedsiębiorstwa.*

Or. en

### *Uzasadnienie*

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

### **Poprawka 14**

**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*

*da) dodaje się lit. f) w brzmieniu:*  
*f) posiadać jasny związek między przewozami realizowanymi z użyciem pojazdów, o których mowa w lit. b), i państwem członkowskim siedziby.*

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Wymogi dotyczące rzeczywistej i stałej siedziby powinny obejmować także pewien rodzaj*

*powiązania między przewozami i państwem członkowskim siedziby, aby uniknąć sytuacji stałego i systematycznego kabotażu oraz kierowców-koczowników wykonujących przewozy z przedsiębiorstwa, do którego pojazdy nigdy nie powracają.*

## **Poprawka 15**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

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

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(xiii) kabotaż**

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Skuteczne zwalczanie nielegalnego kabotażu wymaga wielokrotnych wyroków skazujących za nielegalny kabotaż i inne poważne i powtarzające się naruszenia przepisów dotyczących kabotażu, które powinny skutkować negatywnymi konsekwencjami dla reputacji firmy.*

## **Poprawka 16**

### **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*

*Poprawka*

***„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 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

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



*Uzasadnienie*

*Ogromne znaczenie dla ich skuteczności ma, aby wszystkie krajowe rejestry elektroniczne były wzajemnie powiązane oraz aby wszystkie istotne dane w nich zawarte były bezpośrednio dostępne do konsultacji dla wszystkich odpowiednich właściwych organów wszystkich państw członkowskich, w tym podczas kontroli drogowych, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji 2016/480.*

**Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera b a (nowa)**

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 16 – ustęp 5

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

**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.**

**ba) ust. 5 otrzymuje brzmienie:**

**„5. Państwa** członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, aby krajowe rejestry elektroniczne zostały połączone ze sobą i były dostępne w całej **Unii** w **taki sposób, że dane, o których mowa w ust. 2, są bezpośrednio dostępne wszystkim odpowiednim właściwym organom i jednostkom kontrolnym wszystkich państw członkowskich.**

*Uzasadnienie*

*Ogromne znaczenie dla ich skuteczności ma, aby wszystkie krajowe rejestry elektroniczne były wzajemnie powiązane oraz aby wszystkie istotne dane w nich zawarte były bezpośrednio dostępne do konsultacji dla wszystkich odpowiednich właściwych organów wszystkich państw członkowskich, w tym podczas kontroli drogowych.*

## Poprawka 18

### 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 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.

#### *Poprawka*

**bb) ust. 6 otrzymuje brzmienie:**

**6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych** zgodnie z art. 24, **aby ustanowić i aktualizować wspólne zasady zapewniające, że krajowe rejestry elektroniczne są w pełni wzajemnie połączone i interoperacyjne w taki sposób, że właściwy organ lub jednostka kontrolna w każdym państwie członkowskim jest w stanie uzyskać bezpośredni dostęp do krajowego rejestru elektronicznego każdego państwa członkowskiego, zgodnie z ust. 5. Wspólne zasady mogą regulować format** wymienianych danych, procedury techniczne w zakresie elektronicznego dostępu do rejestrów innych państw członkowskich i wspierania interoperacyjności krajowych rejestrów elektronicznych z innymi odpowiednimi bazami danych, **a także szczegółowe zasady dotyczące dostępu do danych,** wprowadzania danych i ich monitorowania.

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32009R1071>)

#### *Uzasadnienie*

*Ogromne znaczenie dla ich skuteczności ma, aby wszystkie krajowe rejestry elektroniczne były wzajemnie powiązane oraz aby wszystkie istotne dane w nich zawarte były bezpośrednio dostępne do konsultacji dla wszystkich odpowiednich właściwych organów wszystkich państw członkowskich, w tym podczas kontroli drogowych. W związku z tym należy aktualizować i zaostrzyć rozporządzenie wykonawcze Komisji 2016/480. Ponadto należy stosować*

*odpowiednie procedury ustawodawcze zamiast przestarzałych procedur komitologii.*

## **Poprawka 19**

### **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 prześlą 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*

1. *Właściwe organy państw członkowskich blisko współpracują i udzielają sobie sprawnie wzajemnej pomocy oraz wszelkich niezbędnych informacji, aby ułatwić wdrażanie, stosowanie i egzekwowanie rozporządzenia. Współpraca administracyjna i wzajemna pomoc między właściwymi organami państw członkowskich, 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\*.*

---

*\* 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).*

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Właściwe egzekwowanie ma kluczowe znaczenie dla tego wniosku. Obecnie współpraca między państwami członkowskimi w egzekwowaniu rozporządzenia jest nieskuteczna i ograniczona. W obecnym brzmieniu poprawka przywraca ogólne zasady określone w art. 24, który we wniosku skreślono. Ponadto proponuje się stosowanie ustalonego już systemu IMI,*

zgodnie z dyrektywą o egzekwowaniu, zamiast tworzyć nowy system krajowych punktów kontaktowych.

## Poprawka 20

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 18 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Właściwe egzekwowanie ma kluczowe znaczenie dla tego wniosku. Obecnie współpraca między państwami członkowskimi w egzekwowaniu rozporządzenia jest nieskuteczna i ograniczona. Należy przede wszystkim zapewnić płynniejszą, sprawniejszą i skuteczniejszą współpracę między państwami członkowskimi w walce z tzw. firmami przykrywkami.*

## Poprawka 21

### 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*

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.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Właściwe egzekwowanie ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów przedmiotowego wniosku. Obecnie współpraca między państwami członkowskimi w zakresie egzekwowania niniejszego rozporządzenia jest nieskuteczna i ograniczona. Należy przede wszystkim zapewnić płynniejszą, sprawniejszą i skuteczniejszą współpracę między państwami członkowskimi w walce z tzw. firmami przykrywkami.*

**Poprawka 22**

**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*

5. Jeżeli udzielenie informacji **żądanych we wniosku lub** przeprowadzenie kontroli lub dochodzenia jest trudne lub 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 omawiają ze sobą wszelkie pojawiające się trudności w celu znalezienia dla nich rozwiązania. **Jeżeli**

*Komisja zostanie powiadomiona o utrzymującym się problemie z wymianą informacji lub o stałej odmowie udzielenia informacji, może ona podjąć wszelkie niezbędne środki, by zaradzić tej sytuacji, obejmujące w razie potrzeby zbadanie sprawy, wydanie zalecenia lub wszczęcie postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.*

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Właściwe egzekwowanie ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów przedmiotowego wniosku. Obecnie współpraca między państwami członkowskimi w zakresie egzekwowania niniejszego rozporządzenia jest nieskuteczna i ograniczona. Należy przede wszystkim zapewnić płynniejszą, sprawniejszą i skuteczniejszą współpracę między państwami członkowskimi w walce z tzw. firmami przykrywkami. Powyższe sformułowanie jest odzwierciedleniem pojęcia „procedury eskalacji” określonego w dyrektywie 2014/67/UE („dyrektywa w sprawie egzekwowania”).*

### **Poprawka 23**

#### **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.**

### Uzasadnienie

*Właściwe egzekwowanie ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów przedmiotowego wniosku. Obecnie współpraca między państwami członkowskimi w zakresie egzekwowania niniejszego rozporządzenia jest nieskuteczna i ograniczona. Należy przede wszystkim zapewnić płynniejszą, sprawniejszą i skuteczniejszą współpracę między państwami członkowskimi w walce z tzw. firmami przykrywkami.*

### Poprawka 24

#### 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, z pomocą Komisji, 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 ocenia potrzebę zapewnienia wsparcia technicznego oraz innego wsparcia w celu dalszego usprawnienia współpracy administracyjnej i zwiększenia wzajemnego zaufania między państwami członkowskimi za pośrednictwem projektów, w tym propagowania wymian wśród odnośnych urzędników oraz wspólnych programów szkoleniowych, a także opracowywania inicjatyw w zakresie najlepszych praktyk oraz ułatwiania i promowania ich realizacji. Jeżeli Komisja dojdzie do wniosku, że taka potrzeba**

*istnieje, 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.*

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Właściwe egzekwowanie ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów przedmiotowego wniosku. Obecnie współpraca między państwami członkowskimi w zakresie egzekwowania niniejszego rozporządzenia jest nieskuteczna i ograniczona. Środki towarzyszące, takie jak wymiany wśród pracowników, wspólne programy szkoleniowe i wymiany najlepszych praktyk mogłyby odgrywać ważną rolę w zwiększaniu wzajemnego zaufania i skutecznej współpracy między różnymi właściwymi organami krajowymi. Sformułowanie to jest odzwierciedleniem brzmienia dyrektywy 2014/67/UE.*

### **Poprawka 25**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 16**

Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009

Artykuł 26 – ustęp 5 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5a. Na podstawie informacji zebranych przez Komisję zgodnie z ust. 5, a także dodatkowych dowodów, Komisja, najpóźniej do dnia 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.**

Or. en



## Uzasadnienie

Właściwe egzekwowanie ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów przedmiotowego wniosku. Obecnie współpraca między państwami członkowskimi w zakresie egzekwowania niniejszego rozporządzenia jest nieskuteczna i ograniczona. Należy przede wszystkim zapewnić płynniejszą, sprawniejszą i skuteczniejszą współpracę między państwami członkowskimi w walce z tzw. firmami przykrywkami. Ważne jest zatem, aby w ramach nowego systemu uwzględnić przegląd współpracy administracyjnej i w razie potrzeby usprawnić ją.

### Poprawka 26

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009

Artykuł 1 – ustęp 1 – akapit 1 a

*Tekst proponowany przez Komisję*

„Przewóz pustych kontenerów lub palet uważa się za zarobkowy przewóz rzeczy, **we wszystkich przypadkach, gdy jest on przedmiotem umowy przewozu.**”;

*Poprawka*

„Przewozu pustych kontenerów lub palet **nie** uważa się za zarobkowy **międzynarodowy** przewóz rzeczy **do celów rozdziału III**”;

Or. en

## Uzasadnienie

Kabotaż wykonywany tymczasowo i wyraźnie powiązany z rzeczywistym międzynarodowym przewozem transportowym może przyczynić się do zwiększenia efektywności i ograniczyć zbędne puste przebiegi, ale niestety obecny system kabotażu jest nadużywany przez przedsiębiorstwa wykonujące systematyczny kabotaż zatrudniające kierowców-koczowników. Tego rodzaju systematyczny kabotaż należy utrudnić. Przedsiębiorstwa świadczące usługi w zakresie międzynarodowych przewozów transportowych jedynie pustych kontenerów lub palet nie powinny zatem dysponować prawem do kabotażu.

### Poprawka 27

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009

Artykuł 1 – ustęp 5 – litera c

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**1a) ust. 5 lit. c) otrzymuje brzmienie:**

c) *przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, wynosi mniej niż 2,4 tony;*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*W rozporządzeniu należy także uwzględnić lekkie pojazdy użytkowe o masie powyżej 2,4 tony wykorzystywane w transporcie międzynarodowym.*

### **Poprawka 28**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 2 – litera a**  
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009  
Artykuł 2 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6. „przewóz kabotażowy” oznacza krajowy zarobkowy przewóz wykonywany na podstawie tymczasowego zezwolenia w przyjmującym państwie członkowskim, obejmujący przewóz od odbioru towarów w jednym lub kilku punktach załadunku do momentu dostarczenia ich do jednego lub kilku punktów dostawy, jak określono w liście przewozowym;”;**

*skreśla się*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*W połączeniu z proponowanymi przepisami dotyczącymi kabotażu obowiązująca definicja przewozu kabotażowego jest wystarczająco jasna.*

### **Poprawka 29**

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

Artykuł 3

Zasada ogólna

Wykonywanie przewozów międzynarodowych wymaga posiadania licencji wspólnotowej oraz, jeśli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, świadectwa kierowcy.

**2a) art. 3 otrzymuje brzmienie:**

Artykuł 3

Zasada ogólna

Wykonywanie przewozów międzynarodowych wymaga posiadania **inteligentnych tachografów zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014\***, licencji wspólnotowej oraz, jeśli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, świadectwa kierowcy.

---

**\* 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 urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).**

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32009R1072>)

#### *Uzasadnienie*

*Wprowadzenie inteligentnych tachografów we wszystkich przewozach międzynarodowych ma kluczowe znaczenie dla digitalizacji egzekwowania prawa. Doprowadzi to do skuteczniejszego i efektywniejszego egzekwowania obowiązujących przepisów oraz zmniejszenia obciążeń administracyjnych i ograniczenia utraty czasu poświęcanego na kontrole pojazdów w ruchu drogowym.*

## Poprawka 30

**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 **do** lub z państwa członkowskiego, **w którym przewoźnik ma siedzibę, przewoźnik jest uprawniony** do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, przewozów kabotażowych w przyjmującym państwie członkowskim. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego ma miejsce w ciągu **48 godzin** od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach **takiej** dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym, **pod warunkiem istnienia umowy przewozu**.

Or. en

### *Uzasadnienie*

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

## Poprawka 31

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5 – litera b**  
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009  
Artykuł 8 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

„Krajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający poprzedni przewóz międzynarodowy.”;

*Poprawka*

„Krajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający poprzedni przewóz międzynarodowy **do lub z państwa członkowskiego siedziby, a także jeśli wartość umowy przewozu odnoszącej się do tego poprzedniego przewozu międzynarodowego nie jest znacząco niższa niż łączna wartość umów przewozu w ramach przewozów kabotażowych**”;

Or. en

*Uzasadnienie*

*Kabotaż wykonywany tymczasowo i wyraźnie powiązany z rzeczywistym międzynarodowym przewozem transportowym może przyczynić się do zwiększenia efektywności transportu i ograniczyć zbędne puste przebiegi, ale niestety obecny system kabotażu jest nadużywany przez przedsiębiorstwa wykonujące systematyczny kabotaż zatrudniające kierowców-koczowników. Tego rodzaju systematyczny kabotaż należy utrudnić, ponieważ prowadzi on do nieuczciwej konkurencji. Nie należy zatem przyznawać powiązanego prawa do przewozów kabotażowych przedsiębiorstwom świadczącym usługi transportu międzynarodowego o niewielkiej wartości.*

**Poprawka 32**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 5 – litera b a (nowa)**

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009

Artykuł 8 – ustęp 3 – litera g a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**ba) w ust. 3 dodaje się punkt w brzmieniu:**

**ga) wartość towarów.**

Or. en

## Uzasadnienie

*Należy utrudniać systematyczny kabotaż, ponieważ prowadzi on do nieuczciwej konkurencji. Nie należy zatem przyznawać powiązanego prawa do przewozów kabotażowych przedsiębiorstwom świadczącym usługi transportu międzynarodowego o niewielkiej wartości. Do celów weryfikacji dowody, o których mowa w ust. 3, powinny również obejmować wartość towarów w odniesieniu do każdego transportu.*

### Poprawka 33

**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*

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 na podstawie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (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.

Or. en

## Uzasadnienie

*Elektroniczny list przewozowy (eCMR) jest bardzo przydatnym narzędziem pozwalającym na dokonywanie możliwie najskuteczniejszych i wiarygodnych kontroli drogowych. Ważne jest zatem, aby wszystkie państwa członkowskie pozwoliły przewoźnikom stosować eCMR jako materiał dowodowy podczas kontroli drogowych, bez względu na to, czy przyjmujące państwo*

członkowskie ratyfikowało tę konwencję. Ma to na celu doprowadzenie do sytuacji, w której we wszystkich przewozach międzynarodowych w najbliższej przyszłości będą stosowane wyłącznie elektroniczne dokumenty przewozowe.

## **Poprawka 34**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

**ea) minimalnych stawek płacy oraz corocznego płatnego urlopu, jak określono w art. 3 ust. 1 lit. b) i c) akapit pierwszy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 96/71/WE\*.**

---

**\* 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).**

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Poprawka w celu wyjaśnienia, że warunki dotyczące pracowników delegowanych (minimalnych stawek płacy oraz corocznego płatnego urlopu) stosuje się bezpośrednio i w całości do każdego przewozu kabotażowego.*

## **Poprawka 35**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 5 b (nowy)**  
Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009  
Artykuł 10 – ustęp 1

*Tekst obowiązujący*

*Poprawka*

**5b) W art. 10 ustęp 1 otrzymuje brzmienie:**

1. W przypadku poważnych zakłóceń krajowego rynku transportowego na danym obszarze geograficznym, spowodowanych lub wzmożonych przez kabotaż, każde państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji w celu zastosowania środków ochronnych i przekazuje jej niezbędne informacje oraz powiadamia ją, jakie działania zamierza podjąć **na swoim terytorium wobec przewoźników mających na jego terytorium swoją siedzibę.**

1. W przypadku poważnych zakłóceń krajowego rynku transportowego na danym obszarze geograficznym, spowodowanych lub wzmożonych przez **kabotaż, a zwłaszcza przez systematyczny kabotaż,** każde państwo członkowskie może zwrócić się do Komisji w celu zastosowania środków ochronnych i przekazuje jej niezbędne informacje oraz powiadamia ją, jakie działania zamierza podjąć.

Or. en

(<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32009R1072>)

#### Uzasadnienie

*Procedura w sprawie środków ochronnych jest ważną procedurą umożliwiającą państwu członkowskiemu, w przypadku poważnych zakłóceń na krajowym rynku transportowym wywołanych przez kabotaż, a zwłaszcza systematyczny kabotaż, wystąpienie do Komisji z wnioskiem o zezwolenie na podjęcie odpowiednich działań. Należy mieć nadzieję, że takie europejskie rozwiązanie utrudni podejmowanie przez państwa członkowskie jednostronnych środków krajowych mających na celu zahamowanie systematycznego kabotażu, które mogą mieć negatywny wpływ na funkcjonowanie rynku wewnętrznego.*

#### Poprawka 36

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 6

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009

Artykuł 10 – ustęp 3 – akapit 1

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

„Komisja bada sytuację, w szczególności na podstawie odpowiednich danych i, po konsultacji z komitetem, powołanym na podstawie art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 165/2014\*\*, w terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku państwa członkowskiego podejmuje decyzję, czy niezbędne są środki ochronne, i w razie konieczności przyjmuje je.

##### *Poprawka*

„Komisja bada sytuację, w szczególności na podstawie odpowiednich danych i, po konsultacji z **właściwą komisją Parlamentu Europejskiego oraz** komitetem, powołanym na podstawie art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 165/2014\*\*, w terminie jednego miesiąca od wpłynięcia wniosku państwa członkowskiego podejmuje decyzję, czy niezbędne są środki ochronne, i w razie



konieczności przyjmuje je.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Procedura w sprawie środków ochronnych jest ważną procedurą umożliwiającą państwu członkowskiemu, w przypadku poważnych zakłóceń na krajowym rynku transportowym wywołanych przez kabotaż, wystąpienie do Komisji z wnioskiem o zezwolenie na podjęcie odpowiednich działań. Taka decyzja nie powinna jednak być podejmowana pochopnie i dlatego ważne jest, aby Komisja zasięgnęła opinii Parlamentu Europejskiego i Rady w tej sprawie.*

### **Poprawka 37**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 7**

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009

Artykuł 10 a – nagłówek

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Kontrole**

**Egzekwowanie przepisów**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Dzięki wprowadzeniu inteligentnych tachografów we wszystkich przewozach międzynarodowych można zdigitalizować egzekwowanie przepisów, co doprowadzi do skuteczniejszego i efektywniejszego egzekwowania obowiązujących przepisów i mniejszych obciążeń administracyjnych, a także skróci czas poświęcany na kontrole pojazdów w ruchu drogowym.*

### **Poprawka 38**

#### **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**

**1. W celu dalszego egzekwowania zobowiązań, o których mowa w niniejszym rozdziale, państwa członkowskie**

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

*zapewniają stosowanie na swoim terytorium jednolitej krajowej strategii egzekwowania przepisów. Strategia ta koncentruje się na przedsiębiorstwach o wysokim stopniu ryzyka, o których mowa w art. 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/22/WE\*, oraz, w miarę możliwości, wykorzystuje informacje i dane zarejestrowane, przetwarzane lub przechowywane przez inteligentne tachografy, o których mowa w rozdziale II rozporządzenia (UE) nr 165/2014, oraz elektroniczne dokumenty przewozowe.*

*Każde państwo członkowskie zapewnia, aby kontrole przewidziane w art. 2 dyrektywy 2006/22/WE obejmowały kontrolę przewozów kabotażowych w przypadku wszystkich przewoźników niebędących rezydentami.*

---

*\* 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).*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Dzięki wprowadzeniu inteligentnych tachografów we wszystkich przewozach międzynarodowych, a także dzięki szerszemu stosowaniu eCMR można zdigitalizować egzekwowanie przepisów, co doprowadzi do skuteczniejszego i efektywniejszego egzekwowania obowiązujących przepisów i mniejszych obciążeń administracyjnych, a także skróci czas poświęcany na kontrole pojazdów w ruchu drogowym. Ponadto kontrole przewozów kabotażowych można przeprowadzać w ramach innych, stosowanych obecnie obowiązkowych kontroli dotyczących czasu pracy i delegowania pracowników.*

## Poprawka 39

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 2 – akapit 1 – punkt 8

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009

Artykuł 14 a – akapit 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*

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

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Wprowadzenie odpowiedzialności łańcuchowej jest bardzo istotne w celu skutecznego zwalczania nielegalnego międzynarodowego transportu i nielegalnego kabotażu. Taka odpowiedzialność została również wprowadzona w innych sektorach oraz w odniesieniu do delegowania pracowników. Jeżeli jednak definicja odpowiedzialności będzie zbyt wąska lub jeżeli kary nie będą skuteczne i odstraszające, w praktyce nie przyniosą one efektów.*

## Poprawka 40

### 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 dnia ... [dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie przekazują Komisji krajowe strategie wdrażania przepisów przyjęte zgodnie z art. 10a. Najpóźniej do dnia 31 stycznia** każdego roku państwa członkowskie informują Komisję o liczbie **operacji na rzecz 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.”;

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Dzięki wprowadzeniu inteligentnych tachografów we wszystkich przewozach międzynarodowych można zdigitalizować egzekwowanie przepisów, co doprowadzi do skuteczniejszego i efektywniejszego egzekwowania obowiązujących przepisów i mniejszych obciążeń administracyjnych, a także skróci czas poświęcany na kontrole pojazdów w ruchu drogowym. Obowiązki sprawozdawcze powinny być zgodne z logiką artykułu dotyczącego egzekwowania przepisów.*

## UZASADNIENIE

### KONTEKST

Sektor transportu drogowego jest bardzo istotny i ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania naszego społeczeństwa. Zapewnia pracę ponad 11 mln osób i odpowiada za niemal połowę przewozów towarów w UE.

W dniu 31 maja 2017 r. Komisja przyjęła „pakiet dotyczący mobilności” w celu zapewnienia uczciwej konkurencji, uproszczenia obowiązujących przepisów, utrzymania rynku wewnętrznego UE i zagwarantowania praw pracowników w tym sektorze.

Pakiet składa się z kilku wniosków ustawodawczych. Jednym z nich jest omawiany wniosek dotyczący zmiany rozporządzeń nr 1071/2009 i 1072/2009 w sprawie dostępu do rynku przewozów drogowych oraz do działalności przewoźnika drogowego. W rozporządzeniach tych ustanowiono przepisy, których przedsiębiorstwa muszą przestrzegać, jeżeli chcą prowadzić działalność na rynku międzynarodowych przewozów drogowych lub na rynkach krajowych innych niż ich własne (kabotaż).

Jednak różnice w interpretacji przepisów, niespójności w ich egzekwowaniu i brak współpracy pomiędzy państwami członkowskimi zmniejszyły ich efektywność, stworzyły niepewność prawa oraz nierówne warunki konkurencji dla przewoźników.

We wnioskach Komisja wprowadza zmiany w czterech osobnych obszarach: firmy przykrywki, pojazdy lekkie, kabotaż i egzekwowanie przepisów.

Niektórzy przewoźnicy otwierają „falszywe spółki zależne” w państwach członkowskich o niższych kosztach pracy, aby wykorzystywać dysproporcje płacowe, a działalność prowadzą wyłącznie w państwach członkowskich, w których wynagrodzenia są wyższe. Efektem jest nieuczciwa przewaga konkurencyjna nad przewoźnikami mającymi zgodnie z prawem siedzibę w państwie członkowskim, w którym prowadzą główną działalność.

Komisja proponuje dalsze zaostrzenie kryteriów dotyczących zakładania przedsiębiorstw w celu zapewnienia, że przewoźnik faktycznie prowadzi działalność w państwie członkowskim prowadzenia przedsiębiorstwa i aby ukrócić wykorzystywanie firm przykrywek. Na przykład w celu prowadzenia działalności gospodarczej z tego państwa członkowskiego przewoźnik posiada majątek i zatrudnia pracowników proporcjonalnie do działalności przedsiębiorstwa.

Ponadto Komisja usprawnia współpracę między państwami członkowskimi w tej dziedzinie. Państwa członkowskie będą musiały ściślej kooperować ze sobą w wykrywaniu firm przykrywek oraz przeprowadzaniu kontroli na miejscu, jeśli zaistnieje taka potrzeba.

Obecnie pojazdy lekkie (poniżej 3,5 t) są wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia nr 1071/2009. Jednak państwa członkowskie mogą stosować jego niektóre przepisy do pojazdów lekkich zarejestrowanych na ich terytorium, czego skutkiem jest mozaika wymogów w całej UE. W związku ze spodziewanym dalszym wzrostem liczby pojazdów lekkich w nadchodzących latach Komisja proponuje, by objąć je niektórymi zasadami dotyczącymi dostępu do zawodu.

Obecnie rynek kabotażu – transportu towarów w obrębie danego państwa członkowskiego przez przewoźnika mającego siedzibę w innym państwie członkowskim – podlega ograniczeniom. Obowiązujące zasady unijne zezwalają na trzy przewozy kabotażowe w ciągu siedmiu dni w ramach dostawy międzynarodowej.

Jednak egzekwowanie tych przepisów jest bardzo trudne. Organy kontrolne wymagają papierowych wersji dokumentów dotyczących liczby przewozów kabotażowych, jednak nie wydaje się to być skuteczne. Ponadto przepisy wdrożono w niespójny sposób w całej UE, co skutkuje obciążeniami administracyjnymi, niepewnością prawa, nieuczciwą konkurencją oraz brakiem zaufania między przewoźnikami krajowymi i zagranicznymi.

Zważywszy, że kabotaż jest prowadzony w niektórych, lecz nie we wszystkich państwach członkowskich, niejasne przepisy i wdrażanie mogą mieć poważny wpływ na przewoźników krajowych działających w tych państwach członkowskich, gdzie kabotaż stanowi istotną część krajowego rynku transportowego. Wynika to głównie z istotnych różnic pod względem płac, systemów podatkowych, składek na ubezpieczenia społeczne i przepisów prawa pracy. Komisja stwierdza, że sektor nie jest jeszcze gotowy do liberalizacji.

W związku z tym proponuje nowy przepis, a mianowicie nieograniczone przewozy kabotażowe w ciągu pięciu dni przewozu międzynarodowego. Jest to połączone ze ścisłym stosowaniem minimalnego wynagrodzenia i prawa do corocznego płatnego urlopu w przyjmującym państwie członkowskim od pierwszego przewozu kabotażowego, możliwością potwierdzenia legalności przewozu kabotażowego za pomocą dokumentów elektronicznych (np. eCMR) oraz obowiązkiem państw członkowskich do przeprowadzenia minimalnej liczby kontroli przewozów kabotażowych.

W celu uwzględnienia różnych poziomów i skuteczności kontroli w państwach członkowskich Komisja proponuje ustanowienie obowiązkowych rocznych progów kontroli kabotażowych i skoordynowanych (transgranicznych) kontroli. Ponadto Komisja pragnie usprawnić współpracę między państwami członkowskimi w drodze przepisów dotyczących wymiany informacji, umożliwić ukierunkowane kontrole dzięki zapewnieniu oceny ryzyka za pośrednictwem europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego oraz w dalszym ciągu zachęcać do wykorzystywania inteligentnych tachografów i dokumentów elektronicznych.

## **OPINIA SPRAWOZDAWCY**

Sprawozdawca wyraża aprobatę dla pakietu dotyczącego mobilności, ponieważ istnieje wyraźna potrzeba przeglądu prawodawstwa w celu zaktualizowania obowiązujących przepisów. Pakiet obejmuje szereg ważnych przepisów, przy czym sprawozdawca podkreśla konieczność ich powiązania w celu zapewnienia jasnych zasad. Ważne jest wprowadzenie spójnych regulacji w celu uniknięcia luk, które powodują nieuczciwą konkurencję między przedsiębiorstwami. W związku z powyższym sprawozdawca ubolewa, że przegląd dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego (dyrektywa 92/106/EWG) oddzielono od pierwszej części pakietu dotyczącego mobilności i ogłoszono później.

Sprawozdawca popiera cel Komisji, tj. wyjaśnienie zasad w celu zapewnienia równych warunków działania i uczciwej konkurencji w sektorze bez tworzenia przy tym zbędnych obciążeń administracyjnych, zwłaszcza dla małych i średnich przedsiębiorstw (MSP).

Aktualizacja prawodawstwa jest też potrzebna, mając na uwadze postęp technologiczny i digitalizację transportu, które są kluczem do zapewnienia skutecznego egzekwowania przepisów.

Jednak sprawozdawca uważa, że omawiany wniosek można poprawić w kilku obszarach w celu zapewnienia wyważonych warunków uczciwej konkurencji i ścisłego egzekwowania przepisów, aby można było rzeczywiście czerpać korzyści z jednolitego rynku.

Sprawozdawca popiera propozycje Komisji dotyczące zwalczania firm przykrywek. Obecnie w UE istnieje ponad 400 takich przedsiębiorstw. Tworzą je przewoźnicy, którzy prowadzą działalność w państwach członkowskich o wysokich płacach i próbują czerpać nadmierne korzyści z niższych kosztów pracy lub podatków w innych państwach członkowskich. Przewoźnicy ci wykorzystują luki w prawodawstwie oraz niekonsekwentne egzekwowanie prawa, co prowadzi do nieuczciwej konkurencji.

Istotne jest wzmocnienie i doprecyzowanie wymogów dotyczących prowadzenia rzeczywistej działalności handlowej oraz uzupełnienie danych, które należy wprowadzać do krajowych rejestrów elektronicznych, w celu uzyskania pełniejszego obrazu struktury własności przedsiębiorstwa.

Ponadto zdaniem sprawozdawcy należy włączyć do tych przepisów pojazdy lekkie, ponieważ rośnie ich liczba na rynku, w związku z czym powinny podlegać tym samym zasadom. Należy też jednak pamiętać, że sektor transportu drogowego składa się z wielu MŚP, które świadczą przewozy tylko w transporcie krajowym. Dlatego też sprawozdawca proponuje ograniczenie zakresu stosowania omawianego rozporządzenia wyłącznie do pojazdów lekkich wykorzystywanych do przewozów międzynarodowych (które stanowią tylko ok. 10 % wszystkich pojazdów lekkich).

Jednak w odniesieniu do tych pojazdów sprawozdawca uważa, że zastosowanie powinny mieć wszystkie cztery kryteria, włącznie z „dobrą reputacją” i „kompetencjami zawodowymi”, jak również wymóg uzyskania licencji wspólnotowej. Zapewni to, że przewozy międzynarodowe z wykorzystaniem pojazdów lekkich będą spełniały te same minimalne normy zawodowe, co reszta sektora transportu drogowego towarów. Sprawozdawca proponuje wyłączenie z zakresu stosowania rozporządzenia pojazdów bardzo lekkich (poniżej 2,4 t) w celu dalszego ograniczenia obciążeń administracyjnych.

Jeżeli chodzi o kabotaż, sprawozdawca zwraca uwagę na cel tych przewozów, a mianowicie zmniejszenie emisji z międzynarodowych przejazdów pustych samochodów ciężarowych oraz tymczasowe wykonywanie takich przewozów. Na przykład jeżeli międzynarodowa działalność transportowa jest połączona z niektórymi przewozami krajowymi w drodze powrotnej, może to zwiększyć efektywność transportu i ograniczyć puste przebiegi.

Jednak obecnie przepisy dotyczące kabotażu są nadużywane w celu umożliwienia przewoźnikom zagranicznym – dzięki systematycznemu powoływaniu się na kabotaż – wykonywania wielokrotnych przewozów w transporcie krajowym. Skutkuje to nieuczciwą konkurencją i dumpingiem socjalnym. Ponieważ przewozy kabotażowe należy traktować tak samo jak krajowe przewozy transportowe, sprawozdawca przypomina, że zastosowanie powinny mieć przepisy dotyczące delegowania kierowców (dyrektywa 96/71/WE). Wskazano na to również we wniosku Komisji dotyczącym tej dyrektywy.

Niestety we wniosku Komisji nie podjęto kwestii systematycznych przewozów kabotażowych. Sprawozdawca uważa, że należy pilnie zająć się tą kwestią. Ważne jest także dopilnowanie, by przedsiębiorstwa transportowe nie mogły nadużywać dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego w celu obchodzenia przepisów dotyczących kabotażu.

W związku z tym sprawozdawca proponuje zmianę w odniesieniu do tego, co dokładnie obejmuje przewóz międzynarodowy dający prawo do kabotażu w celu ukrócenia systematycznych przewozów kabotażowych, na przykład przez uwzględnienie wartości międzynarodowej umowy przewozowej. Ponadto sprawozdawca proponuje ograniczenie czasu, przez który dopuszczone są przewozy kabotażowe, aby podkreślić ich tymczasowy charakter.

Uważa również, że lepsze egzekwowanie przepisów ma kapitalne znaczenie dla osiągnięcia celów analizowanego wniosku. Obecnie egzekwowanie przepisów jest dość słabe, a między państwami członkowskimi występuje szereg rozbieżności. W związku z tym sprawozdawca proponuje wzmocnienie przepisów dotyczących współpracy administracyjnej i egzekwowania przepisów. Aby umożliwić właściwym organom prowadzenie kontroli, należy im zapewnić łatwiejszy dostęp do rejestrów krajowych. Należy też zachęcać do stosowania inteligentnych tachografów oraz zwiększyć wymianę najlepszych praktyk i szkoleń między państwami członkowskimi w zakresie egzekwowania prawa.