

Bruksela, 27 listopada 2023 r.  
(OR. en)

15972/23

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2023/0155(COD)

---

TRANS 535  
SOC 824  
CODEC 2265

## SPRAWOZDANIE

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:             | Sekretariat Generalny Rady                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Do:             | Rada                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Nr poprz. dok.: | 15208/23                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Nr dok. Kom.:   | 9734/23                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Dotyczy:        | Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób<br>– Podejście ogólne |

## I. WPROWADZENIE

1. W dniu 24 maja 2023 r. Komisja przedłożyła Radzie wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób.

2. Celem wniosku jest bardziej elastyczne rozłożenie przerw i okresów odpoczynku dla zawodowych kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób oraz ujednolicenie przepisów mających zastosowanie do przewozów międzynarodowych i przewozów krajowych. Komisja nie proponuje zmian odnośnie do minimalnej długości przerw lub okresów odpoczynku ani maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu. Nadrzędnym celem jest zapewnienie pasażerom sprawnych usług wysokiej jakości, przy jednoczesnej poprawie warunków pracy kierowców, w szczególności aby zminimalizować ich stres i zmęczenie.
3. Szczególne zasady dotyczące przerw i okresów odpoczynku w ramach okazjonalnego przewozu osób uzasadnione są cechami tego przewozu, które różnią się od regularnego przewozu osób i od transportu drogowego towarów. Dotyczy to:
  - sezonowości,
  - interakcji z pasażerami,
  - częstych doraźnych zmian w planowaniu,
  - krótszego średniego dziennego czasu prowadzenia pojazdu oraz
  - bardziej skoncentrowanej jazdy na początku i na końcu przejazdu.

W 2020 r. europejscy prawodawcy zwrócili się do Komisji o ocenę ewentualnych przepisów w tym zakresie<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Zob. art. 8 ust. 10 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wprowadzony rozporządzeniem zmieniającym (UE) 2020/1054, Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1.

## II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

4. Parlament Europejski wyznaczył jako komisję odpowiedzialną za ten wniosek Komisję Transportu i Turystyki (TRAN), w której sprawozdawczynią jest Henna VIRKKUNEN (EPL, FI), a jako komisję zaangażowaną Komisję Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (EMPL), w której sprawozdawczynią jest Marianne VIND (S&D, DK). W dniu 7 listopada 2023 r. odbyło się głosowanie nad sprawozdaniem Marianny VIND, a w dniu 16 listopada 2023 r. – nad sprawozdaniem Henny VIRKKUNEN. Głosowanie na posiedzeniu plenarnym zaplanowano na tydzień przypadający w dniach 11–14 grudnia 2023 r.
5. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w dniu 21 września 2023 r. Komitet Regionów postanowił nie wydawać opinii.

## III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

6. Wniosek i ocena jego skutków zostały przedstawione Grupie Roboczej ds. Transportu Lądowego w dniu 7 czerwca 2023 r. podczas prezydencji szwedzkiej. Niektóre delegacje wskazały, że wołałyby, aby w celu oceny możliwego wpływu nowych przepisów na zmęczenie kierowców zostało przeprowadzone uzupełniające badanie naukowe.
7. Tekst ustawodawczy był następnie omawiany w okresie od 7 lipca do 13 listopada 2023 r. podczas prezydencji hiszpańskiej. Delegacje zasadniczo poparły wprowadzenie bardziej elastycznych przepisów dotyczących kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób. Opinie delegacji różniły się co do pożądanego zakresu elastyczności i powiązanych zabezpieczeń, w szczególności w odniesieniu do minimalnych przerw w czasie prowadzenia pojazdu i do odroczenia rozpoczęcia dziennego odpoczynku. Wiele delegacji wyraziło ponadto obawy co do możliwości kontroli z uwagi na złożoność wynikających z rozporządzenia przepisów, technicznych środków kontroli i dokumentów uzupełniających na pokładzie autobusu.
8. We wrześniu 2023 r. prezydencja opracowała wniosek kompromisowy, którego celem było wyważone sformułowanie zakresu elastyczności i powiązanych zabezpieczeń oraz wzmocnienie przepisów dotyczących kontroli. Przedstawiciel Komisji bronił wniosku Komisji i wykazał otwartość na ograniczone dostosowania w tekście.

9. Ostatnie posiedzenie grupy roboczej odbyło się 13 listopada 2023 r. Większość delegacji poparło kompromis Prezydencji. Zdaniem jednej z delegacji tekst kompromisowy nie zapewnia wystarczającej równowagi. Jeśli chodzi o szczegółowe przepisy dotyczące przerw i okresów odpoczynku, niektóre delegacje powtórzyły swój postulat, by ograniczyć zabezpieczenie odnośnie do elastyczności w zakresie korzystania z przerw w czasie prowadzenia pojazdu do dni, w których całkowity czas prowadzenia pojazdu nie przekracza sześciu godzin (zamiast siedmiu), co inne odrzuciły. Te ostatnie delegacje mogłyby zgodzić się na ograniczenie do 7 godzin, ale, podobnie jak przedstawiciel Komisji, wołałyby zamiast tego ograniczenie związane z prowadzeniem pojazdu w porze dziennej. Kilka delegacji ponowiło swój postulat większej elastyczności, jeśli chodzi o odroczenie dziennego okresu odpoczynku i o zastosowanie tego odstępstwa do przejazdów trwających cztery dni i dłużej (zamiast sześciu dni).
10. Jeżeli chodzi o przepisy dotyczące kontroli, niektóre delegacje uznały je za zbyt uciążliwe, przy czym delegacje różniły się poglądami co do tego, czy harmonizację formularza przejazdu należy uczynić obowiązkową, a nawet czy ująć ją bezpośrednio w rozporządzeniu. Niektóre delegacje chciały ponadto zachęcić do wprowadzenia przyszłej wersji tachografu poprzez uzależnienie korzystania z odstępstw od posiadania go na pokładzie pojazdu, podczas gdy inne delegacje sprzeciwiły się takiemu podejściu jako zbyt sztywnemu.
11. W następstwie poprawek do tekst kompromisowego przygotowanego po tym posiedzeniu Komitet Stałych Przedstawicieli 22 listopada 2023 r. przygotował to dossier z myślą o wypracowaniu podejścia ogólnego w Radzie<sup>1</sup>. Delegacje poparły tekst kompromisowy. Dwie delegacje powtórzyły swój wniosek o większą elastyczność w zakresie podróży, podczas których można by wykorzystać możliwość odroczenia dziennego okresu odpoczynku (nowy art. 8 ust. 2a zmienionego rozporządzenia). Niektóre inne delegacje opowiedziały się za zabezpieczeniem w art. 7, które ograniczałoby odstępstwo do pory dziennej. Prezydencja zakończyła debatę po wyjaśnieniu tekstu w nowym ust. 5 art. 16 zmienionego rozporządzenia, zgodnie z którym wniosek powinien zostać przedłożony Radzie w celu wypracowania podejścia ogólnego.

---

<sup>1</sup> Dok. 15208/23.

12. Istotne zmiany w stosunku do wniosku Komisji podsumowano poniżej:

- Jeżeli chodzi o regularne przerwy w dziennym czasie prowadzenia pojazdu, odstępstwo umożliwiające stosowanie krótszych przerw pozwoli na kilka przerw obejmujących łącznie 45 minut, pod warunkiem że każda przerwa trwa co najmniej 15 minut. Odstępstwo może być stosowane tylko wtedy, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu nie przekracza siedmiu godzin,
- Jeżeli chodzi o możliwość odroczenia dziennego okresu odpoczynku (art. 8 ust. 2a), czas trwania odroczenia był ograniczony do jednej godziny, ale z możliwości tej można skorzystać dwukrotnie podczas podróży w zależności od jej długości. Zakres podróży został rozszerzony na podróże trwające od sześciu dni (zamiast ośmiu),
- Jeżeli chodzi o przepisy dotyczące kontroli (art. 16), posiadanie na pokładzie formularza przejazdu, który jest już stosowany w międzynarodowych okazjonalnych przewozach osób, będzie podstawą uzasadnienia każdego z odstępstw. Komisja może zharmonizować formularze do stosowania w usługach krajowych,
- Podczas kontroli drogowych należy również przedstawić formularze przejazdu obejmujące podróże w przeszłości,
- Komisja pracuje nad aktualizacją specyfikacji tachografu, tak aby z tachografu można było odczytać rodzaj przewozu osób,
- W art. 19 wyjaśniono, że państwa członkowskie mogą ścigać naruszenia przepisów dotyczących tachografów popełnione w innym państwie członkowskim, jeżeli naruszenie zostało wykryte na ich terytorium i nie nałożono jeszcze kary.

#### **IV. PODSUMOWANIE**

13. W związku z powyższym Rada (ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii) jest proszona o uzgodnienie na posiedzeniu 4 grudnia 2023 r. podejścia ogólnego w sprawie kompromisowego tekstu załączonego do niniejszego sprawozdania.

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób oraz w odniesieniu do uprawnień państw członkowskich do nakładania kar za naruszenia rozporządzenia (UE) nr 165/2014 popełnione w innym państwie członkowskim**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>2</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

---

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

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

1. Dobre warunki pracy kierowców i uczciwe warunki prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw transportowych mają podstawowe znaczenie dla utworzenia efektywnego, bezpiecznego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego, zapewnienia niedyskryminacji i przyciągnięcia wykwalifikowanych pracowników. Konieczne jest zatem, aby unijne przepisy socjalne w transporcie drogowym były jasne, proporcjonalne, adekwatne do zakładanych celów, łatwe do stosowania i egzekwowania oraz wprowadzane w życie w skuteczny i spójny sposób w całej Unii.
2. Przepisy dotyczące maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku, określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego Rady<sup>1</sup>, mają zastosowanie do przewoźników drogowych i ich kierowców, niezależnie od tego, czy wykonują oni przewóz osób czy rzeczy, czy też, w przypadku przewozu osób, tego, czy jest to przewóz regularny czy okazjonalny.
3. Specyfika sektora okazjonalnego drogowego przewozu osób nie jest jednak podobna do sytuacji sektora transportu drogowego towarów ani sektora regularnego drogowego przewozu osób. Okazjonalny drogowy przewóz osób charakteryzuje się dużą sezonowością i różnymi okresami prowadzenia pojazdu, które zależą od aktywności turystycznej podejmowanej przez pasażerów. W ramach tego rodzaju przewozów należy w miarę możliwości uwzględniać prośby pasażerów dotyczące nieplanowanych i doraźnych dodatkowych przystanków i zmian trasy lub programu. W porównaniu z transportem towarowym lub regularnymi przewozami autobusowymi okazjonalne drogowe przewozy osób zasadniczo obejmują krótszy czas prowadzenia pojazdu. Kierowcy również zwykle śpią w hotelach i rzadko prowadzą pojazdy nocą. Z drugiej strony, kierowcy mogą w czasie pracy wykonywać pewne dodatkowe czynności, często wynikające z interakcji z pasażerami.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

4. W wyniku oceny ex post rozporządzenia (WE) nr 561/2006 stwierdzono, że niektóre jednolite przepisy dotyczące minimalnych przerw i okresów odpoczynku nie są odpowiednie w kontekście specyfiki okazjonalnych drogowych przewozów osób. Z dalszej oceny przeprowadzonej przez Komisję w tym zakresie wynika, że niektóre określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wymogi dotyczące przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku są nieodpowiednie i niepraktyczne z punktu widzenia kierowców i przewoźników wykonujących okazjonalny drogowy przewóz osób, ponieważ wymogi te niekorzystnie wpływają na zdolność do organizacji efektywnych, wysokiej jakości okazjonalnych przewozów osób, na warunki pracy kierowców i tym samym na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
5. Należy zatem tak dostosować wymogi dotyczące minimalnych przerw i okresów odpoczynku, aby były one odpowiednie również z punktu widzenia szczególnych wymogów dotyczących okazjonalnych drogowych przewozów osób. Należy również dostosować mające zastosowanie przepisy dotyczące krajowych i międzynarodowych okazjonalnych drogowych przewozów osób.
6. Bardziej elastyczne przepisy dotyczące planowania przerw i dziennych okresów odpoczynku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób nie mogą w żaden sposób zagrażać bezpieczeństwu kierowców ani bezpieczeństwu ruchu drogowego ani skutkować większym zmęczeniem kierowców czy też pogorszeniem warunków pracy. Taka elastyczność, która miałaby zastosowanie do okresów dwudziestoczworgodzinnych, w których skumulowany czas prowadzenia pojazdu byłby krótszy niż siedem godzin, nie powinna zatem zmieniać obowiązujących przepisów dotyczących łącznych minimalnych przerw, maksymalnych dziennych i tygodniowych okresów prowadzenia pojazdu oraz maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu. Minimalne wymogi dotyczące czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, określone w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup>, również powinny nadal obowiązywać bez zmian.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

7. Aby zapewnić jednolitą definicję okazjonalnych przewozów osób, należy wyjaśnić, że definicja zawarta w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009<sup>1</sup> obejmuje zarówno przewozy krajowe, jak i przewozy międzynarodowe. Należy ponadto zapewnić aktualne odesłanie do rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, którym uchylono rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92<sup>2</sup>.
8. Bardziej elastyczne zasady planowania przerw w przypadku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób nie mogą uniemożliwiać korzystania przez takich kierowców z przerw w minimalnym wymiarze umożliwiającym im odpowiedni odpoczynek. Należy zatem określić minimalną długość każdej przerwy. W związku z powyższym kierowcy wykonujący okazjonalne drogowe przewozy osób powinni móc dzielić czas obowiązkowej przerwy na oddzielne przerwy, z których każda musi trwać co najmniej 15 minut, oprócz drugiej przewidzianej możliwości podziału przerwy.
9. W celu zapobiegnięcia nadużywaniu bardziej elastycznych zasad planowania okresów odpoczynku w przypadku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób konieczne jest wyraźne określenie zakresu takiej elastyczności i zapewnienie odpowiednich kontroli. Kierowcy powinni zatem móc odroczyć rozpoczęcie dziennych okresów odpoczynku maksymalnie o 1 godzinę w przypadkach, w których okres prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza 7 godzin, i jedynie wówczas, gdy pojedyncza usługa okazjonalna trwa co najmniej 6 dni. Taka elastyczność powinna być dodatkowo ograniczona, tak aby odstępstwo to mogło być wykorzystane tylko jeden raz w czasie trwania podróży lub dwa razy w przypadku pojedynczych usług okazjonalnych trwających co najmniej 8 dni. Wykorzystanie odstępstwa nie zmienia ostatniego czasu rozpoczęcia tygodniowego odpoczynku. Musi również istnieć możliwość sprawdzenia takich okoliczności nie tylko na podstawie zapisów tachografu, ale również na podstawie wydruku z urządzenia rejestrującego lub planu pracy.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (wersja przekształcona) (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

<sup>2</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz.U. L 74 z 20.3.1992, s. 1).

10. Ograniczenie możliwości odroczenia tygodniowego okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych wyłącznie w przypadku okazjonalnych międzynarodowych przewozów osób ma niekorzystny wpływ, jeżeli chodzi o niezakłóconą i uczciwą konkurencję między przewoźnikami, szczególnie z punktu widzenia małych i średnich przedsiębiorstw. Okazjonalne krajowe przewozy osób można by wykonywać na tych samych zasadach co okazjonalne międzynarodowe przewozy osób, jeśli chodzi o przebytą odległość lub czas świadczenia usług dla pasażerów. Taką możliwość należy zatem zapewnić również w przypadku okazjonalnych krajowych przewozów osób.
- (10a) Aby umożliwić skuteczne i wydajne kontrole właściwego wykorzystania elastyczności w planowaniu przerw oraz możliwości odroczenia dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku w ramach okazjonalnych przewozów osób, kierowcy powinni przez cały czas trwania podróży posiadać w pojeździe „formularz przejazdu” zawierający kluczowe informacje na temat przejazdu. taki formularz przejazdu jest już wykorzystywany w ramach międzynarodowego okazjonalnego przewozu osób na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Zgodnie z przepisami dotyczącymi kontroli zawartymi w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 odnośnie do zapisów odręcznych kierowcy powinni również posiadać w pojeździe papierowe lub elektroniczne kopie formularzy przejazdu obejmujące okazjonalny przewóz wykonywany w ciągu poprzednich 28 dni, a od dnia 31 grudnia 2024 r. – w ciągu poprzednich 56 dni. Dokonując przeglądu specyfikacji technicznych tachografu, Komisja powinna stworzyć możliwość rejestrowania rodzaju przewozu osób (regularne lub okazjonalne przewozy osób).
- (10b) Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia przepisów dotyczących kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń tego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz do zapewnienia ich wykonywania. W wyroku w sprawie C-906/19 Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił, że państwa członkowskie są pozbawione możliwości nakładania kar po ujawnieniu naruszenia rozporządzenia (UE) nr 165/2014, które to naruszenie zostało popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego i za które nie została jeszcze nałożona kara, i uznał w pkt 45, że „w zakresie, w jakim ten aspekt obowiązujących przepisów Unii może mieć negatywny wpływ na warunki pracy kierowców i bezpieczeństwo ruchu drogowego, do prawodawcy Unii należy podjęcie decyzji w sprawie ewentualnych zmian”. Biorąc pod uwagę, że naruszenia tych dwóch rozporządzeń często występują jednocześnie oraz że celem rozporządzenia (UE) nr 165/2014 jest zapewnienie zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, właściwe jest, by nałożenie kar na przedsiębiorstwo lub kierowcę za naruszenie ujawnione na terytorium jednego państwa członkowskiego, ale popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego, mogło odnosić się do naruszeń obu rozporządzeń.

11. Ponieważ państwa członkowskie nie mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć celów niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienia uczciwej konkurencji oraz poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego przez harmonizację przepisów dotyczących przerw i okresów odpoczynku w przypadku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób, a także zapewnienia państwom członkowskim możliwości nakładania kar za naruszenia przepisów dotyczących tachografów ujawnionych na ich terytorium niezależnie od tego, gdzie naruszenia te zostały popełnione, które to cele ze względu na ich charakter można lepiej zrealizować na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
12. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 561/2006,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## *Artykuł 1*

W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. n) otrzymuje brzmienie:

„n) »regularne przewozy osób« oznaczają krajowe i międzynarodowe usługi zdefiniowane w art. 2 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009\*;

---

\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).”;

b) dodaje się lit. na) w brzmieniu:

„na) »okazjonalne przewozy osób« oznaczają krajowe i międzynarodowe usługi okazjonalne zdefiniowane w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009;”;

2. w art. 7 dodaje się akapit czwarty w brzmieniu:

„W przypadku kierowcy wykonującego okazjonalne przewozy osób przerwę, o której mowa w akapicie pierwszym, można również zastąpić przerwami, z których każda musi mieć długość co najmniej 15 minut, rozłożonymi w okresie prowadzenia pojazdu, o którym mowa w akapicie pierwszym, w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami akapitu pierwszego, pod warunkiem że łączny skumulowany dzienny czas prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza 7 godzin.”;

3. w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, kierowca wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób trwający co najmniej 6 kolejnych dwudziestoczworgodzinnych okresów może odstąpić od przepisów ust. 2 akapit pierwszy, korzystając raz z dziennego okresu odpoczynku w ciągu maksymalnie 25 godzin po zakończeniu poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku, pod warunkiem że łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza 7 godzin. Zgodnie z tymi samymi warunkami odstępstwo to może być wykorzystane dwukrotnie w ramach pojedynczego okazjonalnego przewozu osób trwającego co najmniej 8 kolejnych dwudziestoczworgodzinnych okresów.”;

b) w ust. 6a zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„W drodze odstępstwa od ust. 6 kierowca wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób może odroczyć tygodniowy okres odpoczynku o maksimum 12 kolejnych dwudziestoczworgodzinnych okresów po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem że:”;

c) w ust. 6a skreśla się lit. a);

4. w art. 16 dodaje się następujące ustępy:

„4. Na potrzeby kontroli drogowych kierowca musi być w stanie uzasadnić korzystanie z odstępstw na mocy art. 7 ust. 4 i art. 8 ust. 2a i 6a:

a) poprzez posiadanie w pojeździe wypełnionego formularza („formularza przejazdu”).

Przedsiębiorstwo transportowe jest odpowiedzialne za wyposażanie kierowcy przed każdym przejazdem w wypełnione formularze przejazdu. Formularz przejazdu zawiera co najmniej następujące informacje:

(i) rodzaj usługi;

(ii) główna trasa przejazdu, w tym daty przejazdu;

(iii) nazwa przewoźnika lub przewoźników zaangażowanych w wykonanie usługi.

b) poprzez posiadanie w pojeździe papierowych lub elektronicznych kopii odnośnych formularzy przejazdu, które obejmują poprzednie 28 dni, a od dnia 31 grudnia 2024 r. – poprzednie 56 dni. Obowiązek ten przestaje mieć zastosowanie, gdy pojazd korzysta z tachografu umożliwiającego rejestrowanie rodzaju przewozu osób, o którym mowa w ust. 5.

W przypadku przewozów krajowych można korzystać z formularza przejazdu mającego zastosowanie do przewozów międzynarodowych, dostosowanego tak, by można było wskazać na jego wykorzystanie na potrzeby przewozu krajowego. Komisja może, w drodze aktu wykonawczego, określić format formularza przejazdu dla przewozów krajowych w celu uproszczenia kontroli, w stosownych przypadkach. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.

5. Aby zapewnić jednolite stosowanie i egzekwowanie art. 7 ust. 4 oraz art. 8 ust. 2a i 6a Komisja uwzględnia, przy najbliższej okazji przeglądu rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 lub jakiegokolwiek aktu wykonawczego zastępującego je, odpowiednie specyfikacje techniczne umożliwiające rejestrowanie i przechowywanie danych z tachografów dotyczących rodzaju przewozu osób, mianowicie regularnych lub okazjonalnych przewozów osób. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a; datę rozpoczęcia stosowania tych aktów wykonawczych ustala się po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami.”;

5. Art. 19 ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„2. Państwo członkowskie upoważni właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo i/lub kierowcę za naruszenie niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 ujawnione na jego terytorium i za które nie nałożono jeszcze kary, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego”.

## *Artykuł 2*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący / Przewodnicząca*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący / Przewodnicząca*

---