

**POPRAWKI 001-019**

Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

**Sprawozdanie****Henna Virkkunen****A9-0370/2023**

Minimalne wymogi dotyczące minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób

Wniosek dotyczący rozporządzenia (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

---

**Poprawka 1****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 3***Tekst proponowany przez Komisję*

(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 uwzględnić 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

*Poprawka*

(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 **oraz różnymi pokonywanymi odległościami**, które zależą od aktywności turystycznej podejmowanej przez pasażerów. W ramach tego rodzaju przewozów należy w miarę możliwości uwzględnić **potrzeby pasażerów, np.** 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

nocą. Z drugiej strony, kierowcy mogą w czasie pracy wykonywać pewne dodatkowe czynności, często wynikające z interakcji z pasażerami.

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.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Bardziej elastyczne przepisy dotyczące planowania przerw i 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. W ramach zapewnienia tego typu elastyczności nie można zatem zmieniać obecnie obowiązujących przepisów dotyczących łącznych minimalnych przerw, maksymalnych dziennych i tygodniowych okresów prowadzenia pojazdu **oraz** maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu.

*Poprawka*

(6) Bardziej elastyczne przepisy dotyczące planowania przerw i 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. W ramach zapewnienia tego typu elastyczności nie można zatem zmieniać obecnie obowiązujących przepisów dotyczących łącznych minimalnych przerw, maksymalnych dziennych i tygodniowych okresów prowadzenia pojazdu, maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu **oraz maksymalnego czasu pracy**.

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 8

*Tekst proponowany przez Komisję*

(8) Bardziej elastyczne zasady planowania przerw w przypadku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób nie **mogą umożliwić korzystania przez takich** kierowców z przerw w minimalnym

*Poprawka*

(8) Bardziej elastyczne zasady planowania przerw w przypadku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób nie **powinny w żaden sposób zwiększać zmęczenia ani stresu** kierowców, **a także należy zapewnić**

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 **trzy oddzielne** przerwy, z których każda musi trwać co najmniej 15 minut, **oprócz drugiej przewidzianej możliwości podziału przerwy.**

**korzystanie przez nich** z przerw w minimalnym wymiarze umożliwiającym im odpowiedni **i wystarczający** 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 **dwie** przerwy, z których każda musi trwać co najmniej 15 minut, **a jednocześnie należy przestrzegać całkowitego wymaganego minimalnego czasu odpoczynku, tj. 45 minut. Większa elastyczność w planowaniu tych przerw nie powinna jednak uniemożliwiać kierowcom korzystania z przerw dłuższych od wymaganego minimum lub przerw dodatkowych.**

#### Poprawka 4

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(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 **lub 2 godziny** w przypadkach, w których okres prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza **odpowiednio 5 lub 7** godzin, i jedynie wówczas, gdy wykonywana podróż trwa co najmniej **8** dni. Elastyczność **tę** należy **ponadto** ograniczyć przez określenie, że z **danego** odstępu można skorzystać tylko jeden raz w czasie trwania podróży. **Musi również istnieć możliwość** sprawdzenia takich okoliczności **nie tylko na podstawie zapisów tachografu, ale również na**

##### *Poprawka*

(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 **prowadzonych przez właściwe organy krajowe przy wsparciu ze strony Europejskiego Urzędu ds. Pracy (ELA).** 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 wykonywana podróż trwa co najmniej **6** dni. **Jeżeli podróż trwa co najmniej 6 dni, kierowcy powinni mieć możliwość jednokrotnego odroczenia dziennego okresu odpoczynku o 1 godzinę. Ta elastyczność nie powinna zagrażać**

*podstawie* wydruku z urządzenia rejestrującego lub planu pracy.

*bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz* należy ją ograniczyć przez określenie, że z odstępstwa można skorzystać tylko jeden raz w czasie trwania podróży. *W celu skutecznego i sprawnego egzekwowania przepisów oraz* sprawdzenia takich okoliczności *przed rozpoczęciem podróży należy rejestrować elektronicznie cyfrowy formularz przejazdu – dodatkowy w stosunku do zapisów tachografu oraz* wydruku z urządzenia rejestrującego lub planu pracy.

## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(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 *równe traktowanie przewoźników oraz* niezakłóconą i uczciwą konkurencję między *nimi*, 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.

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 a (nowy)

**(10a) Aby zapewnić skuteczne i sprawne egzekwowanie przepisów, należy ustanowić udoskonalone środki kontroli oraz wymogi administracyjne w pełni wykorzystujące narzędzia cyfrowe. Aby umożliwić kontrole stosowania odstępstw pozwalających na odroczenie dziennych okresów odpoczynku oraz na odroczenie tygodniowych okresów odpoczynku o maksymalnie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych, przed rozpoczęciem podróży należy zarejestrować elektronicznie cyfrowy formularz przejazdu – dodatkowy w stosunku do zapisów tachografu oraz wydruku z urządzenia rejestrującego lub planu pracy. Formularze cyfrowe powinny być dostępne w czasie rzeczywistym podczas kontroli drogowych i wykorzystywane wyłącznie do kontroli zgodności z przepisami i egzekwowania przepisów. W tym celu Komisja powinna opracować wielojęzyczny interfejs bazujący na systemie wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI), umożliwiający przewoźnikom przesyłanie cyfrowych formularzy przejazdu.**

## Poprawka 7

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 b (nowy)

**(10b) Aby zapewnić efektywne, wysokiej jakości okazjonalne przewozy osób, a także zapewnić kierowcom dobre warunki pracy i prowadzenia pojazdów, dwa lata po przyjęciu tych nowych przepisów Komisja powinna sporządzić sprawozdanie oceniające w celu przeanalizowania ich wpływu na warunki pracy i atrakcyjność sektora, a także w celu oceny egzekwowania tych przepisów. W stosownych przypadkach Komisja**

*powinna rozważyć zaproponowanie nowych środków na podstawie wyników tego sprawozdania.*

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(11a) Należyte egzekwowanie przepisów to warunek wstępny dobrze funkcjonującego jednolitego rynku i poszanowania interesów kierowców, pasażerów i przedsiębiorstw. Partnerzy społeczni na szczeblu europejskim i krajowym mogą odegrać zasadniczą rolę w egzekwowaniu obowiązujących przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i czasu pracy pracowników sektora transportu drogowego, w tym kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób. Unia i państwa członkowskie powinny promować współpracę z partnerami społecznymi i organami egzekwowania prawa, aby przyczynić się do właściwego wdrożenia przepisów niniejszego rozporządzenia, w tym opracowywać wytyczne i wydawać zalecenia. Komisja i państwa członkowskie mogą przekazywać partnerom społecznym odpowiednie informacje w tym zakresie. Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia, Komisja, po otrzymaniu informacji od zainteresowanych stron, powinna przygotować wytyczne w celu promowania wspólnego podejścia do stosowania niniejszego rozporządzenia w całej Unii, z myślą o ustaleniu wspólnej interpretacji przepisów niniejszego rozporządzenia przez organy egzekwowania prawa.*

## **Poprawka 9**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 11 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(11b) Aby umożliwić właściwe egzekwowanie niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna przedłożyć nowy wniosek zmieniający rozporządzenie (UE) nr 165/2014 i inne odpowiednie akty prawne w taki sposób, aby ułatwić organom kontrolnym weryfikację zgodności z przepisami, tak aby inteligentny tachograf rejestrował również, czy pojazd był wykorzystywany do przewozu towarów lub osób, zgodnie z wymogami rozporządzenia (WE) nr 561/2006, oraz czy przewóz osób jest regularny, czy okazjonalny.*

**Poprawka 10**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2  
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006  
Artykuł 7 – akapit 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

W przypadku kierowcy wykonującego okazjonalne przewozy osób przerwę, o której mowa w akapicie pierwszym, można również zastąpić *trzema* 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.

W przypadku kierowcy wykonującego okazjonalne przewozy osób przerwę, o której mowa w akapicie pierwszym, można również zastąpić *dwiema* 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.

**Poprawka 11**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a  
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006  
Artykuł 8 – ustęp 2 a – akapit 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2a. Jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, kierowca wykonujący okazjonalny przewóz osób trwający co najmniej **8 dni** może odstąpić od przepisów ust. 2 akapit pierwszy **w następujący sposób:**

*Poprawka*

2a. Jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego **ani warunkom pracy kierowcy**, kierowca wykonujący **pojedynczy** okazjonalny przewóz osób **wraz z podróżą powrotną** trwający co najmniej **6 dni** może odstąpić od przepisów ust. 2 akapit pierwszy, **odraczając dzienny okres odpoczynku o maksymalnie 1 godzinę, pod warunkiem że łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza 7 godzin i przestrzegany jest maksymalny dzienny czas pracy zgodnie z obowiązującym prawem.**

## **Poprawka 12**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a**  
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006  
Artykuł 8 – ustęp 2 a – akapit 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) **przez odroczenie dziennego okresu odpoczynku maksymalnie o 1 godzinę, pod warunkiem że łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza 7 godzin;**

*Poprawka*

**skreśla się**

## **Poprawka 13**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a**  
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006  
Artykuł 8 – ustęp 2a – akapit 1 – litera b

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) **przez odroczenie dziennego okresu odpoczynku maksymalnie o 2 godziny, pod warunkiem że łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza 5 godzin.**

*Poprawka*

**skreśla się**



## Poprawka 14

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera a**  
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006  
Artykuł 8 – akapit 2 a – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Z każdego z odstępstw, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), można skorzystać tylko jeden raz w czasie trwania podróży, o której mowa w akapicie pierwszym.*

*Poprawka*

*Z takiego odstępstwa można skorzystać tylko jeden raz w czasie trwania podróży, o której mowa w akapicie pierwszym.*

## Poprawka 15

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b**  
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006  
Artykuł 8 – ustęp 6 a – akapit 1 – litera a

*Tekst proponowany przez Komisję*

*a) usługa trwa co najmniej 24 kolejne godziny;*

*Poprawka*

*skreśla się*

## Poprawka 16

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b a (nowa)**  
Rozporządzenie 2006/561/WE  
Artykuł 8 – ustęp 6 a – akapit 1 – litera a b (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ba) w ust. 6a akapit pierwszy dodaje się literę w brzmieniu:*

*ab) cyfrowy formularz przejazdu zawierający wymagane informacje określone w rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009 został zarejestrowany elektronicznie przed rozpoczęciem podróży;*

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

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

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Artykuł 8 – ustęp 6 a – akapit 1 – litera b a (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*bb) w ust. 6a akapit pierwszy dodaje się litery w brzmieniu:*

*e) aby zapewnić skuteczne i sprawne egzekwowanie przepisów sektorowych, należy ustanowić specjalne wymogi administracyjne i środki kontroli w sektorze transportu drogowego, w pełni wykorzystujące narzędzia cyfrowe;*

*f) aby umożliwić sprawdzanie – podczas kontroli drogowych – stosowania odstępstwa pozwalającego na odroczenie dziennego okresu odpoczynku oraz na odroczenie tygodniowego okresu odpoczynku o maksymalnie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych, Komisja Europejska opracuje wielojęzyczny interfejs dostępny dla przewoźników, służący im do przesyłania elektronicznych formularzy przejazdu przed rozpoczęciem podróży. W tym celu Komisja może także rozważyć możliwość opracowania jednego lub większej liczby nowych modułów IMI;*

*g) aby ułatwić kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących odstępstwa według zasady 12 dni, określonych w niniejszym rozporządzeniu, w ciągu 6 miesięcy od wejścia w życie zmienionego odstępstwa książki formularzy przejazdu określone w art. 12 i 17 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 zastępuje się elektronicznymi formularzami przejazdu. Elektroniczny formularz musi zawierać wszystkie elementy określone w rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009;*

*h) przewoźnik zapewnia, aby kierowca dysponował elektronicznym formularzem przejazdu, oraz zobowiązuje kierowcę do*

*przechowywania i udostępniania na żądanie podczas kontroli drogowej kopii elektronicznego formularza przejazdu przesłanego za pośrednictwem systemu IMI przed rozpoczęciem przejazdu. Formularz jest dostępny w czasie rzeczywistym i służy wyłącznie do celów kontroli i egzekwowania przepisów.*

## **Poprawka 18**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3 – litera b c (nowa)**

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Artykuł 8 – ustęp 6 a – akapit 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*bc) ustęp 6a akapit drugi otrzymuje następujące brzmienie:*

*Komisja ściśle i regularnie kontroluje korzystanie z tego odstępstwa, aby zapewnić przestrzeganie bardzo rygorystycznych warunków bezpieczeństwa drogowego, w szczególności przez sprawdzanie, czy łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w okresie objętym odstępstwem nie jest zbyt długi lub nie przyczynia się do zmęczenia i stresu kierowców, przy uwzględnieniu również dodatkowych przejazdów i innych czynności wykonywanych przez kierowców w ramach obowiązków służbowych. Do dnia 4 grudnia 2012 r. Komisja sporządza sprawozdanie oceniające konsekwencje odstępstwa w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz kwestii społecznych. Jeżeli Komisja uzna to za stosowne, zaproponuje zmianę niniejszego rozporządzenia w tym zakresie.*

)

## **Poprawka 19**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Do dnia [rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przedłoży wnioski ustawodawcze, które uzna za konieczne do zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014<sup>1a</sup> i innych odpowiednich aktów prawnych, aby uwzględnić w niniejszym rozporządzeniu oferowane przez inteligentne tachografy opcje „regularnych przewozów osób” i „okazjonalnych przewozów osób” w przypadku usług autobusowych, odpowiednio do celów egzekwowania niniejszego rozporządzenia.*

---

*<sup>1a</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).*