



Ujednolicony dokument legislacyjny

EP-PE_TC1-COD(2023)0155

13.3.2024

*****I**

STANOWISKO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 13 marca 2024 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/... w sprawie zmiany rozporządzenia (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 lub państwie trzecim
(EP-PE_TC1-COD(2023)0155)

PE743.443v01-00

STANOWISKO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 13 marca 2024 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/... w sprawie zmiany rozporządzenia (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 lub państwie trzecim

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-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Dz.U. C, C/2023/882 z 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2024 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dobre warunki pracy kierowców i uczciwe warunki prowadzenia działalności dla przedsiębiorstw transportu drogowego 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 dotyczące transportu drogowego 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 Rady³, 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 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) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

- (3) Specyfika sektora okazjonalnego drogowego przewozu osób nie jest jednak podobna do specyfiki 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 uwzględniać **potrzeby pasażerów, jak** nieplanowane i doraźne prośby **dotyczące** dodatkowych przystanków i zmian trasy lub programu. W porównaniu z transportem towarowym lub regularnymi przewozami autobusowymi okazjonalne drogowo 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 być zobowiązani do wykonania pewnych dodatkowych czynności, często wynikających z interakcji z pasażerami.
- (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 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 nie powinna zatem zmieniać obowiązujących przepisów dotyczących łącznych minimalnych przerw, maksymalnych dziennych i tygodniowych okresów prowadzenia pojazdu, maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu *oraz maksymalnego czasu pracy zgodnie z mającym zastosowanie prawem, w tym dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*⁴.

⁴ *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 1073/2009⁵ obejmuje zarówno przewozy krajowe, jak i przewozy międzynarodowe. Należy ponadto zaktualizować definicję regularnych przewozów osób, aby odnosiła się ona do rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, którym uchylono rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92⁶.
- (8) Większa elastyczność w planowaniu przerw w przypadku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób nie powinna **w żaden sposób powodować większego zmęczenia lub stresu u kierowców. Należy zapewnić, aby kierowcy korzystali** z przerw w minimalnym wymiarze umożliwiającym im odpowiedni i **wystarczający** odpoczynek. Należy zatem określić minimalną długość każdej przerwy. **Kierowcy** wykonujący okazjonalne drogowe przewozy osób powinni móc dzielić czas obowiązkowej przerwy na **dwie** przerwy, z których każda musi trwać co najmniej 15 minut, **przy jednoczesnym przestrzeganiu całkowitego wymaganego minimalnego czasu przerwy wynoszącego 45 minut. Większa elastyczność w** **planowaniu tych przerw nie powinna jednak uniemożliwiać kierowcom korzystania z przerw dłuższych od wymaganego minimum lub przerw dodatkowych.**

⁵ 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).

⁶ 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).

- (9) W celu zapobiegnięcia nadużywaniu większej elastyczności w planowaniu okresów odpoczynku w przypadku kierowców wykonujących okazjonalne drogowe przewozy osób konieczne jest wyraźne określenie zakresu takiej elastyczności **■**. Kierowcy powinni zatem móc odroczyć rozpoczęcie dziennych okresów odpoczynku maksymalnie o jedną **godzinę** w przypadkach, w których okres prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza **■** siedmiu godzin **■**, i powinni móc odroczyć rozpoczęcie dziennych okresów odpoczynku jedynie wówczas, gdy wykonują **pojedynczy okazjonalny przewóz osób** trwający co najmniej sześć dni. Taka elastyczność powinna być dodatkowo ograniczona, **tak aby** to odstępstwo od przepisów dotyczących okresów odpoczynku **mogło być wykorzystane tylko jeden raz** w czasie trwania **przejazdu lub dwa razy w przypadku pojedynczego okazjonalnego przewozu osób trwającego co najmniej osiem dni**. Wykorzystanie tego odstępstwa nie ma wpływu na ostatni czas rozpoczęcia tygodniowego odpoczynku. W celu skutecznego i wydajnego egzekwowania przepisów do czasu udostępnienia cyfrowego formularza przejazdu należy oprócz zapisów tachografu korzystać z kopii formularza przejazdu w formie papierowej lub elektronicznej.
- (10) **Kontrole zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia dotyczących przerw i okresów odpoczynku przez właściwe organy krajowe będą wspierane, w stosownych przypadkach, przez Europejski Urząd ds. Pracy (ELA).**

- (11) Ograniczenie możliwości odroczenia tygodniowego okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczerogodzinnych wyłącznie w przypadku międzynarodowych okazjonalnych przewozów osób ma niekorzystny wpływ, jeżeli chodzi o **równe traktowanie i** niezakłóconą i uczciwą konkurencję między przewoźnikami, szczególnie z punktu widzenia małych i średnich przedsiębiorstw. Krajowe okazjonalne przewozy osób można by również wykonywać na tych samych zasadach co międzynarodowe okazjonalne przewozy osób, jeśli chodzi o przebytą odległość, czas trwania przejazdu lub czas świadczenia usług dla pasażerów. Taką możliwość odroczenia tygodniowego okresu odpoczynku należy zatem zapewnić również w przypadku krajowych okazjonalnych przewozów osób.
- (12) ***Aby ułatwić egzekwowanie przepisów, kierowcy powinni przez cały czas trwania przejazdu 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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014⁷ odnośnie do zapisów odręcznych kierowcy powinni również posiadać w pojeździe papierowe lub elektroniczne kopie formularzy przejazdu obejmujące okazjonalny drogowy przewóz osób wykonywany w ciągu poprzednich 28 dni, a od dnia 31 grudnia 2024 r. – w ciągu poprzednich 56 dni.***
- (13) ***Aby poprawić skuteczność i sprawność egzekwowania przepisów, należy ustanowić środki kontroli oraz wymogi w pełni wykorzystujące narzędzia cyfrowe. Komisja powinna ocenić, które środki są odpowiednie do cyfryzacji formularza przejazdu.***

⁷ 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).

- (14) *Aby zapewnić skuteczne i wysokiej jakości okazjonalne przewozy osób, a także dobre warunki pracy i prowadzenia pojazdów dla kierowców, Komisja powinna ocenić egzekwowanie przepisów mających zastosowanie do okazjonalnych przewozów osób i ich wpływ na warunki pracy kierowców i atrakcyjność sektora. Komisja powinna w szczególności monitorować stosowanie odstępstw wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem, oceniając, czy całkowity skumulowany czas prowadzenia pojazdu w okresie objętym odstępstwem nie jest nadmierny, nie przyczynia się do zmęczenia i stresu kierowcy lub nie ma wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.*
- (15) *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 wykonywania tych przepisów. W wyroku z dnia 9 września 2021 r. w sprawie C-906/19⁸ Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił, że państwa członkowskie są pozbawione możliwości nakładania kar po stwierdzeniu naruszenia rozporządzenia (UE) nr 165/2014, które to naruszenie zostało popełnione na terytorium innego państwa członkowskiego i za które nie została jeszcze nałożona kara. Trybunał uznał, że z tego względu, że ten aspekt obowiązujących uregulowań 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 rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 często występują jednocześnie oraz że celem rozporządzenia (UE) nr 165/2014 jest zapewnienie zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, właściwe jest, by można było nakładać kary na przedsiębiorstwo lub kierowcę za naruszenia obu rozporządzeń, gdy naruszenia te są ujawniane na terytorium jednego państwa członkowskiego, ale popełniane na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego.*

⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 9 września 2021 r., Postępowanie karne przeciwko FO, w sprawie C- 906/19, ECLI:EU:C:2021:715, pkt 45.

- (16) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie 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 zapewnienie państwom członkowskim możliwości nakładania kar za naruszenia przepisów dotyczących tachografów ujawnione na ich terytorium niezależnie od tego, gdzie naruszenia te zostały popełnione***, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich charakter możliwe jest ich lepsze osiągnięcie 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.
- (17) ***Komisja powinna propagować, przy pełnym zaangażowaniu partnerów społecznych i państw członkowskich, wspólne podejście do wdrażania, stosowania i egzekwowania niniejszego rozporządzenia, w tym poprzez opracowywanie wytycznych i wspieranie współpracy między wszystkimi zainteresowanymi stronami.***

(18) Aby umożliwić właściwe egzekwowanie niniejszego rozporządzenia, Komisja powinna uwzględnić, przy najbliższej okazji przeglądu rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799⁹ lub każdego zastępującego je aktu wykonawczego i nie później niż 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, specyfikacje techniczne dla inteligentnych tachografów ułatwiających kontrolę zgodności przez organy kontrolne, tak aby inteligentny tachograf rejestrował również, czy pojazd jest wykorzystywany do regularnego czy okazjonalnego przewozu osób.

(19) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 561/2006,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

⁹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1).

Artykuł 1

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

1) art. 4 lit. n) otrzymuje brzmienie::

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

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

* 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).”;

2) w art. 7 po akapicie drugim dodaje się ■ akapit w brzmieniu:

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

3) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego **ani warunkom pracy kierowcy**, kierowca wykonujący **pojedynczy** okazjonalny przewóz osób trwający co najmniej **sześć kolejnych okresów 24 godzinnych** może odstąpić od 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 siedmiu godzin. **Zgodnie z tymi samymi warunkami odstępstwo to może być wykorzystane dwukrotnie w ramach pojedynczego okazjonalnego przewozu osób trwającego co najmniej osiem kolejnych okresów 24 godzinnych. Korzystanie z tego odstępstwa pozostaje bez uszczerbku dla maksymalnego wymiaru czasu pracy na podstawie mającego zastosowanie prawa.**”;

b) w ust. 6a wprowadza się następujące zmiany:

(i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie

„W drodze odstępstwa od ust. 6 kierowca wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób może odroczyć tygodniowy okres odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów 24 godzinnych po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem że:”;

(ii) *uchyla się lit. a);*

(iii) *dodaje się akapit w brzmieniu:*

„Komisja analizuje możliwości cyfryzacji formularza przejazdu, o którym mowa w art. 16 ust. 4, w kontekście szerszych wysiłków na rzecz cyfryzacji w sektorze transportu drogowego.”;

4) w art. 16 dodaje się następujące ustępy:

„4. Na potrzeby kontroli drogowych, do czasu udostępnienia cyfrowego formularza przejazdu, kierowca musi być w stanie uzasadnić korzystanie z odstępstw na podstawie art. 7 akapit trzeci oraz art. 8 ust. 2a i 6a poprzez:

a) posiadanie w pojeździe wypełnionego formularza przejazdu zawierającego informacje wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009, za którego dostarczenie kierowcy przed każdym przejazdem odpowiedzialne jest przedsiębiorstwo transportowe; oraz

b) posiadanie w pojeździe papierowych lub elektronicznych kopii jednostronnych formularzy przejazdu, które obejmują poprzednie 28 dni, a od dnia 31 grudnia 2024 r. – poprzednie 56 dni.

Obowiązek określony w lit. b) akapitu pierwszego przestaje mieć zastosowanie najpóźniej, 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 dla przewozów międzynarodowych, wskazując, że jest on wykorzystywany na potrzeby przewozu krajowego. Komisja może przyjąć akt wykonawczy, określający format formularza przejazdu dla przewozów krajowych w celu uproszczenia kontroli zgodności, w stosownych przypadkach. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.

Nie później niż do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja ocenia możliwości cyfryzacji formularza przejazdu dla kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób pod względem wykonalności, opłacalności oraz jej wpływu na egzekwowalność przepisów i warunki pracy kierowców, a w stosownych przypadkach przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy dotyczący jednostronnej cyfryzacji.

Ocena ta obejmie opracowanie cyfrowego formularza przejazdu zawierającego informacje wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009, aby umożliwić – przed rozpoczęciem przejazdu – elektroniczną rejestrację takich informacji w wielojęzycznym interfejsie, do którego przewoźnicy mają dostęp. W tym celu Komisja może także rozważyć możliwość opracowania jednego lub większej liczby nowych modułów systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012.*

5. *Aby zapewnić jednolite stosowanie i egzekwowanie art. 7 akapit trzeci oraz art. 8 ust. 2a i 6a Komisja, przy najbliższej okazji przeglądu rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799** lub jakiegokolwiek aktu wykonawczego je zastępującego, a najpóźniej do dnia ... [18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego], przyjmuje akty wykonawcze określające odpowiednie specyfikacje techniczne, które umożliwiają rejestrowanie i przechowywanie w tachografie danych dotyczących rodzaju przewozu osób, a mianowicie regularnego lub okazjonalnego przewozu osób. Datę rozpoczęcia stosowania tych aktów wykonawczych ustala się po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.*

* 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 IMP”) (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 1).

** *Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1).”;*

5) *dodaje się artykuł w brzmieniu:*

„Artykuł 17a

Do dnia 31 grudnia 2028 r. Komisja sporządza sprawozdanie oceniające skutki przepisów niniejszego rozporządzenia odnoszących się do sektora okazjonalnych przewozów pasażerskich w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego oraz aspektów społecznych, w szczególności warunków pracy kierowców. Komisja przekazuje to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Jeżeli Komisja uzna to za stosowne, przedstawia odpowiednie wnioski ustawodawcze.”;

6) *art. 19 ust. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:*

„2. Państwo członkowskie upoważnia właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo 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 ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca