



C/2024/4198

2.8.2024

P9_TA(2023)0453

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

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 12 grudnia 2023 r. w sprawie wniosku dotyczącego 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 (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))⁽¹⁾

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(C/2024/4198)

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 3

| Tekst proponowany przez Komisję | 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, 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 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 wykonywać pewne dodatkowe czynności, często wynikające z interakcji z pasażerami. | (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 uwzględniać 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 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 wykonywać pewne dodatkowe czynności, często wynikające z interakcji z pasażerami. |

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---|---|
| (6) Bardziej elastyczne przepisy dotyczące planowania przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących okazjonalne drogowo przewozy osób nie mogą w żaden sposób zagrażać bezpieczeństwu kierowców ani bezpieczeństwu | (6) Bardziej elastyczne przepisy dotyczące planowania przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących okazjonalne drogowo przewozy osób nie mogą w żaden sposób zagrażać bezpieczeństwu kierowców ani bezpieczeństwu |

⁽¹⁾ Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A9-0370/2023).

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---|---|
| <p>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.</p> | <p>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.</p> |

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 8

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---|---|
| <p>(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 trzy oddzielne przerwy, z których każda musi trwać co najmniej 15 minut, oprócz drugiej przewidzianej możliwości podziału przerwy.</p> | <p>(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 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.</p> |

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|--|--|
| <p>(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</p> | <p>(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</p> |

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|--|--|
| <p>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 odstępstwa 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 podstawie wydruku z urządzenia rejestrującego lub planu pracy.</p> | <p>łańciste 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 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.</p> |

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---|---|
| <p>(10) Ograniczenie możliwości odroczenia tygodniowego okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczteterogodzinnych 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.</p> | <p>(10) Ograniczenie możliwości odroczenia tygodniowego okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczteterogodzinnych 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.</p> |

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10 a (nowy)

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---------------------------------|--|
| | <p>(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.</p> |

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10 b (nowy)

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---------------------------------|--|
| | <p>(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.</p> |

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 11 a (nowy)

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---------------------------------|--|
| | <p>(11a) <i>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.</i></p> |

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 11 b (nowy)

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---------------------------------|---|
| | <p>(11b) <i>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.</i></p> |

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 | Poprawka |
|--|--|
| 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: | 2a. Jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego ani warunkom pracy kierowcy , kierowca wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób ujęty w jednym formularzu przejazdu , 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 | Poprawka |
|--|--------------------|
| 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; | 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 | Poprawka |
|--|-------------|
| b) <i>przez odroczenie dziennego okresu odpoczynku maksymalnie o 2 godziny, pod warunkiem że łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza 5 godzin.</i> | 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 | Poprawka |
|---|--|
| Z <i>każdego z odstępstw, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b)</i> , można skorzystać tylko jeden raz w czasie trwania podróży, o której mowa w akapicie pierwszym. | Z <i>takiego odstępstwa</i> 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 | Poprawka |
|---|-------------|
| a) <i>usługa trwa co najmniej 24 kolejne godziny;</i> | 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 |
|---------------------------------|--|
| | <p>ba) w ust. 6a akapit pierwszy dodaje się literę w brzmieniu:</p> <p>ab) cyfrowy formularz przejazdu zawierający wymagane informacje określone w rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009 został zarejestrowany elektronicznie przed rozpoczęciem podróży;</p> |

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 |
|---------------------------------|--|
| | <p>bb) w ust. 6a akapit pierwszy dodaje się litery w brzmieniu:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> |

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---------------------------------|--|
| | <p>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.</p> |

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 |
|---------------------------------|--|
| | <p>bc) ustęp 6a akapit drugi otrzymuje następujące brzmienie:</p> <p><i>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.</i></p> |

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – akapit 2 a (nowy)

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---------------------------------|--|
| | <p><i>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 ^(1a) i innych odpowiednich aktów prawnych, aby uwzględnić w niniejszym rozporządzeniu oferowane przez inteligentne tachografy opcje „regularnych przewozów osób” i „okazjonalnych</i></p> |

| Tekst proponowany przez Komisję | Poprawka |
|---------------------------------|---|
| | <p>przewozów osób” w przypadku usług autobusowych, odpowiednio do celów egzekwowania niniejszego rozporządzenia.</p> <hr/> <p>^(1a) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).</p> |