



ZWIĄZEK
PRACODAWCÓW
POLSKA MIEDŹ
THE POLISH COPPER EMPLOYERS' ASSOCIATION

Monitoring legislacji europejskiej

Monitoring działań w UE (legislacja, publikacje) – 17 lutego 2021 r.

- **Informacje generalne – dokumenty strategiczne**

Czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku w sektorze transportu drogowego – Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 z dnia z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku

Rozporządzenie w brzmieniu nadanym rozporządzeniem (UE) 2020/1054, ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku obowiązujące kierowców samochodów ciężarowych, autokarów i autobusów z myślą o poprawie warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006:

- ma zastosowanie do przewozu drogowego rzeczy pojazdami o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony i do przewozu drogowego osób pojazdami przystosowanymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób (łącznie z kierowcą);
- ma zastosowanie, począwszy od 1 lipca 2026 r., do przewozu rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym pojazdami o masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony (łącznie z przyczepą lub naczepą);
- ma zastosowanie, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego w UE i między państwami UE, Szwajcarią i państwami należącymi do Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Szczegółowe zasady uregulowano w art. 6, 7, 8 i 9. Te zasady są następujące:

- maksymalny dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godzin, przy czym może on zostać przedłużony do 10 godzin nie częściej niż dwa razy w tygodniu;
- tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin;
- łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekroczyć 90 godzin;
- po okresie prowadzenia pojazdu trwającym 4,5 godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej 45 minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku;
- minimalny dzienny okres odpoczynku wynosi 11 godzin, przy czym okres ten można skrócić do 9 godzin, ale nie częściej niż trzy razy pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku;
- regularny tygodniowy okres odpoczynku wynosi co najmniej 45 godzin, a skrócony tygodniowy okres odpoczynku wynosi co najmniej 24 godziny.

Rozporządzenie zmieniające zawiera między innymi opisane poniżej regulacje.

- Przedsiębiorstwa transportowe muszą organizować pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy w państwie UE, lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy, tak by wykorzystali oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku (lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin

wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku) w każdym okresie czterech kolejnych tygodni.

- Kierowcy muszą być w stanie wykorzystać swój tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną (tj. poza kabiną). Koszty takiego zakwaterowania ponosi przedsiębiorstwo transportowe jako pracodawca.
- W przypadku gdy kierowcy towarzyszą pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, ich regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. To odstępstwo dotyczy jedynie kierowców, którzy mają do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę na promie lub w pociągu oraz (w odniesieniu do regularnych tygodniowych okresów odpoczynku) wyłącznie wówczas, gdy podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin.

Więcej informacji: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:02006R0561-20200820&from=EN>

- **Prowadzone procesy konsultacyjne:**

1. Przestępstwa przeciwko środowisku – udoskonalenie przepisów UE dotyczących ochrony środowiska poprzez prawo karne

Konsultacje publiczne dotyczące przepisów UE dotyczących ochrony środowiska; przegląd Dyrektywy 2008/99/EC w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne – II etap legislacyjny – Konsultacje publiczne. Ostateczny termin na przesłanie opinii lub wypełnienie kwestionariusza online udostępnionego przez KE to 3 maja 2021 r.

Dyrektywa w sprawie przestępstw przeciwko środowisku ma na celu ochronę środowiska poprzez prawo karne, odpowiednie sankcje i współpracę transgraniczną. Komisja niedawno oceniła dyrektywę i stwierdziła, że nie spełnia ona wyznaczonych celów.

W ramach inicjatywy przewiduje się przegląd głównie takich zagadnień, jak: zakres dyrektywy, rodzaje i poziomy sankcji, gromadzenie danych statystycznych, praktyczne egzekwowanie prawa.

Dyrektywa 2008/99/WE w sprawie ochrony środowiska poprzez prawo karne jest głównym instrumentem UE służącym ochronie środowiska za pomocą prawa karnego. Komisja oceniła dyrektywę w latach 2019–2020, a wyniki tej oceny pokazują, że cele dyrektywy nie zostały w pełni osiągnięte. W ramach tych konsultacji Komisja zwraca się do zainteresowanych stron o opinie i doświadczenia na temat możliwych sposobów poprawy stosowania dyrektywy.

Link: <https://pracodawcy.pl/przestepstwa-przeciwko-srodowisku-udoskonalenie-przepisow-ue-dotyczacych-ochrony-srodowiska-poprzez-prawo-karne/>

2. Inicjatywa UE: Uwaga na lukę w podatku VAT!

Konsultacje publiczne dotyczące unijnych przepisów dotyczących podatku VAT na podstawie KOMUNIKATU KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY PLAN DZIAŁANIA NA RZECZ SPRAWIEDLIWEGO I PROSTEGO OPODATKOWANIA WSPIERAJĄCEGO ODBUDOWĘ GOSPODARCZĄ COM/2020/312 final – I etap legislacyjny – Plan działania. Ostateczny termin na przesłanie opinii to 3 marca 2021 r.

W 2018 r. luka w podatku VAT, czyli różnica między spodziewanymi dochodami z VAT a kwotą faktycznie pobraną, wyniosła w UE ok. 140 mld euro. Ze względu na COVID-19 może ona

wzrosnąć do ponad 160 mld euro. Aby kraje UE mogły wyjść z kryzysu, trzeba znacząco zmniejszyć lukę w podatku VAT.

Z doświadczenia niektórych państw wynika, że można to osiągnąć dzięki skutecznym działaniom organów podatkowych. Dzięki tej inicjatywie kraje UE będą mogły wymieniać się najlepszymi praktykami i wspierać we wdrażaniu.

Link: <https://pracodawcy.pl/inicjatywa-ue-uwaga-na-luke-w-podatku-vat/>

- **Publikacje, stanowiska oraz opinie:**

1. Publikacja: Umowa Partnerstwa 2021-2027

Przed nami nowy okres finansowania polityki spójności Unii Europejskiej na lata 2021-2027. Podstawowym dokumentem, który określa współpracę UE z Polską, jest Umowa Partnerstwa. To uzgodniona z Komisją Europejską strategia wykorzystania Funduszy Europejskich w najbliższej dekadzie. Skierowana jest zarówno do urzędników, jak i beneficjentów, którzy realizują projekty. Określa cele i zakres interwencji, odpowiedzialne instytucje za zarządzanie funduszami, programy oraz ich finansowanie. Umowa Partnerstwa łączy ze sobą oczekiwania Komisji Europejskiej z wyzwaniem wynikającym z krajowych dokumentów, takich jak Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju i strategię sektorowe, które ją realizują.

6 głównych celów Umowy Partnerstwa koncentruje się na sprawieniu, że Europa będzie:

1. – bardziej konkurencyjna i inteligentna
2. – bardziej przyjazna dla środowiska i niskoemisyjna
3. – lepiej połączona
4. – o silniejszym wymiarze społecznym
5. – bliżej obywateli
6. – łagodząca skutki transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu

Broшуra przygotowana przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej to kompendium wiedzy o 6 celach polityki spójności, programach, instrumentach terytorialnych oraz formach wsparcia finansowego.

Więcej informacji pod linkiem <https://pracodawcy.pl/publikacja-umowa-partnerstwa-2021-2027/>

2. CORDIS results pack: Przełomowe badania związane z Zielonym Ładem: realizacja europejskich ambicji klimatycznych poprzez innowacje i transformację

CORDIS Results Pack on frontier research for the Green Deal: Driving forward Europe's climate ambitions through innovation and transformation

Europejski Zielony Ład jest rozwiązaniem Komisji Europejskiej prowadzącym do osiągnięcia całkowitej neutralności UE pod względem emisji dwutlenku węgla do 2050 roku. Nie sposób ukryć, że to niezwykle ambitny cel, wymagający innowacyjnych i pionierskich badań realizowanych przy wsparciu Europejskiej Rady ds. Badań Naukowych (ERBN), które odegrają kluczową rolę w rozwoju nowoczesnych technologii oraz metodologii wymaganych do jego osiągnięcia. Najnowsza broшуra CORDIS Results Pack opisuje 15 finansowanych przez ERBN projektów, które przyczyniają się do budowy ekologicznej i zrównoważonej przyszłości Europy.

Europejski Zielony Ład obejmie niemal wszystkie obszary polityki i badań – poczynając od zrównoważonego rolnictwa, przemysłu i mobilności, aż po czystą energię, nowe metody eliminacji zanieczyszczeń i wysiłki ukierunkowane na ochronę różnorodności biologicznej oraz

zapewnianie zrównoważonego rozwoju miast. Celem tego działania jest kompleksowa i dogłębna transformacja gospodarki i społeczeństw Europy z myślą o ekologii.

Więcej informacji pod linkiem <https://pracodawcy.pl/cordis-results-pack-przelomowe-badania-zwiazane-z-zielonym-ladem-realizacja-europejskich-ambicji-klimatycznych-poprzez-innowacje-i-transformacje/>

Źródło: EUR-Lex, Komisja Europejska, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Portal Funduszy Europejskich, Urząd Publikacji Unii Europejskiej (Komisja Europejska)