



ZWIĄZEK  
PRACODAWCÓW  
POLSKA MIEDŹ  
THE POLISH COPPER EMPLOYERS' ASSOCIATION

## Monitoring legislacji europejskiej

Monitoring działań w UE (legislacja, publikacje) – 6 października 2021 r.

- **Informacje generalne – dokumenty strategiczne**

Transport drogowy: unijne przepisy dotyczące organizacji czasu pracy zawodowych kierowców – Dyrektywa 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego

Dyrektywa określa minimalne wymagania w odniesieniu do organizacji czasu pracy kierowców i stanowi uzupełnienie rozporządzenia (WE) 561/2006 ustanawiającego wspólne zasady w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku dla kierowców.

Przepisy dyrektywy stosuje się do wszystkich „pracowników uczestniczących w czynnościach w trasie” w zakresie transportu drogowego, pracujących dla przedsiębiorstw mających siedzibę w kraju UE. Dyrektywa dotyczy również kierowców pracujących na własny rachunek.

„Czas pracy” obejmuje:

- prowadzenie pojazdu,
- załadunek i rozładunek,
- pomaganie pasażerom we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu,
- sprzątanie i konserwację techniczną,
- każdą inną pracę związaną z bezpieczeństwem pojazdu, pasażerów lub ładunku, jak również wypełnianie określonych zobowiązań ustawowych bezpośrednio powiązanych z określoną operacją transportową (np. formalności celne),
- oraz wszelkie inne sytuacje, w których uważa się, że kierowca jest na dyżurze.

Tydzień pracy ma maksymalnie 48 godzin, może jednak zostać wydłużony do 60 godzin, jeżeli w ciągu 4 miesięcy nie zostanie przekroczona średnia 48 godzin w tygodniu.

Kierowcy nie mogą pracować bez przerwy dłużej niż 6 godzin. Jeżeli kierowca pracuje od 6 do 9 godzin w ciągu doby, przerwy nie mogą trwać krócej niż 30 minut.

Jest to uzupełnienie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, które określa maksymalny czas prowadzenia pojazdu bez przerwy lub odpoczynku na poziomie 4,5 godziny.

Niniejsza dyrektywa podtrzymuje przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 dotyczące odpoczynku. Kierowcy mają obowiązek odpoczywać w ciągu dnia i w ciągu tygodnia.

W trakcie zmiany nocnej można pracować przez maksymalnie 10 godzin w ciągu 24 godzin.

Wniosek Komisji z 2008 r. o modyfikację dyrektywy w celu wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek i zwiększenia stopnia jej egzekwowania został odrzucony przez Parlament Europejski. Początkowo dyrektywa obejmowała tylko pracowników wykonujących czynności związane z przewozem zatrudnionych przez przedsiębiorstwa transportowe. Od marca 2009 r. dyrektywa obejmuje wszystkich kierowców, którzy objęci są rozporządzeniem dotyczącym czasu prowadzenia pojazdów, przerw i okresów odpoczynku.

Sprawozdanie Komisji z 2014 r. zawiera analizę wykonania dyrektywy i rozporządzenia w latach 2011–2012. W sprawozdaniu zaobserwowano pewną poprawę w stosowaniu tych przepisów. Jednakże niekompletne i niespójne dane przekazywane przez kraje UE uniemożliwiły dogłębną analizę ich wpływu na bezpieczeństwo drogowe oraz zdrowie i bezpieczeństwo kierowców. Komisja Europejska zaznaczyła, że przeprowadzi kompleksową ocenę funkcjonowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Więcej informacji:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A02002L0015-20020323>

- **Prowadzone procesy konsultacyjne:**

1. Program strategiczny – Kompas cyfrowej dekady

Konsultacje publiczne przepisów dotyczących transformacji cyfrowej – wniosek w sprawie decyzji Parlamentu i Rady UE ustanawiającego program strategiczny „Droga do cyfrowej dekady – 2030” na podstawie m.in. Komunikatu KE: Cyfrowy kompas na 2030 r.: europejska droga w cyfrowej dekadzie – Etap legislacyjny – Przyjęcie przez Komisję. Ostateczny termin na przesłanie opinii to 3 grudnia 2021 r.

9 marca 2021 r. Komisja przedstawiła wizję i kierunek transformacji cyfrowej w Europie do 2030 r. Kompas cyfrowej dekady w UE to cztery najważniejsze kierunki:

Umiejętności: Specjaliści w dziedzinie ICT: 20 mln + większa równowaga płci w zawodzie; Podstawowe umiejętności cyfrowe: min. 80 proc. ludności

Bezpieczna i zrównoważona infrastruktura cyfrowa: Łączność: gigabit dla każdego, 5G wszędzie; Najlepszej jakości półprzewodniki: dwukrotnie większy udział UE w światowej produkcji; Dane – rozwiązania brzegowe i chmurowe: 10 tys. bezpiecznych węzłów brzegowych, neutralnych dla klimatu; Przetwarzanie danych: pierwszy komputer z przyspieszeniem kwantowym

Transformacja cyfrowa przedsiębiorstw: Wykorzystanie technologii: 75 proc. przedsiębiorstw w UE powinno korzystać z chmury, AI, dużych zbiorów danych; Innowatorzy: rozwój scale-upów i finansowanie, aby podwoić liczbę tzw. jednorożców w UE; Opóźnienia w rozwoju technologicznym: ponad 90 proc. MŚP powinno osiągnąć co najmniej podstawowy poziom wykorzystania technologii cyfrowych

Cyfryzacja usług publicznych: Najważniejsze usługi publiczne: 100 proc. online; e-Zdrowie: 100 proc. obywateli z dostępem do dokumentacji medycznej; Tożsamość cyfrowa: 80 proc. obywateli korzysta z cyfrowego dowodu tożsamości

Inicjatywa ta zmierza do ustanowienia solidnych ram zarządzania zapewniających zorganizowaną współpracę między Komisją a państwami członkowskimi po to, by osiągnąć cele cyfrowe UE, wspierać europejskie zdolności cyfrowe i monitorować postępy w zakresie zasad cyfrowych. Za sprawą tej inicjatywy ambicje cyfrowe UE przełożyłyby się na konkretne działania ze wskazaniem w razie potrzeby środków dostosowawczych.

Link: <https://pracodawcy.pl/program-strategiczny-kompas-cyfrowej-dekady/>

2. Przedsiębiorcy transportu drogowego – wspólny wzór obliczania stopnia ryzyka

Konsultacje publiczne przepisów dotyczących transportu drogowego – wniosek w sprawie projektu rozporządzenia wykonawczego KE w sprawie wspólnego wzoru obliczania oceny ryzyka przedsiębiorstw transportowych – przy uwzględnieniu dyrektywy 2006/22/WE (w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie

drogowym) oraz dyrektywy 2002/15/WE (w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego) oraz ustawodawstwa socjalnego odnoszącego się do działalności w transporcie drogowym – Etap legislacyjny – Projekt aktu prawnego. Ostateczny termin na przesłanie opinii to 18 października 2021 r.

Inicjatywa ta ustanawia wspólny wzór, który ma być stosowany przez organy krajowe we wszystkich państwach UE w celu obliczania stopnia ryzyka związanego z przewoźnikami drogowymi („przedsiębiorcami”) mającymi siedzibę na ich terytorium. Wzór ten opiera się na liczbie i wadze wcześniejszych uchybień.

Link: <https://pracodawcy.pl/przedsiębiorcy-transportu-drogowego-wspolny-wzor-obliczania-stopnia-ryzyka/>

- **Publikacje, stanowiska oraz inne informacje:**

1. Wyzwania dla Polski w sektorach non-ETS: 2030 – 2050

Challenges for Poland in the non-ETS sectors: 2030 – 2050

„Wyzwania dla Polski w sektorach non-ETS: 2030 – 2050” to jeden z częściowych raportów opublikowanych w ramach opracowania „Klimat dla Polski – Polska dla klimatu, 1988-2018-2050”. Publikacja dokonuje diagnozy sytuacji w obszarze non-ETS, w sektorach transportu, komunalno-bytowym oraz rolnictwa, wskazując jednocześnie możliwości realizacji ambitnych celów redukcyjnych w tych obszarach.

Link: <https://pracodawcy.pl/wyzwania-dla-polski-w-sektorach-non-ets-2030-2050/>

2. Publikacja UE: Zrównoważone wykorzystanie naszych zasobów naturalnych

Making sustainable use of our natural resources

Przyroda jest ważnym sojusznikiem w walce ze zmianą klimatu. Reguluje klimat, wspiera różnorodność biologiczną, pochłania i magazynuje węgiel w lasach, torfowiskach i terenach podmokłych. Zrównoważone zarządzanie tymi zasobami w obiegu zamkniętym przyczyni się do poprawy naszych warunków życia, utrzymania zdrowego środowiska, stworzenia wysokiej jakości miejsc pracy dostosowanych do przyszłych wyzwań, a także zapewni zrównoważone bioprodukty, żywność i energię. Nowe modele biznesowe, które nagradzają bardziej przyjazne dla klimatu gospodarowanie gruntami („rolnictwo węglowe”), stworzą nowe możliwości zarobkowe dla rolników i leśników.

Więcej informacji pod linkiem: <https://pracodawcy.pl/publikacja-ue-zrownowazone-wykorzystanie-naszych-zasobow-naturalnych/>

Źródło: EUR-Lex, Komisja Europejska, Instytut Ochrony Środowiska. Państwowy Instytut Badawczy, Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Dyrekcja Generalna ds. Komunikacji Społecznej (Komisja Europejska)