



Monitoring Legislacji Międzynarodowej

Monitoring działań w UE (legislacja, publikacje) – 15 lutego 2023 r.

- **Informacje generalne o prawie UE – akty prawne i dokumenty strategiczne**

Bezpieczeństwo drogowe: prawa jazdy – Dyrektywa 2006/126/WE w sprawie praw jazdy

Dyrektywa wprowadza nowe europejskie prawo jazdy. Akt prawny przekształca, a także uchyla ona dyrektywę 91/439/EWG.

Dyrektywa ma następujące założenia.

- Pomaga poprawić bezpieczeństwo drogowe: wprowadza nową kategorię prawa jazdy na motorowery i obowiązek przeprowadzania uprzedniego egzaminu teoretycznego oraz stopniowy dostęp do cięższych motocykli. Szczegółowo określa wymogi dotyczące egzaminowania. Kierowcy zawodowi muszą przechodzić badania lekarskie co pięć lat. Ustanawia wymagania dotyczące kwalifikacji i szkoleń egzaminatorów przeprowadzających egzaminy na prawo jazdy.
- Usprawnia swobodny przepływ osób: wprowadza wzór europejskiego prawa jazdy i ustanawia sieć dla wymiany informacji na temat praw jazdy pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej (UE), upraszczając procedury administracyjne wymagane do wzajemnego uznawania praw jazdy.
- Ogranicza możliwości dokonywania fałszerstw: w nowych prawach jazdy stosowane są mikroczipy zawierające informacje wydrukowane na karcie. Wprowadza okres ważności dla praw jazdy pozwalających na prowadzenie samochodów osobowych i motocykli wynoszący 10–15 lat, co umożliwi regularną aktualizację środków ochrony i informacji o posiadaczu. Ustanawia nową elektroniczną sieć ułatwiającą komunikację między organami krajowymi prowadzoną w celu kontroli praw jazdy.

Prawa jazdy wydawane przez państwa członkowskie muszą być wzajemnie uznawane. Kategorie praw jazdy dzielą się następująco:

- kategoria AM – pojazdy dwu- lub trzykołowe, których konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h, oraz lekkie pojazdy czterokołowe;
- kategoria A1 – lekkie motocykle o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³ i mocy nieprzekraczającej 11 kW;
- kategoria A2 – motocykle o mocy nieprzekraczającej 35 kW;
- kategoria A – ciężkie motocykle bez ograniczeń mocy;
- kategoria B – pojazdy osobowe o masie do 3 500 kg i przeznaczone do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów;
- kategoria BE – pojazdy kategorii B ciągnące ciężkie przyczepy o masie do 3 500 kg;
- kategoria B1 (fakultatywnie) – pojazdy czterokołowe;
- kategoria C1 – pojazdy ciężarowe o masie między 3 500 kg a 7 500 kg i przeznaczone do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów;
- kategoria C1E – pojazdy kategorii C1 lub B ciągnące ciężkie przyczepy o masie powstałego zespołu do 12 000 kg;
- kategoria C – pojazdy ciężarowe o masie ponad 3 500 kg i przeznaczone do przewozu nie więcej niż ośmiu pasażerów;

- kategoria CE – pojazdy kategorii C ciągnące ciężkie przyczepy;
- kategoria D1 – pojazdy osobowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu nie więcej niż 16 pasażerów i o maksymalnej długości do 8 m;
- kategoria D1E – pojazdy kategorii D1 ciągnące ciężkie przyczepy;
- kategoria D – pojazdy osobowe przeznaczone do przewozu ponad ośmiu pasażerów;
- kategoria DE – pojazdy kategorii D ciągnące ciężkie przyczepy;
- lekkie przyczepy o masie do 750 kg mogą być ciągnięte przez pojazdy kategorii B, C1, C, D1 i D.

Tabelę równoważności powyższych kategorii z kategoriami ustalonymi dla praw jazdy wydanych w państwach członkowskich przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy zawarto w decyzji (UE) 2016/1945.

Warunki wydawania praw jazdy

- W prawie jazdy muszą być wymienione warunki, na podstawie których kierowca jest uprawniony do kierowania pojazdem. Jeżeli dopuszcza się kierowanie pojazdami tylko pewnych typów lub pojazdami specjalnie przystosowanymi, fakt taki musi być odnotowany w prawie jazdy za pomocą kodu.
- Wydawanie praw jazdy podlega również następującym warunkom:
 - prawa jazdy kategorii C1, C, D1 i D wydaje się tylko kierowcom już uprawnionym do kierowania pojazdami zgodnie z kategorią B;
 - prawa jazdy kategorii BE, C1E, CE, D1E i DE wydaje się tylko kierowcom już uprawnionym do kierowania pojazdami zgodnie z, odpowiednio, kategoriami B, C1, C, D1 i D.
- Dolna granica wieku dla uzyskania prawa jazdy wynosi:
 - 16 lat dla kategorii AM, A1 (lekkie motocykle) i B1 (pojazdy silnikowe trzy- i czterokołowe);
 - 18 lat dla kategorii A2, B, BE i C1;
 - 21 lat dla kategorii C, CE, D1 i D1E;
 - 24 lata dla kategorii D i DE.
- Państwa członkowskie mogą podwyższyć lub obniżyć dolną granicę wieku, w określonym zakresie, dla niektórych kategorii.
- Państwa członkowskie muszą zapewnić, że osoby ubiegające się o prawo jazdy posiadają odpowiednią wiedzę i umiejętności, a ich zachowanie świadczy o umiejętności prowadzenia pojazdu silnikowego. Egzaminy wprowadzone w tym celu muszą składać się z:
 - egzaminu teoretycznego,
 - egzaminu umiejętności i zachowania.

Zmiany spowodowane pandemią COVID-19

- Ze względu na trudności w przedłużaniu ważności praw jazdy wskutek nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych pandemią COVID-19, które w niektórych państwach członkowskich rozpoczęły się przed 1 lutego 2020 r., rozporządzenie (UE) 2020/698 przedłuża ważność niektórych praw jazdy na okres siedmiu miesięcy od daty ich wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość mobilności drogowej.
- Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności praw jazdy może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na wprowadzone przez siebie środki związane z COVID-19, musi przedłożyć Komisji Europejskiej, do 1 sierpnia 2020 r., uzasadniony wniosek o zezwolenie na przedłużenie tych okresów.

- W związku z utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 rozporządzenie (UE) 2021/267 ustanawia szczególne środki tymczasowe dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności licencji i zezwoleń oraz przedłużenia niektórych okresów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698. Środki te opisano poniżej.
 - Ważność praw jazdy, która upływa między 1 września 2020 r. a 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 miesięcy od daty upływu ich ważności.
 - Ważność praw jazdy, która w przeciwnym razie zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2020/698 upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy lub do 1 lipca 2021 r., w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
 - Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności praw jazdy może pozostać niewykonalne po 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia powyższych okresów. Taki wniosek może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 czerwca 2021 r., okresu 10 miesięcy lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 31 maja 2021 r.
 - Jeżeli wymogi zostaną spełnione, a wnioskowane przedłużenie nie będzie stwarzać nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, Komisja zezwoli danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie określonych okresów. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym prowadzenie badań zdatowności do ruchu drogowego może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy. Komisja publikuje tę decyzję w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
 - Jeżeli państwo członkowskie nie ma potrzeby skorzystania ze środków określonych w rozporządzeniu (UE) 2021/267, informuje o tym Komisję do 3 marca 2021 r. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w Dzienniku Urzędowym. W takiej sytuacji państwo członkowskie nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z takich wyjątkowych środków w innym państwie członkowskim.

Link do aktu prawnego:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A02006L0126-20201101>

- **Prowadzone procesy konsultacyjne, stanowiska:**

Ostatnia faza konsultacji - Podatek VAT w epoce cyfrowej

Ostatnia faza konsultacji publicznych przepisów dotyczących prawa podatkowego – m.in analiza Dyrektywy 2006/112/WE Rady w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej – wniosek dotyczący dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 2006/112/WE w odniesieniu do przepisów dotyczących VAT w epoce cyfrowej. – III Etap legislacyjny – Przyjęcie przez Komisję. Ostateczny termin na przesłanie opinii to 4 kwietnia 2023 r.

Podatek od wartości dodanej (VAT) stanowi jedno z głównych źródeł dochodów we wszystkich państwach członkowskich UE. Jest on również kluczowym źródłem finansowania budżetu UE, ponieważ 0,3 % podatku VAT pobranego na szczeblu krajowym jest przekazywane do UE jako zasoby własne – zasoby własne oparte na VAT stanowią 12 % całkowitego budżetu UE.

Podatek VAT odgrywa zasadniczą rolę w kształtowaniu polityki budżetowej, ale system VAT jest osłabiany przez niewystarczający pobór podatku VAT i nieskuteczne metody jego kontroli. System ten wiąże się również z nadmiernymi obciążeniami i kosztami przestrzegania przepisów.

W związku z tym w opublikowanym w 2020 r. Planie działania na rzecz sprawiedliwego i prostego opodatkowania wspierającego odbudowę gospodarczą⁴ Komisja ogłosiła pakiet legislacyjny „Przepisy dotyczące VAT w epoce cyfrowej”, który uwzględniono również w programie prac Komisji na 2022 r. Niniejszy wniosek jest częścią tego pakietu, który obejmuje również wniosek dotyczący rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 904/2010 w odniesieniu do ustaleń dotyczących współpracy administracyjnej w dziedzinie VAT niezbędnych w epoce cyfrowej oraz wniosek dotyczący rozporządzenia wykonawczego Rady zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) nr 282/2011 w odniesieniu do wymogów informacyjnych dotyczących niektórych procedur VAT.

Konsultacje dotyczą opinii zainteresowanych stron na temat tego, czy obecne przepisy dotyczące podatku VAT są dostosowane do ery cyfrowej oraz w jaki sposób można wykorzystać technologię cyfrową zarówno do pomocy państwom członkowskim w walce z oszustwami związanymi z VAT, jak i z korzyścią dla przedsiębiorstw. Tematy konsultacji: (i) obowiązki w zakresie sprawozdawczości VAT i e-fakturowania; (ii) opodatkowanie podatkiem VAT platform; oraz (iii) korzystanie z jednej rejestracji VAT UE.

W planie działania Komisji na rzecz sprawiedliwego i prostego opodatkowania podkreślono potrzebę zastanowienia się nad tym, w jaki sposób organy podatkowe mogą wykorzystywać technologię do zwalczania oszustw podatkowych i zapewniania korzyści przedsiębiorstwom, a także nad tym, czy obecne przepisy dotyczące VAT są dostosowane do prowadzenia działalności gospodarczej w epoce cyfrowej.

W planie działania zapowiedziano na 2022 r. wniosek ustawodawczy w sprawie podatku VAT w epoce cyfrowej, który będzie dotyczył takich kwestii jak:

- obowiązki w zakresie sprawozdawczości dotyczącej VAT i fakturowanie elektroniczne,
- opodatkowanie podatkiem VAT podmiotów gospodarki opartej na platformach cyfrowych,
- jednolita rejestracja VAT w UE.

Link: <https://pracodawcy.pl/ostatnia-faza-konsultacji-podatek-vat-w-epoce-cyfrowej/>

- **Publikacje oraz inne informacje:**

1. [Webinar Deloitte: Tax Tech: Rozliczenia podatkowe nowej generacji - automatyzacja w ujęciu procesowym i technologicznym](#)

Ciągłe zmiany przepisów podatkowych oraz wzrost złożoności procesu obliczania podatków sprawia, że utrzymanie efektywności działów podatkowych i księgowych jest coraz trudniejsze. Rozwiązaniem mogą być prawidłowo wypracowane procesy oraz dostrzeżenie potencjału w wykorzystaniu nowych technologii i automatyzacji.

Deloitte Polska zaprasza na bezpłatne seminarium on-line: Webinar Tax Tech: Rozliczenia podatkowe nowej generacji - automatyzacja w ujęciu procesowym i technologicznym, które odbędzie się 15 lutego 2023 r. w godz. 10:00 - 11:00.

Podczas spotkania eksperci będą rozmawiali o procesach w podatkach, wsparciu technologii i możliwościach automatyzacyjnych dla rozliczeń podatkowych i pracy nowoczesnych działów podatkowych.

W trakcie spotkania omówione zostaną m.in. następujące zagadnienia:

- Czym jest proces z perspektywy podatków?

- Dlaczego zarządzanie procesem podatkowym jest ważne?
- Korzyści z podejścia procesowego w podatkach.
- Identyfikacja przykładowych procesów podatkowych.
- Ustrukturyzowany proces, a jego potencjał automatyzacyjny.

Dla Spółek planujących poprawić funkcjonowanie działu podatkowo-księgowego zwiększenie efektywności procesów powinno być celem nadrzędnym. Odpowiednie zaplanowanie pracy działu podatkowo-księgowego ma wpływ na szybkość i prawidłowość realizacji obowiązków podatkowych. Podczas webinaru dokonana zostanie analiza istniejących w spółkach procesów podatkowych, identyfikacji niedoskonałości i nieefektywności. Na powyższe zostanie nałożona perspektywa potencjału automatyzacyjnego oraz możliwości zastosowania dostępnych technologii informatycznych.

Webinar jest skierowany do osób odpowiedzialnych za rozliczenia podatkowe, a także specjalistów odpowiedzialnych za wdrażanie nowych technologii i rozwój biznesu.

Link: <https://pracodawcy.pl/webinar-deloitte-tax-tech-rozliczenia-podatkowe-nowej-generacji-automatyzacja-w-ujeci-procesowym-i-technologicznym/>

2. Zasady finansowania Programu FERS

16 stycznia 2023 r. Małgorzata Jarosińska-Jedynak, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej, zatwierdziła dokument pt. Zasady finansowania programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego (FERS).

Celem zasad jest zaprezentowanie głównych założeń systemu finansowania programu.

W dokumencie opisane zostały, m. in.:

- istotne warunki kwalifikowalności wydatków
- rodzaje projektów planowanych do realizacji w FERS
- zasady konstruowania budżetu projektów
- zasady finansowania i rozliczania projektów
- sposób poświadczania wydatków

Przygotowane zasady są spójne z Wytocznymi dotyczącymi kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027. Wraz z plikami zawierającymi dokumenty publikujemy również zestawienie uwag z konsultacji projektu Zasad finansowania wraz ze stanowiskiem Instytucji Zarządzającej FERS.

Więcej informacji: <https://pracodawcy.pl/zasady-finansowania-programu-fers/>

Źródło: EUR-Lex, Komisja Europejska, Deloitte Polska (Deloitte Touche Tohmatsu Limited), Departament Europejskiego Funduszu Społecznego, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.