



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 21 czerwca 2022 r.
(OR. en)

10429/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0204 (COD)

TRANS 410
RELEX 835

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	21 czerwca 2022 r.
Do:	Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 313 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY ustanawiającego szczególne środki tymczasowe w związku z rosyjską inwazją na Ukrainę, dotyczące dokumentów kierowcy wydanych przez Ukrainę zgodnie z jej prawodawstwem

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 313 final.

Zał.: COM(2022) 313 final



Bruksela, dnia 20.6.2022 r.
COM(2022) 313 final

2022/0204 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z rosyjską inwazją na Ukrainę,
dotyczące dokumentów kierowcy wydanych przez Ukrainę zgodnie z jej
prawodawstwem**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W ciągu pierwszych dziesięciu tygodni rosyjskiej inwazji na Ukrainę, która rozpoczęła się 24 lutego 2022 r., ponad pięć milionów osób opuściło Ukrainę, uciekając przed konfliktem zbrojnym i szukając schronienia w państwach sąsiadujących, głównie w Unii Europejskiej¹. Już 4 marca 2022 r. UE stwierdziła istnienie masowego napływu wysiedleńców z Ukrainy i zaoferowała im tymczasową ochronę². W decyzji wykonawczej Rady (UE) 2022/382 z dnia 4 marca 2022 r. określono kategorie osób uprawnionych do tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych. Tymczasowa ochrona wiąże się z prawem do otrzymania dokumentu pobytowego na cały okres trwania ochrony oraz dostępem do m.in. zakwaterowania, szkół, opieki zdrowotnej i zatrudnienia. Dokument pobytowy wydany przez jedno państwo członkowskie łączy się z prawem do podróżowania w obrębie terytorium Unii przez 90 dni w okresie 180 dni.

Prawo jazdy zwiększa mobilność jego posiadacza i ułatwia codzienne życie, ponieważ umożliwia prowadzenie pojazdów o napędzie silnikowym po drogach publicznych. W tym kontekście wspiera udział osób korzystających z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych w działalności gospodarczej i społecznej w ich nowym środowisku.

Zgodnie z art. 41 Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu w 1968 r. (zwanej dalej „konwencją wiedeńską”) każda z umawiających się stron uznaje pod pewnymi warunkami krajowe lub międzynarodowe zezwolenia na prowadzenie pojazdów należycie wydane na terytorium innej umawiającej się strony. Ukraina i 23 państwa członkowskie ratyfikowały konwencję wiedeńską i stosują jej postanowienia w stosunkach między sobą; konwencji wiedeńskiej nie ratyfikowała jednak Hiszpania, a Cypr, Irlandia i Malta nie są jej stronami.

Zasady i procedury związane z uznawaniem i wymianą praw jazdy z państw trzecich różnią się w poszczególnych państwach członkowskich, w zależności m.in. od przepisów szczegółowych prawa krajowego lub istniejących umów dwustronnych między państwami członkowskimi a danym państwem trzecim. W przypadku osób korzystających z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych, posiadających ważne prawo jazdy wydane przez Ukrainę, należy zapewnić zharmonizowane ramy uznawania praw jazdy na terytorium Unii, dopóki trwa okres tymczasowej ochrony.

Co do zasady osoby korzystające z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych, które posiadają ważne prawo jazdy wydane przez Ukrainę, powinny mieć możliwość posługiwania się swoim prawem jazdy na terytorium UE, dopóki trwa okres tymczasowej ochrony. W związku z tymczasowym charakterem ochrony nie należy wymagać wymiany ukraińskiego prawa jazdy na prawo jazdy wydane przez państwo członkowskie. Zmniejsza to znacznie obciążenie dla właściwych organów państw członkowskich, które w przeciwnym razie musiałyby potencjalnie wymieniać miliony ukraińskich praw jazdy. Jednocześnie osoby korzystające z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych nie będą musiały od razu zdawać kolejnego egzaminu teoretycznego

¹ Źródło: Biuro UNHCR (<https://data2.unhcr.org/en/situations/ukraine>).

² Decyzja wykonawcza Rady (UE) 2022/382 z dnia 4 marca 2022 r. stwierdzająca istnienie masowego napływu wysiedleńców z Ukrainy w rozumieniu art. 5 dyrektywy 2001/55/WE i skutkująca wprowadzeniem tymczasowej ochrony, Dz.U. L 71 z 4.3.2022, s. 1.

lub praktycznego na prawo jazdy – często w obcym dla nich języku – lub poddawać się badaniom lekarskim w państwie członkowskim ich miejsca pobytu czasowego.

Zgodnie z Konwencją wiedeńską o ruchu drogowym umawiające się strony mogą wymagać od posiadacza prawa jazdy wydanego przez inną umawiającą się stronę, aby oprócz krajowego zezwolenia na prowadzenie pojazdów posiadał międzynarodowe zezwolenie na prowadzenie pojazdów (oparte na ujednoliconym formacie). Praktyki w tym zakresie różnią się w poszczególnych państwach członkowskich – w niektórych z nich od posiadaczy ukraińskich praw jazdy wymaga się często międzynarodowego zezwolenia na prowadzenie pojazdów, w szczególności gdy krajowe zezwolenia na prowadzenie pojazdów są pisane wyłącznie cyrylicą, podczas gdy w innych nie jest to wymagane. Dopóki w Ukrainie toczy się wojna, uzyskanie przez posiadaczy ukraińskich praw jazdy międzynarodowego zezwolenia na prowadzenie pojazdów wydanego przez właściwe organy ukraińskie jest praktycznie niemożliwe. Osoby korzystające z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych należy zatem zwolnić z obowiązku posiadania – oprócz zezwolenia ukraińskiego – międzynarodowego zezwolenia na prowadzenie pojazdów, przynajmniej dopóki trwa tymczasowa ochrona. W tych wyjątkowych okolicznościach należy również zrezygnować z poświadczonego tłumaczenia w przypadku istniejących ukraińskich praw jazdy, ponieważ może ono okazać się kosztowne i spowodować dodatkowe wydatki dla osób, które prawdopodobnie straciły wszystkie swoje oszczędności, aby uciec z kraju. Ponadto tłumacze przysięgli w Unii Europejskiej rzadko mają swoje siedziby poza dużymi miastami, a wykonanie poświadczonego tłumaczenia często wymaga osobistego przedstawienia oryginałów dokumentów.

Podobne uwagi dotyczą certyfikatów kompetencji zawodowych dla kierowców autobusów i samochodów ciężarowych. Zwykle administracyjny termin ważności takich certyfikatów kompetencji zawodowych nie przekracza pięciu lat zgodnie z dyrektywą 2003/59/WE³, którą Ukraina już wdrożyła w odniesieniu do kierowców uczestniczących w transporcie międzynarodowym⁴. W związku z tym wykwalifikowanym kierowcom zawodowym, którzy uciekli z Ukrainy przed wojną, należy zapewnić odpowiedni dostęp do działalności gospodarczej w UE. W celu opracowania skutecznego i zharmonizowanego wdrożenia odpowiednich przepisów niniejszego wniosku Komisja zorganizuje wymianę poglądów na temat przepisów krajowych przyjętych przez państwa członkowskie z ekspertami wyznaczonymi na podstawie art. 11a ust. 4 dyrektywy 2003/59/WE.

Jak przewidziano w planie działań na rzecz korytarzy solidarnościowych między UE a Ukrainą i w jego kontekście, należy ułatwić dostęp zawodowych kierowców z Ukrainy do zatrudnienia w Unii Europejskiej poprzez określenie przepisów szczegółowych dotyczących wydawania certyfikatów kompetencji zawodowych ukraińskim kierowcom zawodowym. W kontekście rosnącego niedoboru kierowców samochodów ciężarowych należy wzmocnić alternatywne połączenia logistyczne między UE a Ukrainą oraz zapewnić Ukrainie stały dostęp do rynków eksportowych w następstwie obecnej blokady portów na Morzu Czarnym.

Prawa jazdy i certyfikaty kompetencji zawodowych mają zazwyczaj ograniczony okres ważności. Dopóki jednak na Ukrainie trwa wojna, Ukraina prawdopodobnie nie będzie

³ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

⁴ Zgodnie z postanowieniami załącznika XXXII do układu o stowarzyszeniu UE–Ukraina z 2014 r. (Dz.U. L 161 z 29.5.2014, s. 1961). W przypadku kierowców uczestniczących wyłącznie w transporcie krajowym na terenie Ukrainy wdrożenie dyrektywy przewidziano na 1 listopada 2019 r., ale zostało ono opóźnione.

w stanie zapewnić wsparcia administracyjnego niezbędnego do indywidualnego odnawiania tych dokumentów. W tej nadzwyczajnej sytuacji ukraiński rząd może podjąć decyzję o przedłużeniu ważności tych dokumentów. W takim przypadku Unia i państwa członkowskie powinny być odpowiednio informowane przez Ukrainę o takich przedłużeniach. Państwa członkowskie powinny uznawać przedłużoną ważność ukraińskich praw jazdy, wykraczającą poza administracyjny okres ich ważności, przynajmniej do końca okresu tymczasowej ochrony.

Okoliczności ucieczki przed wojną często wiążą się z utratą lub kradzieżą ważnych dokumentów, takich jak prawa jazdy lub certyfikaty kompetencji zawodowych, lub pozostawieniem ich w strefie wojennej bez możliwości ich natychmiastowego odzyskania. W takich przypadkach, z zastrzeżeniem weryfikacji, na przykład w krajowym elektronicznym rejestrze praw jazdy Ukrainy, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wydawania tymczasowych praw jazdy, które zastępują oryginalne prawa jazdy na czas trwania tymczasowej ochrony. Dostęp właściwych organów państw członkowskich do ukraińskiego rejestru praw jazdy ułatwiłby taki krok. Bez możliwości sprawdzenia autentyczności informacji podanych przez wysiedleńców państwa członkowskie powinny odmówić wydania takich tymczasowych dokumentów kierowcy. Ponadto, według ukraińskiego Ministerstwa Transformacji Cyfrowej, za pośrednictwem aplikacji mobilnej portalu obywatelskiego DIIA wydano prawie 5,7 mln praw jazdy. DIIA umożliwia wystawianie i weryfikację dokumentów elektronicznych oraz świadczenie usług publicznych. Pomimo że aplikacja DIIA nie jest zgodna z opublikowaną we wrześniu 2021 r. normą ISO 18013-5 dotyczącą mobilnych praw jazdy, oferuje ona możliwość weryfikacji uprawnień do kierowania pojazdami, co jest istotne w wyjątkowej sytuacji, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu.

Ponadto przepisy niniejszego rozporządzenia odnoszą się do wyjątkowych okoliczności i przewidują wyłączenia, których nie należy stosować w normalnych okolicznościach. Dlatego szczególnie ważne jest, aby egzekwowanie niniejszego rozporządzenia nie sprzyjało narażaniu użytkowników dróg i pieszych na niebezpieczeństwo, umożliwiając poruszanie się po drogach UE osobom niezdolnym do prowadzenia pojazdów. W tym kontekście właściwe organy państw członkowskich powinny wdrożyć odpowiednie środki w celu zwalczania oszustw i fałszerstw.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Przepisy proponowanego rozporządzenia uzupełniają obowiązujące przepisy Unii dotyczące praw jazdy (dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy⁵) oraz wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy i osób (dyrektywa 2003/59/WE). Żadna z tych dwóch dyrektyw nie zawiera wspólnych zasad dotyczących uznawania odpowiednich dokumentów wydanych przez państwa trzecie. Takie wspólne ramy są jednak niezbędne w szczególnym i nadzwyczajnym kontekście wynikającym z niesprowokowanej i nieuzasadnionej agresji militarnej Rosji na Ukrainę, ponieważ umożliwiają one przyjęcie podejścia administracyjnego, które minimalizuje obciążenia biurokratyczne, a jednocześnie zapewnia bezpieczeństwo ruchu drogowego w całej Unii.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek uzupełnia przepisy Unii dotyczące tymczasowej ochrony wysiedleńców, w szczególności decyzję wykonawczą Rady (UE) 2022/382 z dnia 4 marca 2022 r. stwierdzającą istnienie masowego napływu wysiedleńców z Ukrainy w rozumieniu art. 5

⁵ Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18.

dyrektywy 2001/55/WE⁶, w której po raz pierwszy stwierdzono istnienie masowego napływu do Unii wysiedleńców, którzy musieli opuścić Ukrainę w wyniku konfliktu zbrojnego zgodnie z dyrektywą Rady 2001/55/WE z dnia 20 lipca 2001 r. w sprawie minimalnych standardów przyznawania tymczasowej ochrony na wypadek masowego napływu wysiedleńców oraz środków wspierających równowagę wysiłków między państwami członkowskimi związanych z przyjęciem takich osób wraz z jego następstwami⁷. Wniosek umożliwia wysiedleńcom posługiwanie się dokumentami wymaganymi do prowadzenia pojazdów silnikowych w sieci dróg publicznych Unii oraz do wykonywania działalności zawodowej związanej z prowadzeniem pojazdów, wspierając w ten sposób integrację ekonomiczną i społeczną wspomnianych wysiedleńców. W niniejszym wniosku przewidziano również pewne niewielkie odstępstwa od dyrektywy 2003/59/WE i dyrektywy 2006/126/WE, które odpowiadają szczególnym potrzebom sytuacji.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawą prawną jest art. 91 ust. 1 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

• Pomocniczość

Unia podjęła już działania legislacyjne dotyczące praw jazdy (dyrektywa 2006/126/WE) oraz wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy i osób (dyrektywa 2003/59/WE). Przedstawione powyżej zmiany pozostają w zakresie kompetencji przyznanych Unii na mocy art. 91 ust. 1 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Zgodnie z tym przepisem Parlament Europejski i Rada muszą, stanowiąc zgodnie z procedurą współdecyzji, ustanowić środki mające na celu poprawę bezpieczeństwa transportu.

Celem proponowanych przepisów jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego jako aspektu bezpieczeństwa transportu, przy jednoczesnym zapewnieniu integracji ekonomicznej i społecznej wysiedleńców w następstwie rosyjskiej agresji na Ukrainę. Środki te mają na celu zapewnienie osobom korzystającym z tymczasowej ochrony swobody przemieszczania się na terytorium Unii poprzez prowadzenie pojazdów o napędzie silnikowym, a także swobody pracy poprzez wykonywanie działalności zawodowej polegającej na prowadzeniu pojazdów, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby osoby te wykonywały ją zgodnie z aspektami i normami bezpieczeństwa mającymi zastosowanie w Unii.

Cel niniejszego rozporządzenia nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ponieważ wymaga zharmonizowanych ram regulacyjnych i koordynacji w odniesieniu do problemu spowodowanego wojną na Ukrainie, który dotyczy całej Unii Europejskiej. W związku z powyższym ze względu na rozmiary lub skutki działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii.

• Proporcjonalność

To działanie Unii jest niezbędne do osiągnięcia celu, jakim jest właściwe funkcjonowanie mechanizmów tymczasowej ochrony przewidzianych w odpowiednich aktach prawa Unii, z uwzględnieniem zasięgu i wagi skutków niesprowokowanej i nieuzasadnionej agresji Rosji wobec Ukrainy. Proponowane rozporządzenie zawiera ukierunkowane środki tymczasowe,

⁶ Dz.U. L 71 z 4.3.2022, s. 1.

⁷ Dz.U. L 212 z 7.8.2001, s. 12.

które są ściśle powiązane z obecną sytuacją i ograniczają się do tego, co jest konieczne do zapewnienia pewności prawa, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

- **Wybór instrumentu**

Niniejszy wniosek dotyczy przepisów szczegółowych, które mają wpływ na stosowanie kilku dyrektyw. Przepisy proponowanego aktu powinny być niezwłocznie i bezpośrednio stosowane, aby zagwarantowana została pewność prawa na potrzeby przewoźników i innych zainteresowanych osób, a także organów państw członkowskich. Niniejszy akt ustawodawczy powinien zatem mieć formę rozporządzenia, które jest bezpośrednio stosowane i nie wymaga transpozycji do prawa krajowego.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie mają zastosowania ze względu na wyjątkowy, tymczasowy i jednorazowy charakter zdarzenia powodującego przyjęcie niniejszego wniosku, który nie odnosi się do celów obowiązującego prawodawstwa.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na pilny charakter problemu nie przeprowadzono formalnych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Przeprowadzono jednak cztery nieformalne wymiany poglądów z członkami Komitetu ds. Praw Jazdy (17 marca, 31 marca, 13 kwietnia i 12 maja 2022 r.), odnosząc się również w niewielkim stopniu do kwestii certyfikatów kompetencji zawodowych.

Konsultacje potwierdziły istnienie mozaiki przepisów dotyczących uznawania urzędowych dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów wydawanych przez państwa trzecie. Sytuacja różni się znacznie w poszczególnych państwach członkowskich, ponieważ większość istotnych aspektów regulują przepisy krajowe. Ze względu na skalę sytuacji i konieczność podjęcia natychmiastowych działań eksperci z państw członkowskich uznali, że działania UE w tej dziedzinie są niezbędne.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Jak wyjaśniono powyżej, właściwe zgromadzenie wiedzy fachowej nie było możliwe ze względu na pilny charakter problemu.

- **Ocena skutków**

Z uwagi na pilny charakter problemu nie przeprowadzono oceny skutków. Niniejszy wniosek w żadnym przypadku nie zmienia zasad i mechanizmów przedmiotowych przepisów Unii.

- **Prawa podstawowe**

Celem niniejszego wniosku jest ułatwienie swobodnego przemieszczania się w obrębie Unii osób korzystających z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych.

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z rosyjską inwazją na Ukrainę,
dotyczące dokumentów kierowcy wydanych przez Ukrainę zgodnie z jej
prawodawstwem**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁸,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁹,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 24 lutego 2022 r. rosyjskie siły zbrojne rozpoczęły na szeroką skalę inwazję na Ukrainę, prowadzoną w wielu lokalizacjach z terytorium Federacji Rosyjskiej, z Białorusi i z obszarów Ukrainy znajdujących się poza kontrolą ukraińskiego rządu. W związku z tym znaczne części terytorium Ukrainy stanowią obecnie obszar konfliktu zbrojnego, z którego uciekły lub uciekają miliony ludzi.
- (2) W następstwie tej niesprobowanej i nieuzasadnionej agresji wojskowej przeciwko Ukrainie Rada po raz pierwszy stwierdziła istnienie masowego napływu do Unii wysiedleńców, którzy musieli opuścić Ukrainę w wyniku konfliktu zbrojnego zgodnie z dyrektywą Rady 2001/55/WE¹⁰, w decyzji wykonawczej (UE) 2022/382¹¹, w której określono kategorie wysiedleńców uprawnionych w Unii do tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych.
- (3) Prawo jazdy zwiększa mobilność jego posiadacza i ułatwia codzienne życie, ponieważ umożliwia prowadzenie pojazdów o napędzie silnikowym. Certyfikat kompetencji zawodowych jest wymagany do pracy w charakterze kierowcy zawodowego

⁸ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

¹⁰ Dyrektywa Rady 2001/55/WE z dnia 20 lipca 2001 r. w sprawie minimalnych standardów przyznawania tymczasowej ochrony na wypadek masowego napływu wysiedleńców oraz środków wspierających równowagę wysiłków między państwami członkowskimi związanych z przyjęciem takich osób wraz z jego następstwami (Dz.U. L 212 z 7.8.2001, s. 12).

¹¹ Decyzja wykonawcza Rady (UE) 2022/382 z dnia 4 marca 2022 r. stwierdzająca istnienie masowego napływu wysiedleńców z Ukrainy w rozumieniu art. 5 dyrektywy 2001/55/WE i skutkująca wprowadzeniem tymczasowej ochrony (Dz.U. L 71 z 4.3.2022, s. 1.).

w transporcie towarów i osób dla przedsiębiorstwa mającego siedzibę w Unii Europejskiej. W tym kontekście oba dokumenty wspierają udział osób korzystających z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych w działalności gospodarczej i społecznej w ich nowym środowisku.

- (4) Zgodnie z załącznikiem XXXII do Układu o stowarzyszeniu między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony¹², Ukraina dostosowała swoje ustawodawstwo do przepisów dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹³, w szczególności w celu umożliwienia wydawania odpowiednich certyfikatów kompetencji zawodowych kierowcom autobusów i samochodów ciężarowych uczestniczącym w przewozach międzynarodowych.
- (5) Konwencja o ruchu drogowym zawarta w Wiedniu w 1968 r. („konwencja z 1968 r. o ruchu drogowym”), której Ukraina jest stroną, przewiduje określone zasady umożliwiające uznawanie pod pewnymi warunkami zezwoleń na prowadzenie pojazdów; nie wszystkie państwa członkowskie są jednak stronami tej konwencji. Ponadto obecnie nie istnieją zharmonizowane ramy unijne dotyczące wymiany praw jazdy lub certyfikatów kompetencji zawodowych wydanych przez państwa trzecie, takie jak Ukraina. Wymogi związane z ewentualną wymianą praw jazdy są w większości przypadków określone w przepisach krajowych państw członkowskich lub w obowiązujących umowach dwustronnych między tymi państwami członkowskimi a Ukrainą. Rozbieżne wymogi w poszczególnych państwach członkowskich Unii, zwłaszcza w zakresie uznawania praw jazdy i certyfikatów kompetencji zawodowych, mogą mieć negatywny wpływ na życie i wolności wysiedleńców uciekających przed agresją militarną Rosji na Ukrainę, w czasie gdy osoby te są szczególnie narażone.
- (6) W tym kontekście należy zatem ustanowić wspólne ramy unijne mające zastosowanie do uznawania praw jazdy wydanych przez Ukrainę i będących w posiadaniu osób korzystających z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych. Aby zmniejszyć obciążenie organów państw członkowskich oraz osób korzystających z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych, prawa jazdy należycie wydane tym osobom przez władze Ukrainy powinny być uznawane, dopóki trwa okres ich tymczasowej ochrony, bez konieczności wymiany praw jazdy przez ich posiadaczy.
- (7) Zgodnie z konwencją z 1968 r. o ruchu drogowym w pewnych przypadkach posiadacze zezwoleń na prowadzenie pojazdów muszą okazać międzynarodowe prawo jazdy, aby ich uprawnienia do kierowania pojazdami zostały uznane. Można również wymagać od nich przedstawienia poświadczonego tłumaczenia prawa jazdy posiadacza. Wymogi te stanowią nieproporcjonalne obciążenie dla osób przesiedlonych z Ukrainy i w wielu przypadkach najprawdopodobniej nie zostaną spełnione. Dlatego też na terytorium Unii nie należy wymagać przedstawiania takich dokumentów od osób korzystających z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych.
- (8) Pomimo faktu, że Ukraina zbliżyła już swoje prawo krajowe do dyrektywy 2003/59/WE w odniesieniu do kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe,

¹² Dz.U. L 161 z 29.5.2014, s. 3

¹³ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

ukraińscy zawodowi kierowcy pragnący pracować dla przedsiębiorstw transportu drogowego mających siedzibę w Unii nadal muszą uzyskać certyfikat kompetencji zawodowych wydany w jednym z państw członkowskich. Państwa członkowskie, które zamierzają wydawać specjalny certyfikat kompetencji zawodowych osobom korzystającym z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych i posiadającym certyfikaty kompetencji zawodowych wydane przez Ukrainę zgodnie z ukraińskimi przepisami krajowymi, powinny zatem mieć możliwość wydania karty kwalifikacji kierowcy, o której mowa w dyrektywie 2003/59/WE, osobom, których to dotyczy, lub umieszczenia specjalnego tymczasowego kodu Unii „95.01” na odpowiednim prawie jazdy tych osób, w celu przyznania posiadaczowi certyfikatu kompetencji zawodowych wydanego przez Ukrainę, określonego w art. 2 lit. b), takich samych praw, jakie przysługują osobom uprawnionym do wykonywania działalności związanej z prowadzeniem pojazdów objętej art. 1 dyrektywy 2003/59/WE. W tym celu państwa członkowskie powinny przyjąć przepisy krajowe określające zakres i czas trwania obowiązkowego szkolenia uzupełniającego oraz następującego po nim testu, aby zapewnić spełnienie przez zainteresowane osoby norm dotyczących kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego określonych w dyrektywie 2003/59/WE. W przypadku zgłoszenia utraty lub kradzieży certyfikatu kompetencji zawodowych państwa członkowskie powinny również sprawdzić, w tym u właściwych organów Ukrainy, czy dana osoba posiada ważny certyfikat kompetencji zawodowych wydany przez Ukrainę, przed wydaniem danego konkretnego certyfikatu kompetencji zawodowych.

- (9) W związku z tym, że prawa jazdy i certyfikaty kompetencji zawodowych mają zazwyczaj ograniczony okres ważności, należy je regularnie przedłużać. Obecna sytuacja nie pozwala Ukrainie na wykonywanie swoich zadań w normalnym trybie, dlatego też może ona nie być w stanie przedłużać ważności istniejących dokumentów administracyjnych. Państwa członkowskie powinny zatem uznać wszelkie ewentualne decyzje, które zostały lub zostaną przyjęte przez Ukrainę, dotyczące przedłużania dokumentów uprawniających do kierowania, których ważność wygasła lub wygaśnie, dopóki trwa okres tymczasowej ochrony. Ukraina powinna odpowiednio informować Unię i państwa członkowskie o takich decyzjach.
- (10) Okoliczności ucieczki przed wojną często wiążą się z utratą lub kradzieżą praw jazdy lub pozostawieniem ich w strefie wojennej bez możliwości ich natychmiastowego odzyskania. W takich przypadkach państwa członkowskie powinny mieć możliwość wydawania tymczasowych praw jazdy, które zastępują oryginalne prawa jazdy na czas trwania tymczasowej ochrony, pod warunkiem że właściwe organy państw członkowskich są w stanie zweryfikować informacje podane przez wysiedleńców, np. poprzez dostęp do krajowych rejestrów Ukrainy. Dokumenty takie powinny być wzajemnie uznawane w Unii, a ich administracyjna ważność nie powinna przekraczać okresu trwania tymczasowej ochrony.
- (11) Walka z oszustwami i fałszerstwami ma zasadnicze znaczenie dla utrzymania bezpieczeństwa ruchu drogowego i egzekwowania prawa. W związku z tym, w ramach wdrażania niniejszego rozporządzenia, należy ustanowić mechanizmy koordynacji w celu skutecznego zwalczania oszustw i fałszerstw.
- (12) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary lub skutki działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia podejmuje działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu UE. Zgodnie

z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczególne i tymczasowe środki mające zastosowanie do dokumentów kierowcy wydanych przez Ukrainę zgodnie z jej prawodawstwem i będących w posiadaniu osób korzystających z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych zgodnie z dyrektywą 2001/55/WE i decyzją wykonawczą (UE) 2022/382.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia „dokumenty kierowcy” oznaczają:

- a) prawa jazdy wydane przez Ukrainę, potwierdzające warunki, na jakich kierowca jest uprawniony do kierowania pojazdami zgodnie z przepisami prawa ukraińskiego;
- b) certyfikaty kompetencji zawodowych wydane przez Ukrainę zgodnie z jej przepisami krajowymi przyjętymi w celu wdrożenia dyrektywy 2003/59/WE, na podstawie art. 368 ust. 1 i załącznika XXXII do Układu o stowarzyszeniu między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony, dla kierowców pojazdów drogowych wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe towarów lub osób, objętych zakresem tej dyrektywy.

Artykuł 3

Uznawanie praw jazdy wydanych przez Ukrainę

1. Ważne prawa jazdy wydane przez Ukrainę są uznawane na terytorium Unii, gdy ich posiadacze korzystają z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych zgodnie z dyrektywą 2001/55/WE i decyzją wykonawczą (UE) 2022/382, przynajmniej do czasu, gdy tymczasowa ochrona przestanie obowiązywać.
2. Jeżeli osoba korzystająca z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych jest w posiadaniu prawa jazdy, o którym mowa w ust. 1, państwa członkowskie nie wymagają przedstawienia jego poświadczonego tłumaczenia ani międzynarodowego zezwolenia na prowadzenie pojazdów, o którym mowa w art. 41 ust. 1 Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu w 1968 r.

Artykuł 4
Certyfikaty kompetencji zawodowych

1. Na wniosek posiadacza certyfikatu kompetencji zawodowych wydanego przez Ukrainę, zdefiniowanego w art. 2 lit. b), który korzysta z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych zgodnie z dyrektywą 2001/55/WE i decyzją wykonawczą (UE) 2022/382, państwo członkowskie, w którym posiadaczowi temu wydano zezwolenie na pobyt czasowy, lub państwo członkowskie, w którym korzysta on z odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych, może:
 - a) umieścić, w drodze odstępstwa od pkt 12 załącznika I do dyrektywy 2006/126/WE, specjalny tymczasowy kod unijny „95.01”, po którym następuje data jego ważności, w polu 12 na stronie 2 prawa jazdy danej osoby, pod warunkiem że osoba ta posiada prawo jazdy zgodne z unijnym wzorem wydanym przez to państwo członkowskie; lub
 - b) wydać tej osobie kartę kwalifikacji kierowcy ze specjalnym tymczasowym kodem unijnym „95.01”, po którym następuje data jego ważności, w polu 10 na stronie 2 tej karty kwalifikacji kierowcy, o której mowa w art. 10 ust. 1 dyrektywy 2003/59/WE.

Takie karty kwalifikacji kierowców wydaje się i takie prawa jazdy oznacza się tylko wtedy, gdy ich posiadacze korzystają z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych zgodnie z dyrektywą 2001/55/WE i decyzją wykonawczą (UE) 2022/382.

2. Karty kwalifikacji kierowców i oznaczenia praw jazdy, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), są wzajemnie uznawane na terytorium Unii. Posiadacze takich kart kwalifikacji kierowców lub tak oznaczonych praw jazdy uznaje się za spełniających wymóg obowiązkowej kwalifikacji wstępnej niezbędnej do wykonywania działalności związanej z prowadzeniem pojazdów, określonej w art. 3 dyrektywy 2003/59/WE.
3. Administracyjny okres ważności takich kart kwalifikacji kierowców lub dołączonych do nich specjalnych tymczasowych kodów unijnych umieszczonych na prawach jazdy nie może przekraczać okresu trwania tymczasowej ochrony w odniesieniu do wysiedleńców z Ukrainy, o którym mowa w art. 4 dyrektywy 2001/55/WE, okresu trwania tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony posiadacza karty na mocy przepisów krajowych, ani okresu ważności prawa jazdy, w zależności od tego, który z tych okresów przypada najwcześniej.

W przypadku przedłużenia tymczasowej ochrony zgodnie z art. 4 dyrektywy 2001/55/WE okres ważności dokumentu wydanego zgodnie z ust. 1 jest odpowiednio przedłużany przez państwo członkowskie, w którym jego posiadaczowi wydano zezwolenie na pobyt czasowy lub korzysta on z odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych.

4. Przed wydaniem karty kwalifikacji kierowcy, o której mowa w ust. 1, lub umieszczeniem na prawie jazdy specjalnego tymczasowego kodu unijnego „95.01”, o którym mowa w ust. 1, państwa członkowskie wymagają od posiadacza certyfikatu kompetencji zawodowych, o którym mowa w tym ustępie, uczestnictwa w obowiązkowym szkoleniu uzupełniającym zakończonym testem w celu

sprawdzenia, czy poziom wiedzy kierowcy odpowiada poziomowi wymaganemu w sekcji 1 załącznika I do dyrektywy 2003/59/WE.

Czas trwania obowiązkowego szkolenia uzupełniającego nie może przekraczać 60 godzin, w tym co najmniej 10 godzin jazdy indywidualnej określonej w pkt 2.1 sekcji 2 załącznika I do dyrektywy 2003/59/WE.

Na zakończenie szkolenia właściwe organy państw członkowskich lub wyznaczona przez nie jednostka poddają kierowcę testowi pisemnemu lub ustnemu.

Państwa członkowskie informują Komisję o przepisach krajowych przyjętych zgodnie z niniejszym artykułem przed wydaniem karty kwalifikacji kierowcy lub przed oznaczeniem prawa jazdy, o którym mowa w ust. 1.

5. W przypadku utraty lub kradzieży certyfikatu kompetencji zawodowych określonego w art. 2 lit. b), będącego w posiadaniu osoby korzystającej z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych zgodnie z dyrektywą 2001/55/WE i decyzją wykonawczą (UE) 2022/382, państwo członkowskie, w którym posiadaczowi temu wydano zezwolenie na pobyt czasowy, lub państwo członkowskie, w którym korzysta on z odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych, może sprawdzić, na wniosek tej osoby, w tym u właściwych organów Ukrainy, czy osoba ta jest posiadaczem ważnego certyfikatu kompetencji zawodowych wydanego przez Ukrainę zgodnie z jej przepisami krajowymi i czy nie jest ona w posiadaniu dokumentu oznaczonego lub wydanego zgodnie z ust. 1 przez inne państwo członkowskie.

Po dokonaniu tej weryfikacji dane państwo członkowskie może wydać kartę kwalifikacji kierowcy lub umieścić na prawie jazdy specjalny tymczasowy kod unijny „95.01”, zgodnie z procedurami określonymi w ust. 1 i 2.

6. Państwa członkowskie nie przedłużają ważności karty kwalifikacji kierowcy lub oznaczenia specjalnego tymczasowego kodu unijnego „95.01” na prawie jazdy, o którym mowa w ust. 1, jeżeli jego posiadacz nie korzysta już z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych zgodnie z dyrektywą 2001/55/WE i decyzją wykonawczą (UE) 2022/382.

Artykuł 5

Przedłużenie ważności wygasłych dokumentów kierowcy wydanych przez Ukrainę

Nie naruszając przepisów art. 1, w przypadku gdy Ukraina podejmuje decyzje o przedłużeniu ważności wydanych przez siebie dokumentów kierowcy, które utraciły ważność, państwa członkowskie uznają te decyzje, pod warunkiem że Ukraina poinformuje o tym Unię i państwa członkowskie.

Artykuł 6

Zagubione lub skradzione prawa jazdy wydane przez Ukrainę

1. W przypadku gdy osoba korzystająca z tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych zgodnie z dyrektywą 2001/55/WE i decyzją wykonawczą (UE) 2022/382 zgłosi zagubienie lub kradzież swojego prawa jazdy, państwo członkowskie, w którym osobie tej wydano zezwolenie na pobyt czasowy, lub państwo członkowskie, w którym korzysta ona z odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych, sprawdza, na wniosek tej osoby, w tym u właściwych organów Ukrainy, uprawnienia do kierowania pojazdami nabyte przez tę osobę

zgodnie z przepisami obowiązującymi na Ukrainie oraz czy żadne inne państwo członkowskie nie wydało już tej osobie prawa jazdy zgodnie z niniejszym artykułem, w szczególności w celu upewnienia się, że prawo jazdy nie zostało ograniczone, zawieszono lub cofnięte.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 11 ust. 6 dyrektywy 2006/126/WE, po przeprowadzeniu weryfikacji, o której mowa w ust. 1, państwo członkowskie może wydać zainteresowanej osobie prawo jazdy tej samej kategorii lub tych samych kategorii w oparciu o unijny wzór określony w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE. W takim przypadku, na zasadzie odstępstwa od pkt 12 załącznika I do dyrektywy 2006/126/WE, państwa członkowskie wprowadzają w prawie jazdy specjalny tymczasowy kod unijny 99.01 w polu 12, który oznacza „Wydanie specjalne ważne tylko przez okres tymczasowej ochrony (zagubione lub skradzione prawo jazdy UA)”.
3. Prawo jazdy, o którym mowa w ust. 2, jest wzajemnie uznawane w Unii. Jego administracyjny okres ważności nie może przekraczać okresu trwania tymczasowej ochrony w odniesieniu do wysiedleńców z Ukrainy, o którym mowa w art. 4 dyrektywy 2001/55/WE, ani okresu trwania tymczasowej ochrony lub odpowiedniej ochrony posiadacza na mocy przepisów krajowych, w zależności od tego, który z tych okresów przypada najwcześniej.

W przypadku przedłużenia tymczasowej ochrony zgodnie z art. 4 dyrektywy 2001/55/WE okres ważności prawa jazdy wydanego zgodnie z ust. 2 jest odpowiednio przedłużany przez państwo członkowskie, w którym jego posiadaczowi wydano zezwolenie na pobyt czasowy lub korzysta on z odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych.
4. Jeżeli weryfikacja, o której mowa w ust. 1, nie jest możliwa, dane państwo członkowskie nie wydaje prawa jazdy, o którym mowa w ust. 2. W takim przypadku państwo członkowskie może wydać zainteresowanej osobie, zgodnie z przepisami krajowymi, prawo jazdy ważne wyłącznie na jego terytorium, które różni się od wzoru określonego w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE.
5. Państwa członkowskie nie przedłużają okresu ważności prawa jazdy, o którym mowa w ust. 2, jeżeli jego posiadacz nie korzysta już z tymczasowej ochrony ani odpowiedniej ochrony na mocy przepisów krajowych zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2022/382.

Artykuł 7

Zapobieganie oszustwom i fałszerstwom

Stosując niniejsze rozporządzenie, państwa członkowskie wykorzystują wszelkie odpowiednie środki w celu zapobiegania fałszowaniu i podrabianiu dokumentów kierowców oraz zwalczania tych zjawisk, w tym poprzez weryfikację praw wynikających z tych dokumentów.

Państwa członkowskie nie stosują przepisów niniejszego rozporządzenia do dokumentów kierowcy wydanych przez Ukrainę w formacie elektronicznym, jeżeli nie są w stanie zweryfikować ich autentyczności, integralności i ważności.

Artykuł 8

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie przestaje obowiązywać następnego dnia po zakończeniu okresu stosowania tymczasowej ochrony w odniesieniu do wysiedleńców z Ukrainy, o którym mowa w art. 4 dyrektywy 2001/55/WE, zgodnie z art. 6 tej dyrektywy.
3. Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący