KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.1.2021 r.
COM(2021) 25 final

2021/0012 (COD)

Wniosek

# ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa w dziedzinie transportu, w okresach odniesienia następujących po okresach, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

# UZASADNIENIE

## 1. KONTEKST WNIOSKU

### • Przyczyny i cele wniosku

Celem proponowanego niniejszym rozporządzenia jest ustanowienie szczególnych i tymczasowych środków, dodatkowych w stosunku do środków ustanowionych w rozporządzeniu (UE) 2020/698[1], mających zastosowanie do odnowienia i przedłużenia okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji oraz zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i szkoleń w reakcji na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez trwającą pandemię COVID-19 w obszarze transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz bezpieczeństwa morskiego.

Epidemia COVID-19 i związany z nią kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego stanowią bezprecedensowe wyzwanie dla państw członkowskich i są dużym obciążeniem dla organów krajowych, obywateli UE i podmiotów gospodarczych, w szczególności w sektorze transportowym. Kryzys związany z COVID-19 doprowadził do powstania nadzwyczajnych okoliczności, które mają wpływ na codzienną działalność właściwych organów w państwach członkowskich oraz na działalność przedsiębiorstw transportowych, jeśli chodzi o formalności administracyjne, których należy dopełniać w różnych sektorach transportu. Okoliczności te nie mogły zostać w sposób racjonalny przewidziane w chwili przyjmowania odnośnego prawodawstwa Unii.

Ze względu na środki publiczne, które stały się konieczne z uwagi na epidemię COVID-19, przewoźnicy i inne zainteresowane osoby w wielu przypadkach nie są w stanie dopełnić niezbędnych formalności lub procedur wymaganych niektórymi przepisami prawa Unii, związanych z odnawianiem, przedłużaniem lub utrzymywaniem ważności certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń. Ponadto z tych samych powodów właściwe organy państw członkowskich mogą nie być w stanie wypełnić swoich obowiązków wynikających z prawa Unii i rozpatrzyć odpowiednich wniosków złożonych przez przewoźników przed upływem obowiązujących terminów.

Z tego powodu przepisy rozporządzenia (UE) 2020/698 przewidują przedłużenie okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcie niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń, które – zgodnie z odnośnymi przepisami Unii – powinny mieć miejsce w okresie od dnia 1 marca 2020 r. (lub w niektórych przypadkach od dnia 1 lutego 2020 r.) do dnia 31 sierpnia 2020 r., o okres 6 miesięcy (lub w niektórych przypadkach 7 miesięcy).

Ponadto niektóre państwa członkowskie uznały, że odnowienie certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz ukończenie szkoleń okresowych lub okresowych kontroli pozostanie prawdopodobnie niewykonalne po dniu 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziły, aby zapobiec rozprzestrzenianiu się lub powstrzymać COVID-19. W związku z tym, zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) 2020/698, przedłożyły one Komisji uzasadnione wnioski o zezwolenie na zastosowanie dalszych indywidualnych przedłużeń

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 z dnia 25 maja 2020 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu (Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 10).

jednego z tych okresów lub obu tych okresów. Komisja przyjęła sześć decyzji zatwierdzających tego rodzaju przedłużenia[2].

Epidemia COVID-19 wpłynęła na całą Unię, ale nie w jednorodny sposób. Państwa członkowskie odczuły jej skutki w różnym stopniu i w różnym czasie. Z uwagi na to, że odstępstwa od aktów prawnych, które obowiązywałyby w zwykłych okolicznościach, powinny ograniczać się do tego, co jest niezbędne, rozporządzeniem (UE) 2020/698 zezwolono państwom członkowskim na dalsze stosowania tych aktów prawnych bez stosowania odstępstw przewidzianych w tym rozporządzeniu, w przypadkach gdy ich stosowanie jest nadal wykonalne (*opt out*). W takim przypadku zainteresowane państwa członkowskie zostały uprawnione do niestosowania odstępstw dotyczących niektórych aktów prawnych[3] po uprzednim poinformowaniu Komisji[4].

W swoim drugim komunikacie w sprawie mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy[5] Komisja uznała, że wszystkie przepisy dotyczące elastyczności zawarte w rozporządzeniu (UE) 2020/698 okazały się konieczne i przydatne. Ponadto, w świetle nawrotu epidemii COVID-19 Komisja ogłosiła, że popiera propozycję aktualizacji systemu w sposób umożliwiający wszystkim państwom członkowskim skorzystanie z wszelkich niezbędnych odstępstw, także tym, które skorzystały z możliwości zrezygnowania ze stosowania tego rozporządzenia. Komisja uznała jednak, że wszelkie tego rodzaju środki ustawodawcze mają charakter doraźny, tj. muszą być pomyślane jako obowiązujące przez określony okres ze skutkami ograniczonymi w czasie.

Pomimo tego, że latem 2020 r. nastąpiła pewna poprawa sytuacji spowodowanej epidemią COVID-19, utrzymywanie się i, w niektórych przypadkach, nasilenie się skutków COVID-19 jesienią 2020 r. zmusiło państwa członkowskie do utrzymania, a w niektórych przypadkach do wzmocnienia środków wprowadzonych w celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się pandemii.

Ze względu na te środki przewoźnikom i innym zainteresowanym osobom nadal trudno jest zrealizować niezbędne formalności, procedury lub inne kroki, które są wymagane na mocy

---

[2] Decyzja Komisji (UE) 2020/1236 z dnia 25 sierpnia 2020 r. upoważniająca Niderlandy do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698, Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 19; decyzja Komisji (UE) 2020/1235 z dnia 26 sierpnia 2020 r. upoważniająca Grecję do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698, Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 17; decyzja Komisji (UE) 2020/1219 z dnia 20 sierpnia 2020 r. upoważniająca Włochy do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698, Dz.U. L 277 z 26.8.2020, s. 16; decyzja Komisji (UE) 2020/1240 z dnia 21 sierpnia 2020 r. upoważniająca Bułgarię do przedłużenia terminu określonego w art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698, Dz.U. L 284 z 1.9.2020, s. 7; decyzja Komisji (UE) 2020/1282 z dnia 31 sierpnia 2020 r. upoważniająca Francję do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 11. 16 i 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698, Dz.U. L 301 z 15.9.2020, s. 9; decyzja Komisji (UE) 2020/1237 z dnia 25 sierpnia 2020 r. upoważniająca Zjednoczone Królestwo do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 3 i 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698, Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 22.

[3] Dyrektywa 2006/126/WE, rozporządzenie (UE) nr 165/2014, dyrektywa 2014/45/UE, rozporządzenie (WE) nr 1072/2009, rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 i dyrektywa 2007/59/WE.

[4] Stosowne zawiadomienia opublikowano w Dz.U. C 182I z 2.6.2020, Dz.U. C 183I z 3.6.2020, Dz.U. C 189 z 5.6.2020, Dz.U. C 190I z 8.6.2020, Dz.U. C 193I z 9.6.2020 oraz Dz.U. C 200I z 15.6.2020.

[5] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ulepszenia mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy dla transportu w celu utrzymania dobrej kondycji gospodarki w okresie ponownego nasilenia się pandemii COVID-19, COM(2020) 685 z 28.10.2020.

prawa Unii w związku z odnowieniem lub przedłużeniem ważności certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń lub z ukończeniem okresowych kontroli lub okresowych szkoleń w celu utrzymania ich ważności.

Z tych samych powodów właściwe organy państw członkowskich mogą nadal nie być w stanie wypełnić swoich obowiązków wynikających z prawa Unii i rozpatrzyć odpowiednich wniosków złożonych przez przewoźników przed upływem obowiązujących terminów.

W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa transportu i pewności prawa oraz w celu uniknięcia potencjalnych zakłóceń na rynku, a także w celu zagwarantowania ciągłości systemu prawnego, należy obecnie ustanowić tymczasowe przepisy przedłużające ważność tych certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń, które w przeciwnym razie wygasłyby lub mają wygasnąć w okresie od dnia 1 września 2020 r. do dnia 30 kwietnia 2021 r. (zwanym dalej „okresem odniesienia"). Dokumenty te powinny zachować ważność przez rozsądny okres w trakcie epidemii COVID-19 i po jej ustaniu (zwany dalej „okresem przedłużenia").

Analogicznie należy przedłużyć terminy dotyczące odpowiednich formalności oraz, w związku z tym, utrzymać ważność licencji, certyfikatów i świadectw oraz podobnych dokumentów. W stosownych przypadkach należy zezwolić na alternatywne środki umożliwiające właściwą kontrolę i nadać im obowiązkowy charakter. Dotyczy to na przykład tachografów, w przypadku gdy ważność karty kierowcy wygasa, a wydanie nowej karty nie jest możliwe.

Ponadto, podobnie jak w kontekście rozporządzenia (UE) 2020/698, możliwe jest, że ze względu na środki wprowadzone przez dane państwo członkowskie w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, odnowienie certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń pozostaje niewykonalne po upływie terminu, o którym mowa w jednym z odpowiednich przepisów proponowanego rozporządzenia. Jeżeli na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego, przedłożony w takim przypadku do dnia 1 kwietnia 2021 r., Komisja stwierdzi, że okoliczności tego wymagają, powinna mieć ona możliwość zezwolenia temu państwu członkowskiemu na zastosowanie przedłużenia odpowiedniego okresu lub odpowiednich okresów. Takie przedłużenie powinno być ograniczone do tego, co jest niezbędne w celu objęcia okresu, w którym przeprowadzanie formalności, procedur, kontroli i szkoleń może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie powinno być dłuższe niż sześć miesięcy.

Jak stwierdzono w drugim komunikacie w sprawie mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy, akt ustanawiający odstępstwa na dodatkowy okres wykraczający poza okres odniesienia objęty rozporządzeniem (UE) 2020/698 powinien również przewidywać możliwość niestosowania przez państwa członkowskie odstępstw określonych w tym akcie, jeżeli wykonalne pozostało stosowanie przepisów obowiązujących poza zakresem tych odstępstw.

W związku z tym, podobnie jak w przypadku rozporządzenia (UE) 2020/698, proponowane rozporządzenie przewiduje również możliwość zrezygnowania ze stosowania przepisów w przypadkach, gdy państwa członkowskie nie napotkały i prawdopodobnie nie staną w obliczu trudności, które sprawiają, że odnowienie ważności licencji, certyfikatów i świadectw oraz zezwoleń lub przesunięcie okresowych kontroli i szkoleń w okresie odniesienia jest niewykonalne w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi epidemią COVID-19, lub gdy wprowadziły odpowiednie środki krajowe

w celu złagodzenia takich trudności. Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu takich odstępstw, nie powinno utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z tego rodzaju odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim. Proponuje się rozszerzenie tej możliwości na odstępstwa (odpowiadające konkretnym aktom prawnym), w odniesieniu do których nie przewidziano tego w rozporządzeniu (UE) 2020/698. W celu zapewnienia pewności prawa państwa członkowskie powinny informować Komisję o swoich decyzjach o niestosowaniu odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, zanim jego przepisy materialne zaczną obowiązywać.

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

Prawodawstwo, którego dotyczy niniejsze rozporządzenie, nie zawiera przepisów, które jednoznacznie pozwalałyby na przedłużanie ważności certyfikatów i świadectw, zezwoleń lub licencji w okolicznościach takich jak te, które powstały w wyniku kryzysu związanego z COVID-19. Należy zatem przyjąć odpowiednie przepisy w celu uwzględnienia skutków obecnego kryzysu oraz zapewnienia pewności prawa osobom fizycznym i podmiotom gospodarczym, a także organom państw członkowskich.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Skuteczne funkcjonowanie wewnętrznego rynku usług transportowych i powiązanych usług jest uzależnione od nieprzerwanego świadczenia usług transportowych przez operatorów. Negatywne skutki obecnego kryzysu mogłyby, ze względu na brak możliwości spełnienia przez przedsiębiorstwa obowiązujących wymogów, narazić na szwank ich działalność. Mogą one również prowadzić do niedoboru personelu niezbędnego do prowadzenia takiej działalności, ze względu na brak niezbędnych dokumentów uprawniających pracowników do legalnego wykonywania zawodu. Przepisy proponowane w rozporządzeniu nadal służą realizacji celów rozporządzenia (UE) 2020/698, zapewniając pewność prawa i umożliwiając prowadzenie działalności zawodowej w transporcie.

## 2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę wniosku stanowią art. 91 i art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Zgodnie z zasadą pomocniczości działanie na szczeblu UE można podjąć tylko wtedy, gdy cele zamierzonego działania nie mogą zostać osiągnięte przez państwa członkowskie działające indywidualnie. Problemy stanowiące podstawę niniejszego wniosku są powiązane z przepisami prawa Unii, a zatem mogą zostać rozwiązane jedynie na mocy przepisów prawa Unii, tj. w formie czasowych odstępstw.

- **Proporcjonalność**

Działanie na poziomie Unii jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest właściwe funkcjonowanie mechanizmów przewidzianych w odpowiednich aktach prawa Unii, z uwzględnieniem skali i powagi obecnej epidemii COVID-19. Proponowane rozporządzenie zawiera ukierunkowane środki tymczasowe, które są ściśle powiązane z obecną epidemią COVID-19 i ograniczają się do tego, co jest konieczne do zapewnienia pewności prawa, bezpieczeństwa transportu oraz sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego.

- **Wybór instrumentu**

Niniejszy wniosek dotyczy przepisów szczegółowych, które mają wpływ na stosowanie kilku dyrektyw i rozporządzeń. Przepisy proponowanego aktu powinny być niezwłocznie i bezpośrednio stosowane, aby natychmiast zagwarantowana została pewność prawa na potrzeby przewoźników i innych zainteresowanych osób, a także organów państw członkowskich. Ważność odpowiednich certyfikatów i świadectw, zezwoleń i licencji, jak również obowiązek poddania się okresowym kontrolom, szkoleniom lub egzaminom należy zatem przedłużyć *ex lege*, nawet wówczas, gdy odnośne kwestie są regulowane dyrektywą. Podobnie jak w przypadku rozporządzenia (UE) 2020/698, które ma te same cele co niniejszy wniosek, przedmiotowy akt ustawodawczy powinien przyjąć 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

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na pilny charakter problemu nie przeprowadzono formalnych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Jednak zarówno organy państw członkowskich, jak i zainteresowane strony wezwały Komisję do przyjęcia wniosku dotyczącego przedłużenia obowiązywania odstępstw zawartych w rozporządzeniu (UE) 2020/698. W szczególności Komisja pozostawała w stałym kontakcie z właściwymi organami państw członkowskich, regularnie analizując stosowanie przepisów tego rozporządzenia, i zapoznała się z ich konkretną sytuacją i wnioskami o przedłużenie obowiązywania odstępstw.

- **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 nie zmienia zasad i mechanizmów ustanowionych w odnośnym prawodawstwie Unii i nie nakłada na zainteresowane strony nowych obowiązków. Ma on na celu przede wszystkim zapewnienie, aby z wyjątkowych przyczyn związanych z pandemią COVID-19, na krótki czas przedłużono ważność certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń oraz niektóre okresy.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy

## 4. WPŁYW NA BUDŻET

Nie dotyczy

## 5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Środek nie zawiera żadnych szczególnych ustaleń w zakresie monitorowania lub sprawozdawczości. Nie ma pewności co do rozwoju sytuacji związanej z COVID-19. Kolejne fale zakażeń mogą wystąpić i doprowadzić do nowych blokad. Należy również uwzględnić konkretną sytuację w poszczególnych państwach członkowskich. W związku z tym Komisja

powinna być uprawniona do udzielania danym państwom członkowskim, na ich wniosek, zezwolenia na zastosowanie dodatkowych okresów, podobnie jak przewidziano to w rozporządzeniu (UE) 2020/698.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

– 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[6].

Dyrektywą 2003/59/WE ustanowiono wymogi dotyczące wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia zawodowych kierowców samochodów ciężarowych i autobusów w celu zapewnienia bezpieczeństwa na europejskich drogach. Celem dyrektywy jest ustanowienie zharmonizowanych minimalnych standardów kwalifikacji w całej Unii. Dyrektywa nakłada na kierowców obowiązek odbycia kształcenia zawodowego, a następnie przechodzenia szkoleń okresowych co pięć lat. Ze względu na utrzymywanie się epidemii COVID-19 kierowcy podlegający obowiązkowi szkoleń mogą nie być w stanie dopełnić tego obowiązku lub mogą nie mieć możliwości odnowienia dokumentów potwierdzających przejście okresowego szkolenia. Należy zatem przedłużyć ważność świadectw kwalifikacji zawodowej, oznakowania zharmonizowanym kodem unijnym „95” umieszczonego na prawie jazdy albo na karcie kwalifikacji kierowcy w oparciu o takie świadectwa lub kartę kwalifikacji kierowcy, których ważność, zgodnie z tymi przepisami, wygaśnie w okresie odniesienia między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. Ważność tych dokumentów należy uznać za przedłużoną na okres siedmiu miesięcy, w związku z czym powinny one pozostać ważne w celu zapewnienia ciągłości transportu drogowego.

– Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie)[7].

Dyrektywa 2006/126/WE przewiduje wzajemne uznawanie praw jazdy wydawanych przez państwa członkowskie na podstawie unijnego wzoru prawa jazdy. Ustanowiono w niej minimalne wymogi dotyczące tych praw jazdy w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ułatwienia przemieszczania się obywatelom poruszającym się na terytorium Unii oraz ograniczenia możliwości oszustw. Na mocy dyrektywy wprowadzono zatem zharmonizowane okresy ważności dla wszystkich kategorii prawa jazdy. Ze względu na utrzymywanie się epidemii COVID-19 posiadacze praw jazdy mogą nie mieć możliwości odnowienia lub wymiany prawa jazdy. W związku z powyższym prawa jazdy, które zgodnie z tymi przepisami utraciłyby ważność w okresie odniesienia między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., powinny zostać uznane za przedłużone na okres siedmiu miesięcy w celu zapewnienia ciągłości mobilności drogowej.

– 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)

[6] Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4.
[7] Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18.

nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego[8].

Przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu pracy i okresów odpoczynku ma zasadnicze znaczenie dla zachowania zasad bezpieczeństwa drogowego i uczciwej konkurencji na wewnętrznym rynku transportu drogowego. Tachografy i karty kierowcy rejestrują informacje niezbędne do oceny zgodności z tymi przepisami. Zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 („rozporządzenie w sprawie tachografów") tachografy co dwa lata poddaje się przeglądom wykonywanym przez zatwierdzone warsztaty w celu oceny prawidłowego działania, kalibracji i zabezpieczeń urządzenia zainstalowanego w pojeździe. Karty kierowcy są imienne i wydawane przez organy krajowe na okres pięciu lat. Po wygaśnięciu ważności karty kierowcy, należy ją wymienić na nową kartę zgodnie z art. 28 rozporządzenia w sprawie tachografów. Zgodnie z art. 29 rozporządzenia w sprawie tachografów w przypadku gdy karta kierowcy została uszkodzona, działa wadliwie, została zagubiona lub skradziona, kierowca musi w terminie siedmiu dni kalendarzowych wystąpić o kartę zastępczą do właściwych organów w państwie członkowskim swojego normalnego miejsca zamieszkania. Organy te wydają kartę zastępczą w ciągu ośmiu dni roboczych od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie. Państwa członkowskie poinformowały Komisję o trudnościach w przeprowadzaniu okresowych przeglądów tachografów oraz odnawianiu kart kierowcy z zachowaniem terminów przewidzianych w przepisach Unii. Trudności te wynikają z obecnych wyjątkowych okoliczności związanych z utrzymywaniem się epidemii COVID-19. W tej sytuacji państwa członkowskie powinny przez ograniczony okres mieć możliwość zezwolenia na dalsze poruszanie się pojazdów wyposażonych w tachografy, których przegląd nie został przeprowadzony w terminie.

Ponadto, w odniesieniu do nieważnych kart kierowcy, kierowcy, którzy zwrócili się o wydanie nowej karty zgodnie z art. 28 rozporządzenia w sprawie tachografów, powinni mieć możliwość i obowiązek korzystania z wykonalnych rozwiązań alternatywnych w celu prowadzenia rejestru działalności do momentu wydania przez odpowiednie organy nowej karty kierowcy. Procedura przewidziana w art. 35 ust. 2 rozporządzenia w sprawie tachografów w odniesieniu do uszkodzonych, wadliwie działających, zagubionych lub skradzionych kart kierowcy powinna stosować się odpowiednio do kierowców, których karta wygasła. W ten sposób zapewniona zostanie równowaga między niezbędną ciągłością transportu a koniecznością zapobiegania zagrożeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

– Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE[9].

Dyrektywa 2014/45/UE określa zharmonizowane minimalne wymagania dotyczące okresowych badań zdatności do ruchu drogowego. Odnoszą się one w szczególności do częstotliwości badań i w konsekwencji do ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego. Ze względu na obecne wyjątkowe okoliczności związane z utrzymywaniem się epidemii COVID-19 czynności te mogą stać się niewykonalne w praktyce. Należy zatem zezwolić, aby badania zdatności do ruchu drogowego, które miały zostać przeprowadzone w okresie odniesienia między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., mogły się odbyć w późniejszym terminie, lecz nie później niż siedem miesięcy po upływie pierwotnego terminu, a odpowiednie świadectwa powinny zachować ważność.

[8] Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1.
[9] Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51.

– Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE[10].

Rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009 ustanowiono wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. W obecnych okolicznościach większa niż zwykle liczba przedsiębiorstw transportowych może być zagrożona niespełnieniem wymogów dotyczących pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w dyspozycji tych przedsiębiorstw i być przez nie użytkowane, bądź wymogu dotyczącego zdolności finansowej, ze względu na ograniczenie działalności, a w konsekwencji zmniejszenie obrotu, co może prowadzić do obniżenia poziomu zasobów własnych tych przedsiębiorstw. W związku z powyższym przewoźnicy, których przedsiębiorstwa są rentowne pod względem strukturalnym, mogą stracić koncesję, co oznacza koniec ich działalności transportowej. W szczególności oczekuje się, że przedsiębiorstwa będą potrzebowały więcej czasu niż zazwyczaj, aby wykazać, że wymogi dotyczące pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w ich dyspozycji i być przez nie użytkowane, bądź wymóg dotyczący zdolności finansowej, są ponownie spełniane w sposób ciągły. Należy zatem przedłużyć – z sześciu do dwunastu miesięcy – maksymalne terminy ustanowione do tych celów w art. 13 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do oceny wymogów dotyczących pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w dyspozycji zainteresowanych przedsiębiorstw transportu drogowego i być przez nie użytkowane, o czym mowa w art. 5 lit. b) i c) tego rozporządzenia, oraz wymogu dotyczącego zdolności finansowej tych przedsiębiorstw, o ile oceny te obejmują całość lub część okresu odniesienia między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. Jeżeli stwierdzono już niespełnienie któregokolwiek z tych wymogów, a termin określony przez właściwy organ jeszcze nie upłynął, właściwy organ powinien mieć możliwość przedłużenia tego terminu do łącznie 12 miesięcy.

– Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych[11].

– Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006[12].

Międzynarodowy drogowy przewóz towarów i międzynarodowy autokarowy i autobusowy przewóz osób jest uzależniony od posiadania licencji wspólnotowej przez profesjonalnych przewoźników świadczących te usługi, na warunkach przewidzianych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 w odniesieniu do przewozu towarów oraz w art. 4 rozporządzenia nr 1073/2009 w odniesieniu do przewozu osób.

Licencja wspólnotowa stanowi potwierdzenie, że przewoźnicy mają siedzibę w Unii i spełniają wymogi niezbędne do świadczenia międzynarodowych usług transportowych. Ponadto, w przypadku międzynarodowego przewozu towarów, jeżeli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, kierowca ten powinien posiadać świadectwo kierowcy zgodnie z przepisami rozdziału II rozporządzenia nr 1072/2009. Umożliwia ono państwom

[10] Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.
[11] Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72.
[12] Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88.

członkowskim skuteczne sprawdzenie, czy kierowcy z państw trzecich są legalnie zatrudnieni lub pozostają do dyspozycji profesjonalnego przewoźnika odpowiedzialnego za dany przewóz.

Świadczenie regularnych usług autobusowych i autokarowych wymaga zezwolenia zgodnie z przepisami rozdziału III rozporządzenia nr 1073/2009. Tę samą procedurę stosuje się odpowiednio na potrzeby jego przedłużenia. Wydanie zezwolenia jest uzależnione od spełnienia szeregu warunków służących zagwarantowaniu, że przewoźnik jest podmiotem odpowiednim do świadczenia określonej usługi regularnej. Licencja wspólnotowa i zezwolenie na wykonywanie usług regularnych są współzależne w tym sensie, że w celu uzyskania tego ostatniego konieczne jest posiadanie licencji wspólnotowej. Licencje wspólnotowe, świadectwa kierowcy i zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów autobusowych i autokarowych są wydawane przez właściwe organy państw członkowskich na wniosek przewoźników na okresy do dziesięciu lat (licencja wspólnotowa) i pięciu lat (świadectwo kierowcy i zezwolenie), które mogą zostać przedłużone. Ich przedłużenie podlega weryfikacji, czy warunki, na jakich zostały wydane, są nadal spełniane. Państwa członkowskie poinformowały Komisję o trudnościach w przedłużaniu tych licencji, świadectw i zezwoleń w terminach przewidzianych w przepisach Unii lub w przeprowadzaniu niezbędnych weryfikacji przed ich przedłużeniem. Wynika to z obecnych wyjątkowych okoliczności związanych z utrzymywaniem się epidemii COVID-19. Działania te mają jednak zasadnicze znaczenie dla zapewnienia ciągłości usług transportowych. Należy zatem przedłużyć ważność wymienionych licencji wspólnotowych, świadectw i zezwoleń na określony czas.

– Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei[13].

– Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei)[14].

Dyrektywa 2004/49/WE i dyrektywa (UE) 2016/798 regulują certyfikację i autoryzację w zakresie bezpieczeństwa w Unii. Dyrektywa 2004/49/WE została uchylona dyrektywą (UE) 2016/798 ze skutkiem od dnia 31 października 2020 r. Do tego dnia miała ona nadal zastosowanie do tych państw członkowskich, które do tego samego dnia przedłużyły okres transpozycji dyrektywy (UE) 2016/798 na podstawie art. 33 ust. 2 tej dyrektywy.

Na podstawie art. 10 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/798 przedsiębiorstwo kolejowe musi posiadać jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej lub krajowy organ ds. bezpieczeństwa, odnawiany na wniosek w okresach nieprzekraczających pięciu lat. Na podstawie art. 12 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury jest ważna przez pięć lat.

Na podstawie art. 10 ust. 5 dyrektywy 2004/49/WE certyfikat bezpieczeństwa jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat.

[13] Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102.
[14] Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

Na podstawie art. 11 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat.

Ze względu na nadzwyczajną sytuację spowodowaną przez utrzymywanie się epidemii COVID-19 organy krajowe, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury napotykają trudności, jeśli chodzi o odnawianie (jednolitych) certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa lub, w sytuacji zbliżającego się wygaśnięcia obowiązujących autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – jeśli chodzi o wydawanie takich autoryzacji na kolejny okres. Należy zatem przedłużyć termin odnawiania i okres ważności tych dokumentów w celu zapewnienia, aby funkcjonowanie przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury nie było zagrożone. Przedłużenie o siedem miesięcy powinno pomóc krajowym organom bezpieczeństwa pokonać trudności w przeprowadzaniu kontroli na miejscu oraz wykonaniu innych wymaganych czynności administracyjnych.

– Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty[15].

Na podstawie art. 14 ust. 5 dyrektywy 2007/59/WE licencja zachowuje ważność przez dziesięć lat, bez uszczerbku dla art. 16 ust. 1. Ze względu na nadzwyczajną sytuację spowodowaną przez utrzymywanie się epidemii COVID-19 właściwe organy napotykają trudności związane z przedłużeniem ważności licencji zgodnie z warunkami przewidzianymi w przepisach. Licencje, które powinny zostać przedłużone w okresie, w którym przedłużenie jest niewykonalne w praktyce, powinny zachować ważność przez dodatkowy okres siedmiu miesięcy. Należy również przyznać maszynistom dodatkowe siedem miesięcy na przeprowadzenie kontroli okresowych.

– Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego[16].

Zgodnie z art. 23 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE Licencja zachowuje ważność tak długo, jak długo przedsiębiorstwo kolejowe spełnia obowiązki określone w rozdziale III tej dyrektywy. Organ wydający licencje może jednakże postanowić o przeprowadzaniu regularnych przeglądów. W takim przypadku przeglądy należy przeprowadzać przynajmniej raz na pięć lat. Epidemia COVID-19 utrudniła organom wydającym licencje przeprowadzenie tych przeglądów. W związku z powyższym w przypadkach, w których termin na przeprowadzenie przeglądu upływa w okresie odniesienia między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., termin ten powinien zostać przedłużony o siedem miesięcy w każdym z odnośnych przypadków.

Art. 24 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE stanowi, że w przypadku gdy licencja została zawieszona lub cofnięta z powodu niespełnienia wymogów w zakresie zdolności finansowej, organ wydający licencje może wydać licencję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Maksymalny okres ważności licencji tymczasowej wynosi jednak siedem miesięcy. Ze względu na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez utrzymywanie się epidemii COVID-19 organy mają poważne trudności z podejmowaniem stosownych decyzji, tj. decyzji w sprawie wydania nowych licencji na okres po wygaśnięciu licencji tymczasowej. Okres ważności

[15] Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.
[16] Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

przedmiotowych licencji tymczasowych wydanych lub wygasających w okresie odniesienia między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. powinien zatem zostać przedłużony o siedem miesięcy.

Art. 25 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE nakłada na organ wydający licencje obowiązek wydania decyzji w sprawie wniosku o wydanie licencji w terminie trzech miesięcy. Jednak ze względów, o których wspomniano powyżej, organy wydające licencje nie są w stanie podjąć działań w odpowiednim terminie. Proponuje się zatem przedłużenie tym organom odpowiedniego terminu o siedem miesięcy w odniesieniu do wniosków złożonych w okresie od 1 września 2020 r. do 30 kwietnia 2021 r.

Na podstawie dyrektywy 2012/34/UE organy wydające licencje mogą zawiesić lub cofnąć licencję przedsiębiorstwa kolejowego, które może nie być w stanie spełnić wymogów dotyczących zdolności finansowej. W takim przypadku organy mogą wydać licencję tymczasową przedsiębiorstwom kolejowym, których licencję cofnięto lub zawieszono. Licencja tymczasowa ma na celu umożliwienie przedsiębiorstwu kolejowemu restrukturyzacji i prowadzenia działalności, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Doświadczenie pokazuje jednak, że stanowi również dla rynku bardzo negatywny sygnał na temat zdolności przetrwania przedsiębiorstwa kolejowego, co z kolei pogarsza jego problemy finansowe, w szczególności w zakresie płynności finansowej. Można przypuszczać, że wiele przedsiębiorstw kolejowych, które były stabilne finansowo przed kryzysem, znajdzie się w sytuacji, w której ich licencja musiałaby zostać zawieszona lub cofnięta ze względu na ich sytuację finansową. W kontekście obecnego kryzysu może to być nieuzasadnione, w szczególności pod względem ekonomicznym i z uwagi na bezpieczeństwo. Ponadto przedsiębiorstwa kolejowe mogą potrzebować więcej czasu na stabilizację pod względem finansowym w okresie po zwalczeniu epidemii COVID-19.

Proponuje się zatem tymczasowe zezwolenie państwom członkowskim na utrzymanie dotychczasowej licencji, tj. powstrzymanie się od jej cofnięcia lub zawieszenia oraz od wydania licencji tymczasowej, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Państwa członkowskie będą nadal w stanie monitorować zdolność finansową przedmiotowych przedsiębiorstw kolejowych, szczególnie w celu ochrony pasażerów przed nieuzasadnionym ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa. W efekcie przedsiębiorstwa kolejowe nie podlegałyby nadmiernym ograniczeniom i zapewniłyby sobie lepsze warunki do naprawy swojej sytuacji finansowej.

– Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie[17].

Art. 6 ust. 2 dyrektywy 96/50/WE zobowiązuje posiadaczy świadectwa, by poddawali się badaniu lekarskiemu w ciągu trzech miesięcy od ukończenia 65 lat, a następnie co roku. Jednakże ze względu na to, że dostęp do służby zdrowia jest ograniczony w przypadku badań niebędących nagłymi przypadkami, ze względu na środki wprowadzone w związku z utrzymywaniem się epidemii COVID-19, posiadacze świadectw kapitana łodzi mogą nie mieć możliwości poddania się badaniom lekarskim w okresie, którego dotyczą te środki. W związku z powyższym w przypadkach, w których termin na przeprowadzenie na przeprowadzenie badań lekarskich upływa w okresie odniesienia między 1 września 2020 r.

[17] Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31.

a 30 kwietnia 2021 r., termin ten powinien zostać przedłużony o siedem miesięcy w każdym z odnośnych przypadków.

– Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE[18].

Okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej jest określony w art. 10 dyrektywy (UE) 2016/1629. Ponadto w art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629 przewidziano ciągłość ważności dokumentów wchodzących w zakres tej dyrektywy i wydanych przez właściwe organy państw członkowskich na podstawie mającej uprzednio zastosowanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG[19].

Środki wprowadzone w związku z utrzymywaniem się epidemii COVID-19 mogą sprawić, że trudne lub wręcz niemożliwe w praktyce będzie przeprowadzanie inspekcji technicznej przez właściwe organy w celu przedłużenia ważności odpowiednich świadectw lub, w przypadku dokumentów, o których mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, ich wymiany.

W związku z tym, z uwagi na pewność prawa i w celu umożliwienia nieprzerwanej eksploatacji odpowiednich statków żeglugi śródlądowej, należy przedłużyć o okres siedmiu miesięcy ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej, a także dokumentów wchodzących w zakres art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, które w przeciwnym razie wygasłyby w okresie od 1 września 2020 r. do 30 kwietnia 2021 r.

– Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych[20].

– Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów[21].

Utrzymywanie się epidemii COVID-19 spowodowało, że prowadzenie inspekcji i przeglądów w zakresie ochrony na morzu jest w tym okresie trudne, ponieważ wymagają one fizycznej obecności inspektorów w portach, obiektach portowych i na statkach. Często oznacza to, że nie można odnowić ocen i planów wymaganych unijnymi przepisami w zakresie bezpieczeństwa morskiego w wyznaczonych terminach. W związku z powyższym należy zapewnić elastyczne i pragmatyczne rozwiązania bez uszczerbku dla bezpieczeństwa polegające na przedłużeniu ważności tych dokumentów o odpowiednią ilość czasu, w zależności od potrzeb. Dotyczy to również częstotliwości ćwiczeń w zakresie ochrony na morzu, które również mogą być trudne do przeprowadzenia ze względu na krajowe środki wprowadzane w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19.

[18] Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118.
[19] Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.
[20] Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6.
[21] Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 28.

2021/0012 (COD)

Wniosek

# ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

## ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa w dziedzinie transportu, w okresach odniesienia następujących po okresach, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 i art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Utrzymywanie się epidemii COVID-19 i związany z nią kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego stanowią bezprecedensowe wyzwanie dla państw członkowskich i są dużym obciążeniem dla organów krajowych, obywateli Unii i podmiotów gospodarczych, w szczególności przewoźników. Kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego doprowadził do powstania nadzwyczajnych okoliczności, które mają wpływ na codzienną działalność właściwych organów w państwach członkowskich oraz na działalność przedsiębiorstw transportowych, jeśli chodzi o formalności administracyjne, których należy dopełniać w różnych sektorach transportu i których nie można było w racjonalny sposób przewidzieć w chwili przyjmowania odpowiednich środków. Te nadzwyczajne okoliczności mają istotny wpływ na różne dziedziny objęte prawem transportowym Unii.

(2) W szczególności przewoźnicy i inne zainteresowane osoby mogą nie być w stanie dopełnić niezbędnych formalności lub procedur w celu spełnienia wymogów niektórych przepisów prawa Unii, związanych z odnawianiem lub przedłużaniem ważności certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń, bądź w celu zrealizowania działań niezbędnych do utrzymania ich ważności. Z tych samych powodów właściwe organy państw członkowskich mogą nie być w stanie wypełnić swoich obowiązków wynikających z prawa Unii i zapewnić, aby odpowiednie wnioski złożone przez przewoźników zostały rozpatrzone przed upływem mających zastosowanie terminów.

(3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698[1] ustanowiono szczególne i tymczasowe środki mające zastosowanie do odnowienia i przedłużenia okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i szkoleń, które zgodnie z prawodawstwem unijnym, o którym mowa w tym rozporządzeniu, powinny mieć miejsce w okresie odniesienia między dniem 1 marca 2020 r. albo, w niektórych przypadkach, dniem 1 lutego 2020 r. a dniem 31 sierpnia 2020 r. Zgodnie z tym rozporządzeniem wspomniane certyfikaty i świadectwa, licencje i zezwolenia, jak również niektóre okresowe kontrole i okresowe szkolenia, zostały przesunięte o okres 6 miesięcy lub, w niektórych przypadkach, 7 miesięcy.

(4) Niektóre państwa członkowskie, które do dnia 1 sierpnia 2020 r. uznały, że odnowienie certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz ukończenie okresowych szkoleń lub okresowych kontroli pozostanie prawdopodobnie niewykonalne po dniu 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziły, aby zapobiec rozprzestrzenianiu się lub powstrzymać COVID-19, przedłożyły Komisji uzasadnione wnioski o zezwolenie na zastosowanie dalszych indywidualnych przedłużeń. Komisja przyjęła sześć decyzji zatwierdzających tego rodzaju przedłużenia[2].

(5) Pomimo tego, że latem 2020 r. nastąpiła pewna poprawy sytuacji związanej z epidemią COVID-19, utrzymywanie się i, w niektórych przypadkach, nasilenie się skutków pandemii w trzecim kwartale 2020 r. zmusiło państwa członkowskie do utrzymania, a w niektórych przypadkach do wzmocnienia środków wprowadzonych w celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się tej choroby. W rezultacie wprowadzenia tych środków przewoźnicy i inne zainteresowane osoby mogą nie być w stanie dopełnić niezbędnych formalności lub procedur w celu spełnienia wymogów niektórych przepisów prawa Unii, związanych z odnawianiem lub przedłużaniem ważności certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń lub z ukończeniem okresowych kontroli lub okresowych szkoleń, bądź w celu zrealizowania działań niezbędnych do utrzymania ich ważności, jak miało to miejsce wiosną 2020 r. Z tych samych powodów właściwe organy państw członkowskich mogą nie być w stanie wypełnić swoich obowiązków wynikających z prawa Unii i zapewnić, aby

---

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 z dnia 25 maja 2020 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu (Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 10).

[2] Decyzja Komisji (UE) 2020/1236 z dnia 25 sierpnia 2020 r. upoważniająca Niderlandy do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 19); decyzja Komisji (UE) 2020/1235 z dnia 26 sierpnia 2020 r. upoważniająca Grecję do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 17); decyzja Komisji (UE) 2020/1219 z dnia 20 sierpnia 2020 r. upoważniająca Włochy do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 277 z 26.8.2020, s. 16); decyzja Komisji (UE) 2020/1240 z dnia 21 sierpnia 2020 r. upoważniająca Bułgarię do przedłużenia terminu określonego w art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 284 z 1.9.2020, s. 7); decyzja Komisji (UE) 2020/1282 z dnia 31 sierpnia 2020 r. upoważniająca Francję do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 11. 16 i 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 301 z 15.9.2020, s. 9); decyzja Komisji (UE) 2020/1237 z dnia 25 sierpnia 2020 r. upoważniająca Zjednoczone Królestwo do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 3 i 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698, (Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 22).

odpowiednie wnioski złożone przez przewoźników zostały rozpatrzone przed upływem mających zastosowanie terminów.

(6) Należy zatem przyjąć środki w celu zaradzenia tym problemom oraz zagwarantowania zarówno pewności prawa, jak i prawidłowego działania odnośnych aktów prawnych. Należy wprowadzić dostosowania w tym zakresie, w szczególności w odniesieniu do niektórych terminów, z możliwością zatwierdzania przedłużeń przez Komisję na podstawie wniosku złożonego przez którekolwiek z państw członkowskich.

(7) Dyrektywą 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[3] ustanowiono przepisy mające zastosowanie do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób. Kierowcy ci muszą posiadać świadectwo kwalifikacji zawodowych i wykazać, że ukończyli szkolenie okresowe potwierdzone prawem jazdy lub kartą kwalifikacji kierowcy, które zawierają informacje o szkoleniu okresowym. Ze względu na trudności dla posiadacza świadectwa kwalifikacji zawodowych w ukończeniu szkoleń okresowych oraz w odnawianiu świadectw kwalifikacji zawodowych potwierdzających ukończenie tych szkoleń w związku z wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, jaka utrzymywała się w niektórych państwach członkowskich po 31 sierpnia 2020 r., należy przedłużyć ważność tych świadectw na okres siedmiu miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego.

(8) Dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[4] ustanowiono przepisy dotyczące praw jazdy. Przewiduje ona wzajemne uznawanie praw jazdy wydawanych przez państwa członkowskie na podstawie unijnego wzoru prawa jazdy i ustanawia minimalne wymogi dotyczące tych praw jazdy. W szczególności kierowcy pojazdów silnikowych muszą posiadać ważne prawo jazdy, które musi zostać przedłużone lub, w niektórych przypadkach, wymienione po upływie jego administracyjnego okresu ważności. Ze względu na trudności w przedłużaniu ważności praw jazdy wskutek nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, jaka utrzymywała się w niektórych państwach członkowskich po 31 sierpnia 2020 r., należy przedłużyć ważność niektórych praw jazdy na okres siedmiu miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość mobilności drogowej.

(9) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014[5] ustanowiono przepisy dotyczące tachografów i transportu drogowego. Przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu pracy i okresów odpoczynku, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady[6]

---

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 Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

5 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).

6 Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

oraz w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[7], ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia uczciwej konkurencji i bezpieczeństwa drogowego. Ze względu na potrzebę zapewnienia ciągłości świadczenia usług transportu drogowego, pomimo trudności w wykonywaniu regularnych przeglądów tachografów w wyniku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych trwającą epidemią COVID-19, przeglądy, o których mowa w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i które powinny były zostać przeprowadzone w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., powinny zostać przeprowadzone nie później niż siedem miesięcy od dnia, przed którym miały one zostać przeprowadzone zgodnie z tym artykułem. Z tego samego powodu trudności w przedłużaniu i wymianie kart kierowcy w wyniku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19 uzasadniają przyznanie właściwym organom państw członkowskich dodatkowego czasu na przeprowadzenie tych czynności. W takich przypadkach kierowcy powinni otrzymać możliwość i zostać zobowiązani do korzystania z wykonalnych rozwiązań alternatywnych w celu rejestrowania niezbędnych informacji dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu pracy i okresów odpoczynku do momentu otrzymania przez nich nowej karty.

(10) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE[8] ustanowiono przepisy dotyczące okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Okresowe badania zdatności do ruchu drogowego stanowią część złożonego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. Ze względu na trudności w przeprowadzaniu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego w związku z wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, jaka utrzymywała się w niektórych państwach członkowskich po 31 sierpnia 2020 r., okresowe badania zdatności do ruchu drogowego, które miały zostać przeprowadzone w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. należy przeprowadzić w terminie późniejszym, lecz nie później niż siedem miesięcy po upływie pierwotnego terminu, a przedmiotowe świadectwa powinny zachować ważność do tego późniejszego terminu.

(11) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009[9] ustanowiono wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Epidemia COVID-19 i związany z nią kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego, jakie utrzymywały się po 31 sierpnia 2020 r., oznaczają, że niektóre przedsiębiorstwa transportowe przestały spełniać wymogi dotyczące pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w dyspozycji tych przedsiębiorstw i być przez nie użytkowane. Ma ona również poważne konsekwencje finansowe dla sektora finansowego, a niektóre przedsiębiorstwa transportowe nie spełniają już wymogu dotyczącego zdolności finansowej. Biorąc pod uwagę ograniczony poziom aktywności wynikający z kryzysu

---

[7] Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

[8] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

[9] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

w dziedzinie zdrowia publicznego, oczekuje się, że przedsiębiorstwa będą potrzebowały więcej niż zazwyczaj czasu, aby wykazać, że wymogi dotyczące pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w ich dyspozycji i być przez nie użytkowane, bądź wymóg dotyczący zdolności finansowej, są ponownie spełniane w sposób ciągły. Należy zatem przedłużyć – z sześciu do dwunastu miesięcy – maksymalne terminy ustanowione do tych celów w art. 13 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do oceny wymogów dotyczących pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w dyspozycji zainteresowanych przedsiębiorstw transportu drogowego i być przez nie użytkowane, o czym mowa w art. 5 lit. b) i c) tego rozporządzenia, oraz wymogu dotyczącego zdolności finansowej tych przedsiębiorstw, o ile oceny te obejmują całość lub część okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. Jeżeli stwierdzono już niespełnienie któregokolwiek z tych wymogów, a termin określony przez właściwy organ jeszcze nie upłynął, właściwy organ powinien mieć możliwość przedłużenia tego terminu do łącznie dwunastu miesięcy.

(12) Rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009[10] oraz (WE) nr 1073/2009[11] ustanowiono, odpowiednio, wspólne zasady dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych. Międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy i międzynarodowy autobusowy i autokarowy przewóz osób są uzależnione między innymi od posiadania licencji wspólnotowej, a w przypadku kierowców będących obywatelami państw trzecich oraz prowadzących operacje transportu towarowego – od posiadania świadectwa kierowcy. Świadczenie regularnych usług autobusowych i autokarowych jest również zależne od zezwolenia. Te licencje, świadectwa i zezwolenia mogą być odnawiane po zweryfikowaniu, czy odpowiednie warunki są nadal spełnione. Ze względu na trudności w odnawianiu licencji oraz świadectw w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami wskutek utrzymywania się epidemii COVID-19 po 31 sierpnia 2020 r. należy przedłużyć ich ważność o siedem miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego.

(13) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798[12] ustanowiono przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei. Z uwagi na środki izolacji w połączeniu z dodatkowym obciążeniem pracą w związku z powstrzymywaniem epidemii COVID-19, jaka utrzymywała się po 31 sierpnia 2020 r., organy krajowe, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury napotykają trudności, jeżeli chodzi o odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz – w związku ze zbliżającym się wygaśnięciem obowiązujących autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – jeżeli chodzi o wydawanie takich autoryzacji na kolejny okres w kontekście, odpowiednio, art. 10 i art. 12 tej dyrektywy. Termin odnowienia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa powinien zatem zostać przedłużony o siedem miesięcy, a przedmiotowe obecne jednolite certyfikaty bezpieczeństwa powinny odpowiednio zachować ważność.

---

[10] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

[11] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

[12] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

Podobnie ważność takich autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa powinna zostać przedłużona o siedem miesięcy.

(14) Zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 niektóre państwa członkowskie przedłużyły okres transpozycji tej dyrektywy do dnia 16 czerwca 2020 r. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700[13] zmieniająca dyrektywę (UE) 2016/798 umożliwiła tym państwom członkowskim dalsze przedłużenie okresu transpozycji do dnia 31 października 2020 r. Przepisy dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[14] nadal miały zatem zastosowanie w tych państwach członkowskich do dnia 31 października 2020 r., a zainteresowane państwa członkowskie nadal były uprawnione do wydawania certyfikatów na podstawie tej dyrektywy. Certyfikaty bezpieczeństwa wydane na podstawie tej dyrektywy zachowują ważność do dnia ich wygaśnięcia, zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798. Należy zatem przewidzieć również przedłużenie terminów odnowienia certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie art. 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE oraz sprecyzować, że przedmiotowe certyfikaty bezpieczeństwa i autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.

(15) Dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[15] ustanowiono przepisy dotyczące przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Unii. Art. 14 ust. 5 i art. 16 tej dyrektywy stanowią, że licencja maszynisty zachowuje ważność przez dziesięć lat i podlega kontrolom okresowym. Ze względu na trudności w przedłużaniu ważności licencji wskutek nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, jaka utrzymywała się po 31 sierpnia 2020 r., okres ważności licencji upływający w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. powinien zostać przedłużony o siedem miesięcy od daty ich wygaśnięcia. Należy również przyznać maszynistom dodatkowy siedmiomiesięczny okres na przeprowadzenie kontroli okresowych.

(16) Na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE[16] utworzono jednolity europejski obszar kolejowy. Zgodnie z art. 23 ust. 2 tej dyrektywy organy wydające licencje mogą przeprowadzać regularne przeglądy w celu zweryfikowania, czy przedsiębiorstwo kolejowe w dalszym ciągu spełnia wymogi odnoszące się do licencji określone w rozdziale III tej dyrektywy. Na podstawie art. 24 ust. 3 tej dyrektywy, organy wydające licencje mogą zawiesić lub cofnąć licencję z powodu niespełnienia wymogu dotyczącego zdolności finansowej i mogą wydać licencję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Ze względu na nadzwyczajne

---

13 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji (Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 27).

14 Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

15 Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51).

16 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

okoliczności spowodowane przez epidemię COVID-19, jaka utrzymywała się po 31 sierpnia 2020 r., organy wydające licencję mają poważne trudności z przeprowadzaniem regularnych przeglądów dotyczących już wydanych licencji oraz z podejmowaniem stosownych decyzji dotyczących wydania nowych licencji po wygaśnięciu licencji tymczasowej. Terminy przeprowadzania regularnych przeglądów, które zgodnie z tą dyrektywą upływają w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., powinny zatem zostać przedłużone o siedem miesięcy. Podobnie ważność licencji tymczasowych upływająca w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. powinna zostać przedłużona o siedem miesięcy.

(17) Art. 25 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE nakłada na organy wydające licencje obowiązek wydania decyzji w sprawie wniosku o wydanie licencji w terminie trzech miesięcy po przedłożeniu wszystkich stosownych informacji, w szczególności informacji, o których mowa w załączniku III do tej dyrektywy. Ze względu na trudności w podejmowaniu stosownych decyzji w wyniku nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, jaka utrzymywała się po 31 sierpnia 2020 r., należy przedłużyć ten termin o siedem miesięcy.

(18) Przedsiębiorstwa kolejowe, które przed wybuchem epidemii COVID-19 były w dobrej kondycji finansowej, napotykają problemy z płynnością finansową, które mogłyby spowodować zawieszenie lub cofnięcie ich licencji lub zastąpienie jej licencją tymczasową, mimo iż nie jest to podyktowane przyczynami gospodarczymi o charakterze strukturalnym. Wydanie tymczasowej licencji na podstawie art. 24 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE mogłoby stanowić negatywny sygnał dla rynku co do zdolności przetrwania przedsiębiorstw kolejowych, co z kolei mogłoby pogłębić ich problemy finansowe, które w innej sytuacji miałyby charakter jedynie tymczasowy. Uwzględniając rozporządzenie (UE) 2020/698 i biorąc pod uwagę utrzymywanie się epidemii COVID-19 po 31 sierpnia 2020 r., należy zatem przewidzieć, że w przypadku gdy organ wydający licencje, na podstawie oceny przeprowadzonej w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., ustali, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymogów dotyczących zdolności finansowej, może przed dniem 30 kwietnia 2021 r. podjąć decyzję, że nie zawiesi lub nie cofnie licencji dla takiego przedsiębiorstwa kolejowego, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu oraz o ile istnieje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej tego przedsiębiorstwa kolejowego w okresie kolejnych siedmiu miesięcy. Od 30 kwietnia 2021 r. przedsiębiorstwo kolejowe powinno podlegać zasadom ogólnym ustanowionym w art. 24 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

(19) Dyrektywą Rady 96/50/WE[17] ustanowiono warunki uzyskiwania świadectw kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami w Unii. Po ukończeniu 65. roku życia posiadacze świadectw kapitanów łodzi są zobowiązani do poddawania się okresowym badaniom lekarskim. Ze względu na środki wprowadzone w związku z epidemią COVID-19, jaka utrzymywała się po 31 sierpnia 2020 r., a w szczególności na ograniczony dostęp do służby zdrowia w celu badań lekarskich, posiadacze świadectw kapitana łodzi mogą nie mieć możliwości przejścia wymaganych badań lekarskich w okresie, w którym obowiązują te środki. W związku z powyższym w przypadkach, w których termin na przeprowadzenie badań lekarskich w przeciwnym razie upłynąłby w okresie między 1 września 2020 r.

[17] Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31).

a 30 kwietnia 2021 r., termin ten powinien zostać przedłużony o siedem miesięcy w każdym z odnośnych przypadków. Przedmiotowe świadectwa kapitanów łodzi powinny odpowiednio zachować ważność.

(20) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629[18] ustanowiono wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej. W art. 10 tej dyrektywy ustanowiono okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej. Ponadto art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629 stanowi, że dokumenty wchodzące w zakres tej dyrektywy i wydane przez właściwe organy państw członkowskich przed dniem 6 października 2018 r. na podstawie dyrektywy mającej uprzednio zastosowanie, a mianowicie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE[19], zachowują ważność do terminu ich wygaśnięcia. Środki wprowadzone w związku z trwaniem epidemii COVID-19 po 31 sierpnia 2020 r. mogą sprawić, że trudne lub wręcz niemożliwe w praktyce będzie przeprowadzanie inspekcji technicznych przez właściwe organy w celu przedłużenia ważności odpowiednich świadectw lub, w przypadku dokumentów, o których mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, ich wymiany. W związku z tym, w celu umożliwienia nieprzerwanej eksploatacji odpowiednich statków żeglugi śródlądowej, należy przedłużyć o okres siedmiu miesięcy ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej i dokumentów wchodzących w zakres art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, które w przeciwnym razie utraciłyby ważność w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r.

(21) Rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady[20] ustanowiono przepisy dotyczące wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych. Dyrektywą 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[21] ustanowiono środki mające na celu wzmocnienie ochrony portów w obliczu zagrożenia zdarzeniami naruszającymi ochronę. Dyrektywa zapewnia także, aby środki ochrony wprowadzone w ramach stosowania rozporządzenia (WE) nr 725/2004 korzystały ze wzmocnienia bezpieczeństwa portów. Epidemia COVID-19, która utrzymywała się po 31 sierpnia 2020 r., utrudnia organom państw członkowskich przeprowadzanie inspekcji i przeglądów w zakresie ochrony na morzu w celu przedłużenia ważności niektórych dokumentów w zakresie ochrony na morzu. W związku z powyższym należy wydłużyć terminy odnowienia ocen stanu ochrony i planów ochrony wymaganych na mocy tych aktów prawnych Unii o rozsądny okres, aby umożliwić państwom członkowskim i sektorowi żeglugi wprowadzenie elastycznych i pragmatycznych rozwiązań, a także utrzymać otwarte istotne łańcuchy dostaw bez uszczerbku dla ochrony. Należy również zapewnić elastyczność ćwiczeń w zakresie ochrony na morzu, które zgodnie z wymogami aktów prawnych Unii w zakresie ochrony na morzu mają być przeprowadzane w określonych terminach.

(22) W przypadku gdy państwo członkowskie uzna, że stosowanie przepisów, od których niniejsze rozporządzenie wprowadza odstępstwo, dotyczących między innymi

---

[18] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

[19] Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1).

[20] Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6).

[21] Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów (Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 28).

odnawiania lub przedłużania ważności certyfikatów, świadectw, licencji lub zezwoleń, prawdopodobnie będzie nadal niewykonalne po terminach określonych w niniejszym rozporządzeniu ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, Komisja powinna mieć możliwość zezwolenia danemu państwu członkowskiemu – na jego wniosek danego państwa członkowskiego przedłożony do dnia 1 kwietnia 2021 r. – na dalsze przedłużenie, w odpowiednich przypadkach, okresów określonych w niniejszym rozporządzeniu. W celu zagwarantowania pewności prawa przy jednoczesnym zapewnieniu, aby bezpieczeństwo i ochrona transportu nie były zagrożone, takie przedłużenie powinno być ograniczone do tego, co jest niezbędne w celu objęcia okresu, w którym przeprowadzanie formalności, procedur, ocen i szkoleń może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie powinno być dłuższe niż sześć miesięcy.

(23) Epidemia COVID-19 wpłynęła na całą Unię, ale nie w jednorodny sposób. Państwa członkowskie odczuły jej skutki w różnym stopniu i w różnym czasie. Z uwagi na to, że odstępstwa od przepisów, które obowiązywałyby w zwykłych okolicznościach, powinny ograniczać się do tego, co jest niezbędne, państwa członkowskie powinny mieć możliwość – w odniesieniu do dyrektywy 2003/59/WE, dyrektywy 2006/126/WE, rozporządzenia (UE) nr 165/2014, dyrektywy 2014/45/UE, rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, dyrektywy (UE) 2016/798, dyrektywy 2004/49/WE, dyrektywy 2007/59/WE, dyrektywy 2012/34/UE, dyrektywy 96/50/WE, dyrektywy (UE) 2016/1629, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 oraz dyrektywy 2005/65/WE – dalszego stosowania tych aktów prawnych bez stosowania odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, w przypadkach gdy stosowanie tych aktów prawnych jest nadal wykonalne. Ma to też zastosowanie w przypadku, gdy państwo członkowskie napotkało takie trudności, lecz wprowadziło odpowiednie środki krajowe w celu ich zmniejszenia. Państwa członkowskie, które zdecydują się skorzystać z tej możliwości, nie powinny jednak utrudniać podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym korzystania z odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, które stosuje się w innym państwie członkowskim, i powinny w szczególności uznawać wszelkie licencje, certyfikaty i świadectwa oraz zezwolenia, których ważność została przedłużona na mocy niniejszego rozporządzenia. W celu zapewnienia pewności prawa państwa członkowskie powinny informować Komisję o swoich decyzjach o niestosowaniu odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, zanim zacznie ono w pełni obowiązywać w dniu **[data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]**.

(24) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć wpływu na prawa przyznane na mocy decyzji Komisji przyjętych na podstawie przepisów rozporządzenia (UE) 2020/698, zezwalających państwom członkowskim na przedłużenie niektórych okresów, o których mowa w tym rozporządzeniu, w zakresie, w jakim mogą one prowadzić do przedłużeń wykraczających poza okresy przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.

(25) Ponieważ okres przejściowy określony w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej zakończył się w dniu 31 grudnia 2020 r., żaden z przepisów niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do Zjednoczonego Królestwa, nawet w zakresie, w jakim dotyczą one okresów przed tą datą.

(26) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przedłużenie ustanowionych w prawie Unii terminów odnawiania i przedłużania okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcie niektórych

okresowych kontroli i okresowych szkoleń w odpowiedzi na nadzwyczajne okoliczności spowodowane epidemią COVID-19, jaka utrzymywała się po 31 sierpnia 2020 r., w obszarze transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz ochrony na morzu, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, lecz mogą, ze względu na skalę lub skutki proponowanego działania, zostać osiągnięte w skuteczniejszy sposób na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(27) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, jaka utrzymywała się po 31 sierpnia 2020 r., uznano za stosowne przewidzieć możliwość odstąpienia od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

(28) Z uwagi na nieprzewidywalny i nagły charakter epidemii COVID-19, jak również nieoczekiwany okres jej trwania, niemożliwe było przyjęcie wszystkich odpowiednich środków w terminie. Z tego powodu przepisy niniejszego rozporządzenia powinny obejmować również okres poprzedzający jego wejście w życie. Z uwagi na charakter tych przepisów takie podejście nie skutkuje naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych osób.

(29) W obliczu nadrzędnej potrzeby bezzwłocznej reakcji na okoliczności spowodowane epidemią COVID-19 w obszarze transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz ochrony na morzu, zapewniając jednocześnie w stosownych przypadkach państwom członkowskim możliwość poinformowania Komisji w rozsądnym terminie o podjęciu decyzji o niestosowaniu niektórych odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, w celu zapewnienia, aby sytuacja niepewności prawa wpływająca na działalność wielu organów i przewoźników w różnych sektorach transportu, w szczególności w przypadku gdy odpowiednie terminy już upłynęły, trwała jak najkrócej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczególne środki tymczasowe, które mają zastosowanie do odnowienia i przedłużenia okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w reakcji na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez epidemię COVID-19 w obszarze transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz bezpieczeństwa morskiego, w okresach odniesienia następujących po okresach, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698.

*Artykuł 2*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2003/59/WE

1. Niezależnie od art. 8 ust. 2 i 3 dyrektywy 2003/59/WE terminy ukończenia przez posiadacza świadectwa kwalifikacji zawodowych okresowych szkoleń, które w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o okres siedmiu miesięcy. Świadectwa kwalifikacji zawodowej odpowiednio zachowują ważność.

2. Ważność oznakowania zharmonizowanym kodem unijnym „95", określonego w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE, umieszczonego przez właściwe organy na prawie jazdy lub na karcie kwalifikacji kierowcy, o których mowa w art. 10 ust. 1 dyrektywy 2003/59/WE, na podstawie świadectw kwalifikacji zawodowej, o których mowa w ust. 1 tego artykułu, uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty wskazanej na każdym takim prawie jazdy lub każdej takiej karcie kwalifikacji kierowcy.

3. Ważność kart kwalifikacji kierowcy, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 2003/59/WE, która w przeciwnym razie upłynęłaby między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty wygaśnięcia wskazanej na każdej takiej karcie.

4. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że ukończenie okresowego szkolenia lub jego certyfikacja, oznakowanie zharmonizowanym kodem unijnym „95" lub przedłużenie ważności kart kwalifikacji kierowcy, mogą pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na stosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresów siedmiu miesięcy określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3 lub obu tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

5. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym ukończenie danego szkolenia okresowego lub jego certyfikacja, oznakowanie zharmonizowanym kodem unijnym „95" lub przedłużenie ważności kart kwalifikacji kierowcy może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

6. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających ukończenie okresowego szkolenia lub jego certyfikację, oznakowanie zharmonizowanym kodem unijnym „95" lub przedłużenie ważności kart kwalifikacji kierowcy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1, 2 i 3. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1, 2 i 3 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1, 2 i 3 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 3*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2006/126/WE

1. Niezależnie od art. 7 dyrektywy 2006/126/WE oraz pkt 3 lit. d) załącznika I do tej dyrektywy, ważność praw jazdy, która w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty upływu ważności podanej na każdym takim prawie jazdy.

2. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności praw jazdy może pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

3. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 2, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności praw jazdy może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

4. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności praw jazdy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 4*

Przedłużenie terminów przewidzianych w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014

1. Niezależnie od art. 23 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, regularne przeglądy przewidziane w ust. 1 tego artykułu, które w przeciwnym razie zgodnie z tym ustępem musiałyby zostać przeprowadzone między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., przeprowadza się nie później niż siedem miesięcy od dnia, do którego w przeciwnym razie musiałyby zostać przeprowadzone zgodnie z tym artykułem.

2. Niezależnie od art. 28 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w przypadku gdy kierowca ubiega się o przedłużenie karty kierowcy zgodnie z ust. 1 tego artykułu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., właściwe organy państwa członkowskiego wydają nową kartę kierowcy nie później niż dwa miesiące od otrzymania wniosku. Do czasu, gdy kierowca otrzyma nową kartę kierowcy od organów wydających karty, do kierowcy stosuje się odpowiednio art. 35

ust. 2 tego rozporządzenia, pod warunkiem że kierowca może udowodnić, że wystąpił zgodnie z art. 28 ust. 1 tego rozporządzenia o przedłużenie karty kierowcy.

3. Niezależnie od art. 29 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w przypadku gdy kierowca ubiega się o wydanie zastępczej karty kierowcy zgodnie z ust. 4 tego artykułu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., właściwe organy państwa członkowskiego wydają kartę zastępczą nie później niż dwa miesiące od otrzymania wniosku. Niezależnie od art. 29 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 kierowca może kontynuować jazdę do chwili otrzymania od organów wydających karty nowej karty kierowcy, pod warunkiem że kierowca może udowodnić, że karta kierowcy została zwrócona do właściwego organu w związku z jej uszkodzeniem lub wadliwym działaniem i że zwrócił się o kartę zastępczą.

4. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że prowadzenie regularnych przeglądów, przedłużanie kart kierowcy lub wydawanie zastępczych kart kierowcy wymagane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 mogą pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., okresu siedmiu miesięcy lub mających zastosowanie terminów wydania nowej karty kierowcy bądź dowolnej kombinacji tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

5. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym prowadzenie regularnych przeglądów lub przedłużanie kart kierowcy lub wydawanie zastępczych kart kierowcy mogą pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

6. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających prowadzenie regularnych przeglądów, przedłużanie kart kierowcy lub wydawanie zastępczych kart kierowcy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1, 2 i 3. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1, 2 i 3 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1, 2 i 3 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 5*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2014/45/UE

1. Niezależnie od art. 5 ust. 1 i art. 10 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE oraz pkt 8 załącznika II do tej dyrektywy, terminy badań zdatności do ruchu drogowego, które to badania w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami musiałyby zostać przeprowadzone w okresie

między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres siedmiu miesięcy.

2. Niezależnie od art. 8 dyrektywy 2014/45/UE i pkt 8 załącznika II do tej dyrektywy, ważność świadectw zdatności do ruchu drogowego, których data ważności przypada między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego lub wydawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego mogą pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego lub wydawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego mogą pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego lub wydawania świadectw zdatności do ruchu drogowego w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu ich zmniejszenia, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 i 2 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 6*

Przedłużenie terminów przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009

1. Niezależnie od art. 13 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w przypadku gdy właściwy organ na podstawie rocznych sprawozdań finansowych i poświadczeń, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia, za lata finansowe obejmujące całość lub część okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 kwietnia 2021 r. stwierdza w odniesieniu do okresu od dnia 1 września 2020 r. do dnia 30 kwietnia 2021 r., że wymogi dotyczące pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w dyspozycji przedsiębiorstwa transportu drogowego i być przez nie użytkowane, jak określono w art. 5 lit. b) i c) tego rozporządzenia, nie są spełnione lub stwierdza, że przedsiębiorca transportowy nie spełnia wymogu dotyczącego sytuacji finansowej określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) tego

rozporządzenia, terminy określone przez właściwy organ na potrzeby art. 13 ust. 1 lit. b) i c) tego rozporządzenia nie mogą przekraczać 12 miesięcy.

2. Niezależnie od art. 13 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w przypadku gdy właściwy organ stwierdza między dniem 28 maja 2020 r. a dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]**, że przedsiębiorca transportowy nie spełnia wymogów dotyczących pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w dyspozycji przedsiębiorstwa transportu drogowego i być przez nie użytkowane, jak określono w art. 5 lit. b) i c) tego rozporządzenia, lub wymogu dotyczącego sytuacji finansowej określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia oraz określił dla tego przedsiębiorcy transportowego termin na uregulowanie tej sytuacji, właściwy organ może przedłużyć ten termin, pod warunkiem że termin ten nie upłynął przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Termin w ten sposób przedłużony nie może przekraczać 12 miesięcy.

*Artykuł 7*

Przedłużenie terminów przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009

1. Niezależnie od art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, ważność licencji wspólnotowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy. Uwierzytelnione wypisy odpowiednio zachowują ważność.

2. Niezależnie od art. 5 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, ważność świadectw kierowcy, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji wspólnotowych lub świadectw kierowcy może pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności licencji wspólnotowych lub świadectw kierowcy może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności licencji wspólnotowych lub świadectw kierowcy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 i 2 zgodnie z akapitem pierwszym, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani

osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 8*

Przedłużenie terminów przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009

1. Niezależnie od art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, ważność licencji wspólnotowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy. Uwierzytelnione wypisy odpowiednio zachowują ważność.

2. Niezależnie od art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 decyzje w sprawie wniosków o zezwolenie na świadczenie usług regularnych, złożonych przez przewoźników w okresie od 1 września 2020 r. do 30 kwietnia 2021 r., są podejmowane przez organ wydający w terminie sześciu miesięcy od daty złożenia wniosku. Niezależnie od art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody w odniesieniu do takiego wniosku zgodnie z ust. 1 tego artykułu, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w sprawie wniosku w terminie trzech miesięcy. Jeżeli organ wydający nie otrzyma odpowiedzi w ciągu trzech miesięcy, uznaje się, że organy, do których się zwrócono, wyrażają zgodę, i organ wydający może udzielić zezwolenia.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji wspólnotowych może pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresów między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy bądź dowolnej kombinacji tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności licencji wspólnotowych może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności licencji wspólnotowych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu ich zmniejszenia, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 9*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/798

1. Niezależnie od art. 10 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/798, terminy odnowienia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres siedmiu miesięcy. Przedmiotowe jednolite certyfikaty bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.

2. Niezależnie od art. 12 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z art. 10 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/798 lub przedłużanie ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa mogą pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, bądź obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub przedłużanie ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa mogą pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z art. 10 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/798 lub przedłużanie ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 i 2 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 10*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2004/49/WE

1. Niezależnie od art. 10 ust. 5 dyrektywy 2004/49/WE terminy odnowienia certyfikatów bezpieczeństwa, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres siedmiu miesięcy. Przedmiotowe certyfikaty bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.

2. Niezależnie od art. 11 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE terminy odnowienia autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres siedmiu miesięcy. Przedmiotowe autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa może pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, bądź obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym odnawianie certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 i 2 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 11*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2007/59/WE

1. Niezależnie od art. 14 ust. 5 dyrektywy 2007/59/WE ważność licencji, która w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty upływu ważności każdej takiej licencji.

2. Niezależnie od art. 16 i załączników II i VII do dyrektywy 2007/59/WE terminy przeprowadzenia kontroli okresowych, które w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o okres siedmiu miesięcy. Licencje, o których mowa

w art. 14, i świadectwa, o których mowa w art. 15 tej dyrektywy, odpowiednio zachowują ważność.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji lub przeprowadzanie kontroli okresowych mogą pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, bądź obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności licencji lub przeprowadzanie kontroli okresowych mogą pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności licencji lub przeprowadzanie kontroli okresowych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 i 2 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 12*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2012/34/UE

1. Niezależnie od art. 23 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, gdy organ wydający licencje wprowadził obowiązek regularnych przeglądów, terminy przeprowadzania regularnych przeglądów, które w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres siedmiu miesięcy.

2. Niezależnie od art. 24 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE ważność licencji tymczasowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty upływu ważności określonej w każdej licencji tymczasowej.

3. Niezależnie od art. 25 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE organ wydający licencje podejmuje decyzję w odniesieniu do wniosków złożonych w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. nie później niż dziesięć miesięcy po przedłożeniu wszystkich odpowiednich informacji, w szczególności danych wymienionych w załączniku III do tej dyrektywy.

4. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie regularnych przeglądów lub zniesienie zawieszenia licencji lub wydawanie nowych licencji w przypadkach gdy licencje zostały uprzednio cofnięte, mogą pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

5. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym zniesienie zawieszenia licencji lub wydawanie nowych licencji w przypadkach gdy licencje zostały uprzednio cofnięte mogą pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

6. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przeprowadzanie regularnych przeglądów lub zniesienie zawieszenia licencji lub wydawanie nowych licencji w przypadkach, gdy licencje zostały uprzednio cofnięte, w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 i 2 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 13*

Traktowanie licencji przedsiębiorstw kolejowych na mocy dyrektywy 2012/34/UE w przypadku niespełnienia wymogów dotyczących zdolności finansowej

Niezależnie od art. 24 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w przypadku gdy organ wydający licencje, po sprawdzeniu w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. spełniania wymogów, o czym mowa w tym przepisie, stwierdzi, że przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymogów dotyczących zdolności finansowej, o których mowa w art. 20 tej dyrektywy, może on, do 30 kwietnia 2021, podjąć decyzję, że nie zawiesi lub nie cofnie licencji tego przedsiębiorstwa kolejowego, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu oraz istnieje realna szansa na zadowalającą restrukturyzację finansową tego przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu następnych siedmiu miesięcy.

*Artykuł 14*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 96/50/WE

1. Niezależnie od art. 6 ust. 2 dyrektywy 96/50/WE terminy przejścia badań medycznych, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres siedmiu miesięcy. Świadectwa kapitanów łodzi dla osób podlegających obowiązkowi poddania się badaniu lekarskiemu, o którym mowa w art. 6 ust. 2 tej dyrektywy, odpowiednio zachowują ważność.

2. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przejście badań medycznych może pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie odpowiednio przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy określonego w ust. 1, bądź obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

3. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 2, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przejście badań medycznych może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

4. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przestrzeganie terminów przejścia badań medycznych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu ich zmniejszenia, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 15*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/1629

1. Niezależnie od art. 10 dyrektywy (UE) 2016/1629 ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy.

2. Niezależnie od art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629 ważność dokumentów objętych zakresem stosowania tej dyrektywy i wydanych przez właściwe organy państw członkowskich na mocy dyrektywy 2006/87/WE przed dniem 6 października 2018 r., która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej lub dokumentów, o których mowa w ust. 2, może pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek

o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. lub okresu siedmiu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, bądź obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej lub dokumentów, o których mowa w ust. 2, może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej lub dokumentów, o których mowa w ust. 2, w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 i 2 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

*Artykuł 16*

Przedłużenie terminów przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004

1. Niezależnie od art. 3 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 terminy przeprowadzania okresowych przeglądów ocen stanu ochrony obiektu portowego, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone do 30 czerwca 2021 r.

2. Niezależnie od sekcji 13.7 i 18.6 części B w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004 terminy 18 miesięcy na przeprowadzenie różnych typów ćwiczeń, które to terminy w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie dłużej niż do 30 czerwca 2021 r.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie ocen stanu ochrony obiektu portowego lub różnych typów ćwiczeń, o których mowa w sekcjach 13.7 i 18.6 części B w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, może pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów i terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., terminów lub okresu sześciu miesięcy określonych odpowiednio w ust. 1 i 2 bądź dowolnej kombinacji tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów i terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przeprowadzanie ocen stanu ochrony obiektu portowego lub różnych typów ćwiczeń może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przeprowadzanie ocen stanu ochrony obiektu portowego lub różnych typów ćwiczeń, o których mowa w sekcjach 13.7 i 18.6 części B w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 17*

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2005/65/WE

1. Niezależnie od art. 10 dyrektywy 2005/65/WE terminy przeprowadzania przeglądów ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów, które w przeciwnym razie zgodnie z tym artykułem upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie dłużej niż do 30 czerwca 2021 r.

2. Niezależnie od art. 7 ust. 7 i załącznika III do dyrektywy 2005/65/WE okresy 18 miesięcy na przeprowadzenie ćwiczeń szkoleniowych, które w przeciwnym razie zgodnie z tym załącznikiem upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie dłużej niż do 30 czerwca 2021 r.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie przeglądów ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych może pozostać niewykonalne po 30 kwietnia 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów lub terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r., terminów lub okresu sześciu miesięcy określonych odpowiednio w ust. 1 i 2 bądź dowolnej kombinacji tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 1 kwietnia 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów i terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przeprowadzanie przeglądów oceny stanu ochrony portów i planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

Komisja publikuje tę decyzję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Jeżeli w okresie między 1 września 2020 r. a 30 kwietnia 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przeprowadzanie przeglądów ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji przed dniem **[data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 5 dni roboczych]**. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 18*

Decyzje podjęte na podstawie rozporządzenia (UE) 2020/698

Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na prawa państw członkowskich wynikające z decyzji Komisji przyjętych na podstawie art. 2 ust. 6, art. 3 ust. 3, art. 4 ust. 5, art. 11 ust. 4, art. 16 ust. 6 i art. 17 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2020/698 w zakresie, w jakim decyzje te regulują, w odniesieniu do przedmiotu i odpowiednich okresów, te same przypadki co niniejsze rozporządzenie oraz przewidują przedłużenia wykraczające poza przedłużenia przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.

W przypadku gdy decyzje te regulują, w odniesieniu do przedmiotu i odpowiednich okresów, te same przypadki co niniejsze rozporządzenie i nie przewidują przedłużenia wykraczające poza przedłużenia przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, stosuje się niniejsze rozporządzenie.

*Artykuł 19*

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia **[XX data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia + 8 dni roboczych]**.

Jednakże art. 2 ust. 6, art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 6, art. 5 ust. 5, art. 7 ust. 5, art. 8 ust. 5, art. 9 ust. 5, art. 10 ust. 5, art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 6, art. 14 ust. 4, art. 15 ust. 5, art. 16 ust. 5 i art. 17 ust. 5 stosuje się od dnia **[XX data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]**.

Akapity pierwszy, drugi i trzeci niniejszego artykułu nie mają wpływu na retroaktywne skutki przewidziane w art. 2–18.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

| | |
|---|---|
| *W imieniu Parlamentu Europejskiego* | *W imieniu Rady* |
| *Przewodniczący* | *Przewodniczący* |