COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 18.1.2021
COM(2021) 25 final

2021/0012 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la propagation de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports, pendant les périodes de référence postérieures à celles visées par le règlement (UE) 2020/698

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

L'objectif du règlement faisant l'objet de la présente proposition est d'établir des mesures spécifiques et temporaires applicables au renouvellement et à la prolongation de la validité de certains certificats, certaines licences et certains agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues en réaction à la situation exceptionnelle découlant de la pandémie actuelle de COVID-19 dans les domaines du transport routier, du transport ferroviaire et du transport par voies navigables intérieures, ainsi que de la sécurité maritime, en plus de celles établies par le règlement (UE) 2020/698[1].

La pandémie de COVID-19 et la crise de santé publique en découlant constituent un défi sans précédent pour les États membres et représentent une lourde charge pour les autorités nationales, les citoyens de l'Union et les opérateurs économiques, en particulier dans le secteur des transports. La crise de la COVID-19 a donné naissance à une situation exceptionnelle qui affecte les activités normales des autorités compétentes des États membres et le travail des entreprises de transport en ce qui concerne les formalités administratives qui doivent être accomplies dans divers secteurs des transports. Cette situation ne pouvait raisonnablement pas être anticipée au moment de l'adoption de la législation pertinente de l'Union.

En raison de mesures publiques qui sont devenues nécessaires au vu de la pandémie de COVID-19, les opérateurs de transport et d'autres personnes concernées se trouvent souvent dans l'incapacité d'accomplir les formalités ou les procédures nécessaires pour respecter certaines dispositions du droit de l'Union liées au renouvellement, à la prolongation ou au maintien de la validité de certains certificats, certaines licences ou certains agréments. En outre, et pour les mêmes raisons, les autorités compétentes des États membres peuvent ne pas être en mesure de respecter les obligations établies par la législation de l'Union et de traiter les demandes correspondantes introduites par les opérateurs de transport avant l'expiration des délais applicables.

C'est la raison pour laquelle le règlement (UE) 2020/698 a prolongé pour une période de 6 mois (ou de 7 mois dans certains cas) la période de validité de certains certificats, certaines licences et certains agréments et reporté l'accomplissement de certaines vérifications périodiques et formations continues qui, en vertu de la législation de l'Union concernée, auraient dû avoir lieu au cours de la période comprise entre le 1er mars 2020 (ou le 1er février 2020 dans certains cas) et le 31 août 2020.

En outre, certains États membres ont estimé que le renouvellement de certains certificats, certaines licences et certains agréments et l'accomplissement de certaines formations continues ou vérifications périodiques resteront vraisemblablement impossibles après le 31 août 2020 en raison des mesures qu'ils avaient prises pour prévenir ou contenir la propagation de la COVID-19. Par conséquent, conformément aux dispositions du règlement

[1] Règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la propagation de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports, JO L 165 du 27.5.2020, p. 10.

(UE) 2020/698, ils ont présenté à la Commission des demandes motivées visant à obtenir l'autorisation d'appliquer de nouvelles prolongations de l'une de ces périodes ou des deux. La Commission a adopté six décisions autorisant de telles prolongations[2].

Si la propagation de la COVID-19 a frappé l'ensemble de l'Union, celle-ci n'a pas été touchée de manière uniforme. Les États membres ont été touchés à des degrés divers et à des moments différents. Étant donné que les dérogations aux actes juridiques qui s'appliqueraient normalement devraient être limitées à ce qui est nécessaire, le règlement (UE) 2020/698 a autorisé les États membres à continuer d'appliquer ces actes juridiques sans appliquer les dérogations prévues dans ledit règlement lorsque l'application de ces actes juridiques demeurait possible (opt out). Les États membres concernés étaient alors autorisés à ne pas appliquer les dérogations relatives à certains actes[3] après en avoir informé la Commission[4].

Dans sa 2e communication sur les voies réservées[5], la Commission considère que toutes les dispositions en matière de souplesse figurant dans le règlement (UE) 2020/698 se sont avérées nécessaires et utiles. Qui plus est, compte tenu de la résurgence de la pandémie de COVID-19, la Commission a annoncé qu'elle était disposée à proposer une mise à jour du régime, de manière à permettre à l'ensemble des États membres, y compris ceux qui ont recouru aux possibilités de déroger audit règlement, de bénéficier de toutes les dérogations nécessaires. Toutefois, la Commission a estimé que toute mesure législative de ce type est de nature *ad hoc*, c'est-à-dire qu'elle doit être conçue pour une période déterminée et avoir des effets limités dans le temps.

Malgré certaines améliorations de la situation liée à la pandémie de COVID-19 au cours de l'été 2020, la persistance et, dans certains cas, l'aggravation des effets de la COVID-19 au cours de l'automne 2020 ont contraint les États membres à maintenir et, dans certains cas, à renforcer les mesures prises pour empêcher la propagation de la pandémie.

En raison de ces mesures, les opérateurs de transport et les autres personnes concernées continuent d'éprouver des difficultés pour mener à bien les formalités ou les procédures nécessaires ou d'autres démarches requises en vertu du droit de l'Union pour le

---

2 Décision (UE) 2020/1236 de la Commission du 25 août 2020 autorisant les Pays-Bas à prolonger certaines périodes visées aux articles 2 et 3 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 282 du 31.8.2020, p. 19; Décision (UE) 2020/1235 de la Commission du 26 août 2020 autorisant la Grèce à prolonger certaines périodes visées à l'article 4 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 282 du 31.8.2020, p. 17; Décision (UE) 2020/1219 de la Commission du 20 août 2020 autorisant l'Italie à prolonger certaines périodes visées à l'article 2 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 277 du 26.8.2020, p. 16; Décision (UE) 2020/1240 de la Commission du 21 août 2020 autorisant la Bulgarie à prolonger certaines périodes visées à l'article 3 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 284 du 1.9.2020, p. 7; Décision (UE) 2020/1282 de la Commission du 31 août 2020 autorisant la France à prolonger certaines périodes visées aux articles 11, 16 et 17 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 301 du 15.9.2020, p. 9; Décision (UE) 2020/1237 de la Commission du 25 août 2020 autorisant le Royaume-Uni à prolonger certaines périodes visées aux articles 3 et 11 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 282 du 31.8.2020, p. 22.

3 Directive 2006/126/CE, règlement (UE) nº 165/2014, directive 2014/45/UE, règlement (CE) nº 1072/2009, règlement (CE) nº 1073/2009 et directive 2007/59/CE.

4 Les avis correspondants ont été publiés au JO C 182I du 2.6.2020, JO C 183I du 3.6.2020, JO C 189 du 5.6.2020, JO C 190I du 8.6.2020, JO C 193I du 9.6.2020 et JO C 200 I du 15.6.2020.

5 Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur le réaménagement des voies réservées dans les transports afin d'assurer la continuité de l'activité économique pendant la période de résurgence de la pandémie de COVID-19, document, COM(2020) 685 du 28.10.2020.

renouvellement ou la prolongation des certificats, licences ou agréments, ou pour l'accomplissement de vérifications périodiques ou de formations continues, en vue de conserver la validité de ceux-ci.

Pour les mêmes raisons, les autorités compétentes des États membres pourraient demeurer incapables de respecter les obligations établies par le droit de l'Union et de traiter les demandes concernées introduites par les opérateurs de transport dans les délais applicables.

Afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et un niveau élevé de sécurité des transports, d'assurer la sécurité juridique et d'éviter d'éventuelles perturbations du marché, ainsi que de garantir la continuité du régime juridique, il est nécessaire de prévoir à présent des dispositions temporaires prolongeant la validité de ces certificats, licences ou agréments qui auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 (ci-après la «période de référence»). Ces documents devraient rester valables pendant une période raisonnable pendant et après la pandémie de COVID-19 (ci-après dénommée «période de prolongation»).

De même, les délais pour accomplir les formalités pertinentes devraient être prolongés et la validité des licences, certificats et documents similaires devrait être étendue en conséquence. Lorsqu'il y a lieu, des moyens alternatifs destinés à permettre des contrôles appropriés devraient être autorisés et rendus obligatoires. C'est le cas, par exemple, dans le domaine des tachygraphes, lorsque la carte de conducteur expire et que la délivrance d'une nouvelle carte n'est pas possible.

En outre, comme dans le cadre du règlement (UE) 2020/698, il est possible qu'en raison des mesures prises par l'État membre concerné pour prévenir ou contenir la propagation de la COVID-19, le renouvellement des certificats, licences ou agréments reste impossible à l'issue de la période fixée dans l'une ou l'autre des dispositions pertinentes du règlement proposé. En pareil cas, si, à la suite d'une demande présentée par l'État membre concerné au plus tard le 1er avril 2021, la Commission constate que les circonstances le justifient, elle devrait pouvoir autoriser ledit État membre à appliquer une prolongation de la ou des périodes en question. Une telle prolongation devrait être limitée à ce qui est nécessaire au vu de la période pendant laquelle l'accomplissement des formalités, des procédures, des vérifications et des formations restera vraisemblablement impossible et, en tout état de cause, ne devrait pas excéder six mois.

Comme indiqué dans la 2e communication sur les voies réservées, l'acte établissant les dérogations pour une période supplémentaire au-delà de la période de référence couverte par le règlement (UE) 2020/698 devrait également envisager la possibilité pour les États membres de ne pas appliquer les dérogations prévues dans ledit acte, lorsque l'application des dispositions applicables en dehors de ces dérogations reste possible.

Dès lors, à l'instar du règlement (UE) 2020/698, le règlement proposé prévoit également la possibilité de ne pas appliquer les dérogations lorsque les États membres n'ont pas été confrontés et sont susceptibles de ne pas l'être à des difficultés rendant impossibles le renouvellement des licences, certificats et agréments ou le report des vérifications périodiques et des formations continues au cours de la période de référence en raison des circonstances extraordinaires causées par la pandémie de COVID-19, ou lorsqu'ils ont pris des mesures nationales appropriées pour atténuer ces difficultés. L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer de telles dérogations ne devrait pas entraver les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur ces

dérogations qui s'appliquent dans un autre État membre. Il est proposé d'étendre cette possibilité aux dérogations (correspondant à des actes juridiques spécifiques) que le règlement (UE) 2020/698 n'avait pas prévues. Afin de garantir la sécurité juridique, les États membres devraient informer la Commission de leur décision de ne pas appliquer les dérogations prévues par le présent règlement avant que ses dispositions de fond ne deviennent applicables.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La législation concernée par le présent règlement ne contient pas de disposition explicite qui autoriserait la prolongation de la validité des certificats, licences ou agréments dans une situation telle que celle créée par la crise de la COVID-19. Il y a donc lieu d'adopter des dispositions pertinentes pour tenir compte des effets de la crise actuelle et garantir la sécurité juridique aux particuliers et aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux autorités des États membres.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Le bon fonctionnement du marché intérieur dans le domaine des transports et des services connexes dépend de la continuité de prestation des services de transport par les opérateurs. Les effets négatifs de la crise actuelle pourraient, du fait de l'impossibilité pour les entreprises de remplir les exigences applicables, compromettre l'exercice de l'activité de ces dernières. Il pourrait aussi en résulter une pénurie de personnel disponible pour ces activités, en raison de l'absence des documents valables nécessaires pour autoriser l'exercice légal de la profession. Les dispositions du règlement proposé poursuivent les mêmes objectifs que le règlement (UE) 2020/698, qui sont de répondre à ce problème majeur en garantissant la sécurité juridique et en autorisant l'exercice des professions du transport.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La proposition est fondée sur l'article 91 et sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Le principe de subsidiarité veut que l'Union n'agisse que si les objectifs visés ne peuvent être atteints par la seule action des États membres. Les questions à l'origine de la présente proposition sont liées aux termes du droit de l'Union et il ne peut donc y être répondu que par des dispositions du droit de l'Union, en l'occurrence sous la forme de dérogations temporaires.

- **Proportionnalité**

La présente action de l'Union est nécessaire pour atteindre l'objectif d'un bon fonctionnement des mécanismes prévus par les éléments pertinents du droit de l'Union, en tenant compte de l'ampleur et de la gravité de l'actuelle pandémie de COVID-19. Le règlement proposé contient des mesures temporaires ciblées qui sont strictement liées à l'actuelle pandémie de COVID-19 et limitées à ce qui est nécessaire pour garantir la sécurité juridique, la sécurité des transports et le bon fonctionnement du marché intérieur.

- **Choix de l'instrument**

La présente proposition concerne des dispositions précises qui affectent l'application de plusieurs directives et règlements. Les dispositions de l'acte proposé devraient s'appliquer

immédiatement et être directement applicables afin de garantir sans délai la sécurité juridique pour les opérateurs de transport et les autres personnes concernées ainsi que pour les autorités des États membres. La validité des certificats, licences et agréments concernés, de même que le délai pour respecter l'obligation d'effectuer les vérifications périodiques, de suivre les formations continues et de passer les examens, devrait donc être prolongée de plein droit, même lorsque les points concernés sont régis par une directive. Comme dans le cas du règlement (UE) 2020/698 qui poursuit les mêmes objectifs que la présente proposition, cet acte législatif devrait prendre la forme d'un règlement directement applicable et ne nécessitant pas de transposition en droit national.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Compte tenu de l'urgence de la question, les parties intéressées n'ont pas été formellement consultées. Toutefois, tant les autorités des États membres que les parties intéressées ont invité la Commission à adopter une proposition visant à prolonger les dérogations prévues par le règlement (UE) 2020/698. La Commission a notamment été en contact permanent avec les autorités compétentes des États membres et a régulièrement analysé l'application des dispositions dudit règlement; ces derniers l'ont informée de leur situation spécifique et de leurs demandes de prolongation des dérogations.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Comme expliqué, l'urgence de la situation n'a pas permis de recueillir l'expertise voulue.

- **Analyse d'impact**

Compte tenu de l'urgence de la situation, aucune analyse d'impact n'a été réalisée. La présente proposition ne modifie pas les principes et mécanismes de la législation de l'Union concernée ni n'impose de nouvelles obligations aux parties concernées. Elle vise principalement à autoriser, à titre exceptionnel dans le contexte de l'actuelle pandémie de COVID-19, la prolongation de la validité de certificats, licences ou agréments et de certains délais, pour une courte période.

- **Droits fondamentaux**

Sans objet.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La mesure ne comporte aucune modalité de suivi ou d'information particulière. L'incertitude persiste concernant l'évolution de la pandémie de COVID-19. Des vagues de contaminations ultérieures pourraient survenir et entraîner de nouveaux confinements. Il faut également tenir compte des situations propres aux différents États membres. Par conséquent, la Commission devrait être habilitée à autoriser, à la demande de tout État membre, l'application de délais supplémentaires, à l'instar de ce que prévoyait le règlement (UE) 2020/698.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

– Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil[6].

La directive 2003/59/CE établit les exigences de qualification initiale et de formation continue pour les conducteurs professionnels de camions et d'autobus, dans le but d'améliorer la sécurité sur les routes européennes. L'objectif de la directive est d'établir des normes de compétence minimales harmonisées dans toute l'Union. La directive fait obligation aux conducteurs de suivre une formation initiale, puis une formation continue tous les cinq ans. En raison de la persistance de la pandémie de COVID-19, les conducteurs soumis à l'obligation de formation continue peuvent ne pas être en mesure de la respecter ou de renouveler les documents prouvant qu'ils ont respecté cette obligation. Il est donc nécessaire de prolonger la validité des certificats d'aptitude professionnelle (CAP) et de reporter la date d'échéance du code harmonisé de l'Union «95» apposé soit sur le permis de conduire, soit sur la carte de qualification de conducteur, sur la base de ces CAP ou de la carte de qualification de conducteur qui, conformément à ces dispositions, expireraient pendant la période de référence comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021. La validité de ces documents devrait être réputée prolongée pour une période de sept mois et ces documents devraient rester valables en conséquence afin de garantir la continuité du transport par route.

– Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte)[7].

La directive 2006/126/CE prévoit la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les États membres sur la base d'un modèle de permis de conduire européen. Elle établit une série d'exigences minimales concernant ces permis de conduire afin d'améliorer la sécurité routière, de faciliter la libre circulation des citoyens qui déménagent au sein de l'Union et de réduire les possibilités de fraude. La directive a donc introduit des périodes de validité harmonisées pour toutes les catégories de permis de conduire. En raison de la persistance de la pandémie de COVID-19, les titulaires d'un permis de conduire peuvent ne pas être en mesure de renouveler ou d'échanger leur permis de conduire. Il est donc nécessaire que les permis de conduire qui, en vertu de ces dispositions, arriveraient normalement à expiration pendant la période de référence comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 soient réputés prolongés pour une période de sept mois afin de garantir la continuité de la mobilité par la route.

– Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route[8].

Le respect des règles concernant la durée de conduite, le temps de travail et les temps de repos est essentiel pour préserver les principes de sécurité routière et de concurrence loyale sur le

6 JO L 226 du 10.9.2003, p. 4.
7 JO L 403 du 30.12.2006, p. 18.
8 JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

marché intérieur des transports par route. Les tachygraphes et les cartes de conducteur enregistrent les informations nécessaires pour apprécier le respect de ces règles. En vertu de l'article 23 du règlement (UE) nº 165/2014 (le «règlement relatif au tachygraphe»), les tachygraphes sont soumis à des inspections régulières effectuées par des ateliers agréés tous les deux ans pour vérifier le bon fonctionnement, l'étalonnage et les éléments de sécurité des dispositifs installés dans les véhicules. Les cartes de conducteur sont personnelles et sont délivrées par les autorités nationales pour une période de cinq ans. Lorsqu'une carte de conducteur arrive à expiration, elle doit être remplacée par une nouvelle carte, conformément à l'article 28 du règlement relatif au tachygraphe. Conformément à l'article 29 du règlement relatif au tachygraphe, en cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, le conducteur doit en demander, dans les sept jours civils, le remplacement auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale. Ces autorités fournissent une carte de remplacement dans un délai de huit jours ouvrables suivant la réception par celles-ci d'une demande circonstanciée à cet effet. Les États membres ont informé la Commission de difficultés dans l'accomplissement des inspections périodiques des tachygraphes et le renouvellement des cartes de conducteur dans les délais prévus par la législation de l'Union. Ces difficultés résultent du caractère exceptionnel de la situation actuelle, liée à la persistance de la pandémie de COVID-19. En pareilles circonstances, il devrait être permis aux États membres d'autoriser, pendant une période limitée, la poursuite de la circulation de véhicules équipés de tachygraphes dont l'inspection n'a pas eu lieu en temps voulu.

Par ailleurs, en ce qui concerne les cartes de conducteur arrivées à expiration, les conducteurs ayant demandé une nouvelle carte conformément à l'article 28 du règlement relatif au tachygraphe devraient être en mesure, et avoir l'obligation, de recourir à d'autres solutions viables pour garder la trace de leur activité jusqu'à ce que les autorités chargées de délivrer les cartes leur en remettent une nouvelle. La procédure prévue à l'article 35, paragraphe 2, du règlement relatif au tachygraphe en cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur devrait s'appliquer *mutatis mutandis* aux conducteurs dont la carte a expiré. Cette approche garantira l'équilibre approprié entre la nécessaire continuité du transport et la nécessité de ne pas compromettre la sécurité routière.

– Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE[9].

La directive 2014/45/UE définit les exigences minimales harmonisées concernant le contrôle technique périodique. Elles portent notamment sur la fréquence des contrôles et, par conséquent, sur la validité des certificats de contrôle technique. En raison des circonstances exceptionnelles actuelles liées à la persistance de la pandémie de COVID-19, ces activités sont susceptibles d'être irréalisables. Il est donc nécessaire que les contrôles techniques devant être réalisés pendant la période de référence comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 puissent être effectués à une date ultérieure, au plus tard sept mois après le délai initial, et que les certificats concernés restent valables en conséquence.

– Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil[10].

[9] JO L 127 du 29.4.2014, p. 51.

Le règlement (CE) nº 1071/2009 établit des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route. Dans les circonstances actuelles, d'autres entreprises de transport risquent de ne pas pouvoir respecter les exigences concernant le ou les véhicules dont elles doivent disposer ou qu'elles doivent utiliser ou l'exigence relative à leur capacité financière, en raison de la réduction de leur niveau d'activité et, partant, de celle de leur chiffre d'affaires, qui peuvent conduire à une réduction du niveau de leurs ressources propres. Par conséquent, les transporteurs qui, par ailleurs, sont structurellement viables, risquent de perdre leur licence d'exploitation, ce qui impliquerait la fin de leur activité de transport. On peut escompter, notamment, que les entreprises auront besoin de plus de temps que d'ordinaire pour démontrer que les exigences concernant le ou les véhicules dont elles doivent disposer et qu'elles doivent utiliser ou l'exigence relative à la capacité financière sont de nouveau satisfaites de manière permanente. Il convient dès lors de faire passer de six à douze mois les délais maximaux fixés à ces fins à l'article 13, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) nº 1071/2009, pour l'évaluation des exigences concernant le ou les véhicules dont les entreprises de transport routier concernées doivent disposer et qu'elles doivent utiliser, visées à l'article 5, points b) et c), dudit règlement, et l'évaluation de l'exigence relative à la capacité financière de ces entreprises, dans la mesure où ces évaluations couvrent tout ou partie de la période de référence comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021. Lorsqu'il a déjà été établi que l'une de ces exigences n'a pas été respectée et que le délai fixé par l'autorité compétente n'a pas encore expiré, l'autorité compétente devrait pouvoir porter ce délai à douze mois au total.

– Règlement (CE) nº 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route[11].

– Règlement (CE) nº 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006[12].

Les transports internationaux de marchandises par route et les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus sont subordonnés à la possession d'une licence communautaire par les transporteurs professionnels fournissant ces services, dans les conditions prévues à l'article 6 du règlement (CE) nº 1072/2009 pour les transports de marchandises et à l'article 4 du règlement nº 1073/2009 pour les transports de voyageurs.

La licence communautaire atteste que les transporteurs sont établis dans l'Union et satisfont aux exigences requises pour fournir des services de transport internationaux. De plus, en cas de transport international de marchandises, lorsque le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, il convient qu'il soit en possession d'une attestation de conducteur conformément aux dispositions prévues au chapitre II du règlement (CE) nº 1072/2009. Cela permet aux États membres de réellement vérifier si les conducteurs de pays tiers sont employés légalement ou s'ils sont mis légalement à la disposition du transporteur professionnel responsable d'une opération de transport donnée.

La prestation de services réguliers par autocars et autobus est soumise à autorisation, conformément aux dispositions du chapitre III du règlement nº 1073/2009. La même

[10] JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.
[11] JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.
[12] JO L 300 du 14.11.2009, p. 88.

procédure s'applique, *mutatis mutandis*, pour le renouvellement d'autorisation. L'autorisation est soumise à un certain nombre de conditions visant à garantir qu'un transporteur donné est apte à exploiter un service régulier donné. La licence communautaire et l'autorisation relatives aux services réguliers sont interdépendantes dans la mesure où la possession d'une licence communautaire est nécessaire pour la délivrance d'une autorisation. Les licences communautaires, les attestations de conducteur et les autorisations pour les services réguliers par autocars et autobus sont délivrées par les autorités compétentes des États membres à la demande des transporteurs pour des périodes allant jusqu'à dix ans (licence communautaire) et cinq ans (attestations de conducteur et autorisations) qui peuvent être renouvelées. Leur renouvellement est subordonné à la vérification du respect des conditions de leur délivrance. Les États membres ont informé la Commission des difficultés qu'ils rencontrent pour renouveler ces licences, attestations et autorisations dans les délais prévus par la législation de l'Union ou pour procéder aux vérifications nécessaires avant leur renouvellement. Ces difficultés sont dues aux circonstances actuelles exceptionnelles liées à la persistance de la pandémie de COVID-19. Il est par ailleurs essentiel de veiller à la continuité des services de transport. Il est donc nécessaire de prolonger la validité des licences communautaires, attestations et autorisations susmentionnées pour une durée limitée.

– Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire[13].

– Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire)[14].

La directive 2004/49/CE et la directive (UE) 2016/798 réglementent la certification et l'agrément de sécurité dans l'Union. La directive 2004/49/CE a été abrogée par la directive (UE) 2016/798 avec effet au 31 octobre 2020. Jusqu'à cette date, elle s'est appliquée aux États membres qui ont prolongé jusqu'à la même date le délai de transposition de la directive (UE) 2016/798, conformément à l'article 33, paragraphe 2, de cette dernière directive.

Conformément à l'article 10, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/798, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité unique délivré soit par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, soit par une autorité nationale de sécurité, à renouveler sur demande à des intervalles ne dépassant pas cinq ans. Conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, l'agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure est valable pour une période de cinq ans.

Conformément à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE, un certificat de sécurité est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire au plus tard tous les cinq ans. Conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE, l'agrément de sécurité est renouvelable, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure, à des intervalles n'excédant pas cinq ans.

[13] JO L 138 du 26.5.2016, p. 102.
[14] JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

En raison de la situation extraordinaire causée par la persistance de la pandémie de COVID-19, les autorités nationales, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure rencontrent des difficultés en ce qui concerne le renouvellement des certificats de sécurité (uniques) et des agréments de sécurité ou, dans la perspective d'une prochaine expiration des agréments de sécurité existants, la délivrance de telles autorisations pour une période ultérieure. Il est donc nécessaire de prolonger le délai de renouvellement et de validité de ces documents afin de garantir que la gestion des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure ne soit pas compromise. Une prolongation de sept mois devrait permettre de faire face aux difficultés rencontrées par les autorités nationales de sécurité pour effectuer les inspections sur place et mener à bien les autres tâches administratives requises.

– Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté[15].

Conformément à l'article 14, paragraphe 5, de la directive 2007/59/CE, une licence est valable pour une durée de dix ans, sous réserve de l'article 16, paragraphe 1. En raison de la situation extraordinaire causée par la persistance de la pandémie de COVID-19, les autorités compétentes éprouvent des difficultés en ce qui concerne le renouvellement des licences dans les conditions requises. Il convient que les licences devant être renouvelées au cours de la période durant laquelle ce renouvellement est impossible restent valables pendant une période supplémentaire de sept mois. De même, les conducteurs de train devraient bénéficier d'un délai supplémentaire de sept mois pour se soumettre aux vérifications périodiques.

– Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen[16].

Conformément à l'article 23, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, une licence reste valable aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les obligations énoncées au chapitre III de ladite directive. Toutefois, l'autorité responsable peut décider de procéder à un réexamen à intervalles réguliers. Dans ce cas, le réexamen devrait lieu au moins tous les cinq ans. En raison de la pandémie de COVID-19, les autorités responsables des licences ont rencontré des difficultés pour mener à bien ces réexamens. Par conséquent, dans les cas où le délai pour effectuer le réexamen expirerait pendant la période de référence comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, ce délai devrait être reporté de sept mois dans chacun des cas concernés.

Aux termes de l'article 24, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, l'autorité responsable des licences peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. Toutefois, la période de validité maximale d'une licence temporaire est de sept mois. En raison des circonstances exceptionnelles dues à la persistance de la pandémie de COVID-19, les autorités rencontrent de sérieuses difficultés pour adopter les décisions pertinentes, c'est-à-dire celles concernant la délivrance de nouvelles licences pour la période suivant l'expiration des licences temporaires. En conséquence, il y a lieu de prolonger de sept mois la validité des licences temporaires concernées, délivrées ou arrivant à expiration au cours de la période de référence comprise entre 1er septembre 2020 au 30 avril 2021.

15 JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.
16 JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

L'article 25, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE impose à l'autorité responsable de statuer sur la demande de délivrance dans un délai de trois mois. Toutefois, pour les raisons susmentionnées, les autorités responsables ne sont pas en mesure d'agir dans les délais. Il est donc proposé d'accorder auxdites autorités une prolongation de sept mois à cet égard, applicable aux demandes introduites entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021.

Conformément à la directive 2012/34/UE, les autorités responsables peuvent suspendre ou retirer la licence d'une entreprise ferroviaire qui est susceptible de ne pas pouvoir répondre aux exigences en matière de capacité financière. En pareil cas, les autorités peuvent délivrer une licence provisoire à l'entreprise ferroviaire dont la licence a été retirée ou suspendue. Une licence temporaire est destinée à permettre à l'entreprise ferroviaire de se restructurer et de poursuivre son activité, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. Toutefois, l'expérience montre qu'elle envoie également un signal très négatif au marché quant à la capacité de survie d'une entreprise ferroviaire, ce qui aggrave les difficultés financières de celle-ci, en particulier en termes de flux de trésorerie. Il est probable que de nombreuses entreprises ferroviaires qui étaient financièrement stables avant la crise se trouveront finalement dans une situation dans laquelle leur licence devrait être suspendue ou retirée, vu leur situation financière. Dans le contexte de la crise actuelle, cela pourrait ne pas se justifier, en particulier en termes économiques et du point de vue de la sécurité. En outre, les entreprises ferroviaires pourraient avoir besoin de davantage de temps pour se stabiliser financièrement au cours de la période suivant l'enrayement de la pandémie de COVID-19.

Par conséquent, il est proposé d'autoriser à titre temporaire que les États membres maintiennent en l'état une licence existante, c'est-à-dire s'abstiennent de la retirer ou de la suspendre et de délivrer une licence temporaire, pour autant qu'il n'y ait pas de risque pour la sécurité. Les États membres conserveraient la possibilité d'assurer le suivi de la capacité financière des entreprises ferroviaires en question, en particulier pour protéger les passagers de risques indus pour la sécurité. En conséquence, les entreprises ferroviaires ne seraient pas soumises à des contraintes excessives et se trouveraient dans de meilleures conditions pour se redresser financièrement.

– Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté[17]

L'article 6, paragraphe 2, de la directive 96/50/CE prévoit que le titulaire d'un certificat de conduite de bateau doit, lorsqu'il a atteint l'âge de soixante-cinq ans, se soumettre à un examen médical dans les trois mois qui suivent et ultérieurement tous les ans. Toutefois, l'accès aux services médicaux pour des examens non urgents étant limité en raison des mesures prises en lien avec la persistance de la pandémie de COVID-19, les titulaires de certificats de conduite de bateau pourraient ne pas être en mesure de se soumettre à un examen médical pendant la période concernée par les mesures en question. Par conséquent, dans les cas où le délai pour subir des examens médicaux expirerait pendant la période de référence comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, ce délai devrait être reporté de sept mois dans chacun des cas concernés.

– Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation

[17] JO L 235 du 17.9.1996, p. 31.

intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE[18].

La durée de validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est limitée en application de l'article 10 de la directive (UE) 2016/1629. En outre, l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629 prévoit le maintien de la validité des documents entrant dans le champ d'application de ladite directive et délivrés par les autorités compétentes des États membres au titre de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil, autrefois en vigueur[19].

Les mesures prises en raison de la persistance de la pandémie de COVID-19 peuvent rendre difficile, voire impossible, la réalisation, par les autorités compétentes, de la visite technique nécessaire à la prolongation de la validité des certificats ou, dans le cas des documents visés à l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629, à leur remplacement.

Dès lors, par souci de sécurité juridique et afin de permettre la poursuite de l'exploitation des bateaux de navigation intérieure concernés, il convient de prolonger de sept mois la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ainsi que des documents relevant du champ d'application de l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629 qui, dans le cas contraire, expireraient entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021.

– Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires[20].

– Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports[21].

La persistance de la pandémie de COVID-19 rend les inspections et visites de sûreté maritime difficiles à réaliser au cours de cette période car elles nécessitent la présence physique d'inspecteurs dans les ports et les installations portuaires et à bord des navires. Cela signifie souvent qu'il est pratiquement impossible de renouveler dans les délais impartis les évaluations et plans exigés par la législation de l'Union en matière de sécurité maritime. Dès lors, il est nécessaire de prévoir des solutions flexibles et pragmatiques sans pour autant compromettre la sécurité, et ce, en prolongeant, au besoin, la validité de ces documents d'une durée raisonnable. Cela vaut également pour la périodicité des exercices dans le domaine de la sûreté maritime, qui peuvent également être difficiles à réaliser en raison des mesures nationales prises pour prévenir ou contenir la propagation de la COVID-19.

18 JO L 252 du 16.9.2016, p. 118.
19 JO L 389 du 30.12.2006, p. 1.
20 JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.
21 JO L 310 du 25.11.2005, p. 28.

2021/0012 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la propagation de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports, pendant les périodes de référence postérieures à celles visées par le règlement (UE) 2020/698

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 et son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) La persistance de la propagation de la COVID-19 et la crise de santé publique qui en résulte constituent un défi sans précédent pour les États membres et représentent une charge considérable pour les autorités nationales, les citoyens de l'Union et les opérateurs économiques, en particulier les opérateurs de transport. La crise de santé publique a donné naissance à une situation exceptionnelle qui affecte les activités normales des autorités compétentes des États membres et le travail des entreprises de transport en ce qui concerne les formalités administratives à accomplir dans divers secteurs des transports et qui ne pouvait raisonnablement pas être anticipée au moment de l'adoption des mesures concernées. Cette situation exceptionnelle a une incidence significative sur divers domaines couverts par le droit des transports de l'Union.

(2) Plus spécifiquement, les opérateurs de transport et d'autres personnes concernées pourraient ne pas être en mesure d'accomplir les formalités ou les procédures nécessaires pour se conformer à certaines dispositions du droit de l'Union relatives au renouvellement ou à la prolongation des certificats, des licences ou des agréments, ni d'effectuer d'autres démarches nécessaires pour conserver la validité de ceux-ci. Pour les mêmes raisons, les autorités compétentes des États membres pourraient ne pas être en mesure de respecter les obligations établies par le droit de l'Union, ni de veiller à ce que les demandes concernées introduites par les opérateurs de transport soient traitées avant l'expiration des délais applicables.

(3) Le règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil[1] a établi des mesures spécifiques et temporaires applicables au renouvellement et à la prolongation de la période de validité de certains certificats, de certaines licences et de certains agréments, ainsi qu'au report de certaines vérifications périodiques et formations continues qui, en vertu de la législation de l'Union visée dans ledit règlement, auraient dû avoir lieu au cours de la période de référence comprise entre le 1er mars 2020 ou, dans certains cas, le 1er février 2020, et le 31 août 2020. Conformément audit règlement, la période de validité de ces certificats, licences et agréments a été prolongée et l'accomplissement de certaines vérifications périodiques et formations continues a été reporté pour une période de 6 mois ou, dans certains cas, de 7 mois.

(4) Certains États membres qui, au 1er août 2020, jugeaient probable que certains certificats et agréments et certaines licences ne pourraient toujours pas être renouvelés et que certaines formations continues ou vérifications périodiques ne pourraient toujours pas être menées à bien après le 31 août 2020 en raison des mesures qu'ils avaient prises pour prévenir ou contenir la propagation de la COVID-19, ont présenté à la Commission des demandes motivées d'autorisation en vue de prolonger une nouvelle fois certaines périodes. La Commission a adopté six décisions autorisant de telles prolongations[2].

(5) Malgré certaines améliorations de la situation liée à la pandémie de COVID-19 au cours de l'été 2020, la persistance et, dans certains cas, l'aggravation des effets de la pandémie au cours du troisième trimestre de 2020 ont contraint les États membres à maintenir et, dans certains cas, à renforcer les mesures prises pour empêcher la propagation de la maladie. Il résulte de ces mesures que les opérateurs de transport et d'autres personnes concernées pourraient ne pas être en mesure d'accomplir les formalités ou les procédures nécessaires pour se conformer à certaines dispositions du droit de l'Union relatives au renouvellement ou à la prolongation des certificats, des licences ou des agréments, ou à l'accomplissement des vérifications périodiques et des formations continues, ni d'effectuer d'autres démarches nécessaires pour conserver la validité de ceux-ci, comme cela fut le cas au printemps 2020. Pour les mêmes raisons, les autorités compétentes des États membres pourraient ne pas être en mesure de respecter les obligations établies par le droit de l'Union, ni de veiller à ce que les

---

[1] Règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la propagation de la COVID-19 relatives au renouvellement ou à la prolongation de certains certificats, licences et agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports, JO L 165 du 27.5.2020, p. 10.

[2] Décision (UE) 2020/1236 de la Commission du 25 août 2020 autorisant les Pays-Bas à prolonger certaines périodes visées aux articles 2 et 3 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 282 du 31.8.2020, p. 19; Décision (UE) 2020/1235 de la Commission du 26 août 2020 autorisant la Grèce à prolonger certaines périodes visées à l'article 4 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 282 du 31.8.2020, p. 17; Décision (UE) 2020/1219 de la Commission du 20 août 2020 autorisant l'Italie à prolonger certaines périodes visées à l'article 2 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 277 du 26.8.2020, p. 16; Décision (UE) 2020/1240 de la Commission du 21 août 2020 autorisant la Bulgarie à prolonger certaines périodes visées à l'article 3 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 284 du 1.9.2020, p. 7; Décision (UE) 2020/1282 de la Commission du 31 août 2020 autorisant la France à prolonger certaines périodes visées aux articles 11, 16 et 17 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 301 du 15.9.2020, p. 9; Décision (UE) 2020/1237 de la Commission du 25 août 2020 autorisant le Royaume-Uni à prolonger certaines périodes visées aux articles 3 et 11 du règlement (UE) 2020/698 du Parlement européen et du Conseil, JO L 282 du 31.8.2020, p. 22.

demandes concernées introduites par les opérateurs de transport soient traitées avant l'expiration des délais applicables.

(6) Il est dès lors nécessaire d'adopter des mesures pour remédier à ces problèmes et pour garantir à la fois la sécurité juridique et le bon fonctionnement des actes juridiques concernés. Il y a lieu de prévoir des adaptations à cet effet, en particulier pour certains délais, ainsi que la possibilité pour la Commission d'autoriser des prolongations sur la base d'une demande présentée par tout État membre.

(7) La directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil[3] établit des règles applicables à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Ces conducteurs doivent être titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle (CAP) et démontrer qu'ils ont suivi une formation continue en étant titulaire d'un permis de conduire ou d'une carte de qualification de conducteur qui atteste ladite formation continue. Compte tenu de la difficulté pour le titulaire d'un CAP de suivre une formation continue et d'obtenir un nouveau CAP certifiant cette formation continue, imputable à la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, qui a persisté après le 31 août 2020 dans certains États membres, il est nécessaire de prolonger la validité de ce CAP pour une période de sept mois à compter de leur date d'expiration, afin d'assurer la continuité du transport par route.

(8) La directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil[4] établit des règles relatives au permis de conduire. Elle prévoit la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les États membres sur la base d'un modèle de permis de conduire de l'Union et établit une série d'exigences minimales applicables à ces permis. Plus spécifiquement, les conducteurs de véhicules à moteur doivent être titulaires d'un permis de conduire en cours de validité, qui doit être renouvelé ou, dans certains cas, échangé à l'expiration de sa validité administrative. Compte tenu de la difficulté de renouveler les permis de conduire, imputable à la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, qui a persisté après le 31 août 2020 dans certains États membres, il est nécessaire de prolonger la validité de certains permis de conduire pour une période de sept mois à compter de leur date d'expiration, afin d'assurer la continuité du transport par route.

(9) Le règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil[5] établit des règles relatives aux tachygraphes dans les transports routiers. Il est essentiel de respecter les règles relatives à la durée de conduite, au temps de travail et aux temps de repos énoncées dans le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du

---

3 Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) nº 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

4 Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte) (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).

5 Règlement (UE) nº 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

Conseil[6] et la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil[7], afin de garantir une concurrence loyale et la sécurité routière. Compte tenu de la nécessité de garantir la continuité dans la prestation des services de transport routier malgré la difficulté d'effectuer les inspections régulières des tachygraphes, imputable à la persistance de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, les inspections visées à l'article 23, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 165/2014 qui auraient dû être effectuées entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 devraient désormais être réalisées au plus tard sept mois après la date à laquelle elles étaient censées être effectuées sur la base dudit article. Pour la même raison, la difficulté de renouveler et de remplacer les cartes de conducteur, imputable à la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, justifie que les autorités compétentes des États membres se voient accorder plus de temps à cette fin. Dans de tels cas, les conducteurs devraient être mis en mesure, et avoir l'obligation, de recourir à d'autres solutions viables pour enregistrer les informations nécessaires relatives à la durée de conduite, au temps de travail et aux temps de repos jusqu'à ce qu'ils reçoivent une nouvelle carte.

(10) La directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil[8] établit des règles relatives au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Le contrôle technique périodique est une tâche complexe visant à garantir que les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation. Compte tenu de la difficulté d'effectuer les contrôles techniques périodiques, imputable à la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, qui a persisté après le 31 août 2020 dans certains États membres, lesdits contrôles qui auraient dû être effectués entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 devraient désormais être réalisés à une date ultérieure, au plus tard dans les sept mois suivant le délai initial, et les certificats concernés devraient rester valables jusqu'à cette date ultérieure.

(11) Le règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil[9] établit des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route. La propagation persistante de la COVID-19 après le 31 août 2020 et la crise de santé publique qui en résulte ont pour conséquence que certaines entreprises de transport ne satisfont plus à l'exigence selon laquelle elles doivent disposer d'un ou de plusieurs véhicules et les utiliser. Elles ont également de graves répercussions sur le plan financier et certaines entreprises de transport ne satisfont plus à l'exigence de capacité financière. Compte tenu de la réduction du niveau d'activité, imputable à la crise de santé publique, on peut prévoir que les entreprises auront besoin de plus de temps que d'ordinaire pour démontrer que l'exigence concernant le

---

6 Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

7 Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

8 Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

9 Règlement (CE) nº 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

ou les véhicules dont elles doivent disposer et qu'elles doivent utiliser ou l'exigence de capacité financière sont à nouveau satisfaites de manière permanente. Il convient dès lors de faire passer de six à douze mois les délais maximaux fixés à ces fins à l'article 13, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) nº 1071/2009, pour l'évaluation des exigences concernant le ou les véhicules dont les entreprises de transport routier concernées doivent disposer et qu'elles doivent utiliser, visées à l'article 5, points b) et c), dudit règlement, et l'évaluation de l'exigence relative à la capacité financière de ces entreprises, dans la mesure où ces évaluations couvrent tout ou partie de la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021. Lorsqu'il a déjà été établi que l'une quelconque de ces exigences n'a pas été respectée et que le délai fixé par l'autorité compétente n'a pas encore expiré, l'autorité compétente devrait pouvoir porter ce délai à douze mois au total.

(12) Les règlements (CE) nº 1072/2009[10] et (CE) nº 1073/2009[11] du Parlement européen et du Conseil établissent des règles communes applicables, respectivement, à l'accès au marché du transport international de marchandises par route et à l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Le transport international de marchandises par route et le transport international de voyageurs par autocars et autobus sont soumis, notamment, à l'obligation de posséder une licence communautaire et, dans le cas des conducteurs qui sont des ressortissants de pays tiers et qui effectuent des opérations de transport de marchandises, une attestation de conducteur. La fourniture de services réguliers par autobus et autocar est également soumise à autorisation. Ces licences, attestations et autorisations peuvent être renouvelées après vérification que les conditions applicables sont toujours respectées. Compte tenu de la difficulté de renouveler les licences et attestations, imputable à la situation exceptionnelle due à la persistance de la propagation de la COVID-19 après le 31 août 2020, il y a lieu de prolonger leur validité de sept mois à compter de leur date d'expiration afin d'assurer la continuité du transport par route.

(13) La directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil[12] établit des règles relatives à la sécurité ferroviaire. Compte tenu des mesures de confinement ainsi que de la charge de travail supplémentaire résultant des efforts consentis pour maîtriser la propagation de la COVID-19 qui a persisté après le 31 août 2020, les autorités nationales, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure rencontrent des difficultés liées au renouvellement des certificats de sécurité uniques et, compte tenu de l'expiration prochaine des agréments de sécurité existants, à la délivrance desdits agréments pour une période ultérieure couverte respectivement par les articles 10 et 12 de ladite directive. Le délai de renouvellement des certificats de sécurité uniques devrait dès lors être prolongé de sept mois, et les certificats de sécurité uniques existants concernés devraient rester valables en conséquence. De même, la validité de tels agréments de sécurité devrait être prolongée de sept mois.

(14) Conformément à l'article 33, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, certains États membres ont prolongé le délai de transposition de ladite directive jusqu'au

---

[10] Règlement (CE) nº 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

[11] Règlement (CE) nº 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

[12] Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

16 juin 2020. La directive (UE) 2020/700 du Parlement européen et du Conseil[13] modifiant la directive (UE) 2016/798 a donné à ces États membres la possibilité de prolonger encore le délai de transposition jusqu'au 31 octobre 2020. Les règles de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil[14] sont donc restées applicables dans ces États membres jusqu'au 31 octobre 2020 et les États membres concernés ont conservé le droit de délivrer des certificats en vertu de ladite directive. Les certificats de sécurité délivrés en vertu de ladite directive demeurent valables jusqu'à leur date d'expiration, conformément à la directive (UE) 2016/798. Il y a donc également lieu de prévoir une prolongation des délais de renouvellement des certificats de sécurité et des agréments de sécurité délivrés sur la base des articles 10 et 11 de la directive 2004/49/CE et de préciser que les certificats de sécurité et les agréments de sécurité concernés restent valables en conséquence.

(15) La directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil[15] établit des règles relatives à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans l'Union. En vertu de l'article 14, paragraphe 5, et l'article 16 de ladite directive, la validité des licences des conducteurs de train est limitée à dix ans et soumise à des vérifications périodiques. Compte tenu de la difficulté de renouveler les licences, imputable à la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19 qui a persisté après le 31 août 2020, il y a lieu de prolonger la validité des licences expirant entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 d'une durée de sept mois à compter de leur date de leur expiration. De même, les conducteurs de train devraient bénéficier d'un délai supplémentaire de sept mois pour effectuer les vérifications périodiques.

(16) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil[16] établit un espace ferroviaire unique européen. Aux termes de l'article 23, paragraphe 2, de ladite directive, les autorités responsables des licences peuvent réaliser un réexamen régulier afin de vérifier qu'une entreprise ferroviaire continue de remplir les obligations énoncées au chapitre III de ladite directive qui ont trait à sa licence. Aux termes de l'article 24, paragraphe 3, de ladite directive, les autorités responsables des licences peuvent suspendre ou retirer une licence pour cause de non-respect de l'exigence en matière de capacité financière et délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. En raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, qui a persisté après le 31 août 2020, les autorités responsables des licences rencontrent de sérieuses difficultés pour réaliser des réexamens réguliers en ce qui concerne les licences existantes et pour adopter les décisions pertinentes concernant la délivrance de nouvelles licences après l'expiration des licences temporaires. En

[13] Directive (UE) 2020/700 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 modifiant les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 en ce qui concerne la prorogation de leurs délais de transposition (JO L 165 du 27.5.2020, p. 27).

[14] Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire) (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

[15] Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (JO L 315 du 3.12.2007, p. 51).

[16] Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

conséquence, les délais pour réaliser des réexamens réguliers qui, conformément à ladite directive, expirent entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, devraient être prolongés de sept mois. De même, il y a lieu de prolonger de sept mois la validité des licences temporaires concernées qui arrivent à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021.

(17) L'article 25, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE impose aux autorités responsables des licences de statuer sur les demandes de délivrance de licences dans un délai de trois mois après que toutes les informations nécessaires, notamment les informations visées à l'annexe III de ladite directive, leur ont été présentées. Compte tenu de la difficulté de statuer résultant des circonstances exceptionnelles liées à la propagation de la COVID-19, qui ont persisté après le 31 août 2020, il est nécessaire de prolonger ce délai de sept mois.

(18) Les entreprises ferroviaires qui étaient financièrement stables avant la propagation de la COVID-19 sont confrontées à des problèmes de liquidités qui pourraient conduire à la suspension ou à la révocation de leur licence ou à son remplacement par une licence temporaire sans qu'il y ait une nécessité économique structurelle pour que cela se produise. La délivrance d'une licence temporaire en vertu de l'article 24, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE pourrait envoyer un signal négatif au marché quant à la capacité des entreprises ferroviaires à survivre, ce qui aurait pour effet d'aggraver les éventuels problèmes financiers rencontrés par ces entreprises, qui, sans cela, auraient été passagers. Dans le prolongement du règlement (UE) 2020/698 et compte tenu de la persistance de la propagation de la COVID-19 après le 31 août 2020, il convient donc de prévoir que, lorsque l'autorité responsable des licences, sur la base de la vérification effectuée au cours de la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, constate qu'une entreprise ferroviaire ne peut plus remplir les exigences en matière de capacité financière, elle devrait pouvoir, avant le 30 avril 2021, décider de ne pas suspendre ou retirer la licence de l'entreprise ferroviaire concernée, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise et pour autant qu'il existe une perspective réaliste de reconstruction financière satisfaisante de l'entreprise ferroviaire dans les sept mois qui suivent. Après le 30 avril 2021, l'entreprise ferroviaire devrait être soumise aux règles générales énoncées à l'article 24, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

(19) La directive 96/50/CE[17] du Conseil définit les conditions d'obtention des certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans l'Union. Les titulaires de certificats de conduite de bateaux qui ont atteint l'âge de soixante-cinq ans sont tenus de passer des examens médicaux périodiques. Compte tenu des mesures prises en lien avec la propagation de la COVID-19, qui a persisté après le 31 août 2020, et en particulier de l'accès limité aux services médicaux pour effectuer des examens médicaux, les titulaires de certificats de conduite de bateaux pourraient ne pas être en mesure de passer les examens médicaux requis durant la période concernée par ces mesures. Par conséquent, dans les cas où le délai pour subir des examens médicaux aurait autrement expiré ou expirerait autrement entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, ce délai devrait être reporté de sept mois dans chacun des cas concernés. Les certificats de conduite de bateaux concernés devraient rester valables en conséquence.

[17] Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté (JO L 235 du 17.9.1996, p. 31).

(20) La directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil[18] établit les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure. L'article 10 de cette directive prévoit une limitation de la durée de validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. En outre, l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629 dispose que les documents entrant dans le champ d'application de cette directive et délivrés par les autorités compétentes des États membres avant le 6 octobre 2018 au titre de la directive précédemment applicable, à savoir la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil[19], restent valables jusqu'à leur date d'expiration. Les mesures prises en raison de la propagation persistante de la COVID-19 après le 31 août 2020 peuvent rendre difficile, voire parfois impossible, la réalisation, par les autorités compétentes, des visites techniques nécessaires à la prolongation de la validité des certificats concernés ou, dans le cas des documents visés à l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629, à leur remplacement. Dès lors, afin de permettre la poursuite de l'exploitation des bateaux de navigation intérieure concernés, il convient de prolonger de sept mois la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et des documents relevant du champ d'application de l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629, qui autrement seraient arrivés à échéance ou arriveraient à échéance entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021.

(21) Le règlement (CE) nº 725/2004 du Parlement européen et du Conseil[20] établit des règles relatives à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. La directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil[21] définit des mesures visant à améliorer la sûreté des ports face à des menaces d'atteinte à la sûreté. Elle veille également à ce que les mesures de sûreté prises en application du règlement (CE) nº 725/2004 bénéficient du renforcement de la sûreté dans les ports. La propagation persistante de la COVID-19 après le 31 août 2020 rend difficile pour les autorités des États membres la réalisation des inspections et des visites de sûreté maritime, en vue de renouveler certains documents en matière de sûreté maritime. Il est donc nécessaire de prolonger les délais applicables aux évaluations de sûreté et aux plans de sûreté requis par ces actes juridiques de l'Union d'une durée raisonnable, afin de permettre aux États membres et au secteur du transport maritime d'adopter une approche flexible et pragmatique et de maintenir ouvertes les chaînes d'approvisionnement essentielles, sans compromettre la sûreté. Il convient également de faire preuve de souplesse en ce qui concerne les exercices dans le domaine de la sûreté maritime, qui doivent, conformément aux actes juridiques de l'Union, être effectués endéans des délais déterminés.

(22) Lorsqu'un État membre estime que l'application des règles auxquelles le présent règlement déroge, concernant notamment le renouvellement ou la prolongation de certificats, de licences ou d'agréments, restera vraisemblablement impossible au-delà

---

18 Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

19 Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil (JO L 389 du 30.12.2006, p. 1).

20 Règlement (CE) nº 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (JO L 129 du 29.4.2004, p. 6).

21 Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports (JO L 310 du 25.11.2005, p. 28).

des dates fixées dans le présent règlement, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, la Commission devrait, si cet État membre le demande au plus tard le 1er avril 2021, être autorisée à prolonger encore, selon le cas, les délais précisés dans le présent règlement. Afin de garantir la sécurité juridique tout en veillant à ce que la sécurité des transports et la sécurité ne soient pas compromises, une telle prolongation devrait être limitée à ce qui est nécessaire au vu de la période pendant laquelle l'accomplissement des formalités, des procédures, des vérifications et des formations restera vraisemblablement impossible et, en tout état de cause, ne devrait pas excéder six mois.

(23) Si la propagation de la COVID-19 a frappé l'ensemble de l'Union, celle-ci n'a pas été touchée de manière uniforme. Les États membres ont été touchés à des degrés divers et à des moments différents. Étant donné que les dérogations aux règles normalement applicables devraient être limitées à ce qui est nécessaire, pour ce qui concerne la directive 2003/59/CE, la directive 2006/126/CE, le règlement (UE) nº 165/2014, la directive 2014/45/UE, le règlement (CE) nº 1072/2009, le règlement (CE) nº 1073/2009, la directive (UE) 2016/798, la directive 2004/49/CE, la directive 2007/59/CE, la directive 2012/34/UE, la directive 96/50/CE, la directive (UE) 2016/1629, le règlement (CE) nº 725/2004 et la directive 2005/65/CE, les États membres devraient pouvoir continuer à appliquer ces actes juridiques sans appliquer les dérogations prévues par le présent règlement lorsque l'application desdits actes juridiques reste possible. Cela devrait aussi s'appliquer lorsqu'un État membre a été confronté à de telles difficultés mais a adopté des mesures nationales appropriées pour les atténuer. Toutefois, les États membres qui décident de recourir à cette possibilité ne devraient pas empêcher un quelconque opérateur économique ou une quelconque personne de se fonder sur les dérogations prévues par le présent règlement qui s'appliquent dans un autre État membre, et ils devraient en particulier reconnaître toute licence, tout certificat et tout agrément dont la validité a été prolongée par le présent règlement. Afin de garantir la sécurité juridique, les États membres devraient informer la Commission de leur décision de ne pas appliquer les dérogations prévues par le présent règlement avant qu'il ne devienne pleinement applicable le **[date d'application du présent règlement]**.

(24) Le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux droits conférés par les décisions de la Commission adoptées en application des dispositions du règlement (UE) 2020/698 autorisant les États membres à prolonger certaines périodes visées dans ledit règlement, dans la mesure où elles peuvent donner lieu à des prolongations allant au-delà de celles prévues par le présent règlement.

(25) Étant donné que la période de transition prévue dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique a pris fin le 31 décembre 2020, aucune des dispositions du présent règlement ne devrait s'appliquer au Royaume-Uni, même si elles concernent des périodes antérieures à cette date.

(26) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir prolonger les délais fixés dans le droit de l'Union pour le renouvellement et la prolongation de la validité de certains certificats, de certaines licences et de certains agréments et reporter certaines vérifications périodiques et formations continues en réaction à la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, qui a persisté après le 31 août 2020, dans les domaines du transport routier, du transport ferroviaire et du transport par voies navigables intérieures ainsi que de la sûreté maritime, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, mais peuvent, en raison

des dimensions et des effets de l'action proposée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(27) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles provoquées par la propagation de la COVID-19 qui a persisté après le 31 août 2020, il est apparu approprié de prévoir une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole nº 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.

(28) En raison du caractère imprévisible et soudain de la propagation de la COVID-19, ainsi que de sa durée inattendue, il a été impossible d'adopter toutes les mesures appropriées en temps voulu. Par conséquent, les dispositions du présent règlement devraient également s'appliquer à la période antérieure à son entrée en vigueur. Compte tenu de la nature de ces dispositions, une telle approche ne devrait pas entraîner de violation de la confiance légitime des personnes concernées.

(29) Compte tenu de la nécessité impérieuse de remédier sans retard aux circonstances causées par la propagation de la COVID-19 dans le domaine des transports routiers, ferroviaires et du transport par voies navigables intérieures et de la sûreté maritime, tout en accordant, le cas échéant, aux États membres un délai raisonnable pour informer la Commission s'ils décident de ne pas appliquer certaines dérogations prévues dans le présent règlement, celui-ci devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, de sorte que les situations d'insécurité juridique touchant de nombreuses autorités et de nombreux opérateurs de différents secteurs, en particulier dans les cas où les délais applicables ont déjà expiré, durent le moins longtemps possible,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des mesures spécifiques et temporaires applicables au renouvellement et à la prolongation de la validité de certains certificats, certaines licences et certains agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues en réaction à la situation exceptionnelle découlant de la propagation de la COVID-19 dans les domaines du transport routier, du transport ferroviaire et du transport par voies navigables intérieures ainsi que de la sûreté maritime pendant les périodes de référence postérieures à celles visées dans le règlement (UE) 2020/698.

Article 2

Extension des délais prévus par la directive 2003/59/CE

1. Nonobstant l'article 8, paragraphes 2 et 3, de la directive 2003/59/CE, les délais de réalisation, par les titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle («CAP»), des formations continues qui, conformément à ces dispositions, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés

être ou avoir été prolongés pour une période de sept mois chacun. La validité des CAP est prolongée en conséquence.

2. La validité de l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE, effectuée par les autorités compétentes soit sur le permis de conduire soit sur la carte de qualification de conducteur visée à l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2003/59/CE sur la base des CAP visés au paragraphe 1 dudit article, est réputée prolongée pour une période de sept mois à compter de la date indiquée sur chacun de ces permis de conduire ou cartes de qualification.

3. La validité des cartes de qualification de conducteur visées à l'annexe II de la directive 2003/59/CE qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois à compter de la date d'expiration indiquée sur chacune de ces cartes.

4. Lorsqu'un État membre estime que la réalisation des formations continues ou leur certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union ou le renouvellement des cartes de qualification de conducteur resteront vraisemblablement impossibles après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation pour prolonger les périodes visées aux paragraphes 1, 2 et 3, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, les périodes de sept mois visées aux paragraphes 1, 2 et 3, selon le cas, ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

5. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 4, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1, 2 et 3, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période pendant laquelle la réalisation de la formation continue en question ou sa certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union ou le renouvellement des cartes de qualification de conducteur resteront vraisemblablement impossibles et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

6. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossibles la réalisation des formations continues ou leur certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union ou le renouvellement des cartes de qualification de conducteur au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021, en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19 ou lorsqu'il a adopté des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1, 2 et 3. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer les paragraphes 1, 2 et 3 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées aux paragraphes 1, 2 et 3 applicables dans un autre État membre.

Article 3

Prolongation des délais prévus par la directive 2006/126/CE

1. Nonobstant l'article 7 de la directive 2006/126/CE et l'annexe I, point 3 d), de ladite directive, la validité des permis de conduire qui, conformément à ces dispositions, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois à compter de la date d'expiration mentionnée sur chacun de ces permis.

2. Lorsqu'un État membre estime que le renouvellement des permis de conduire restera vraisemblablement impossible après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation pour prolonger les périodes prévues au paragraphe 1. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, la période de sept mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

3. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 2, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées au paragraphe 1, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des permis de conduire restera vraisemblablement impossible et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

4. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossible le renouvellement des permis de conduire au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021 en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19 ou lorsqu'il a adopté des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer le paragraphe 1. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer le paragraphe 1 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées au paragraphe 1 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 4

Prolongation des délais prévus par le règlement (UE) nº 165/2014

1. Nonobstant l'article 23 du règlement (UE) nº 165/2014, les inspections régulières prévues au paragraphe 1 dudit article, qui devraient autrement être ou avoir été réalisées entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 en vertu de dudit paragraphe, sont effectuées au plus tard sept mois après la date à laquelle elles auraient dû autrement être réalisées conformément audit article.

2. Nonobstant l'article 28 du règlement (UE) nº 165/2014, lorsqu'un conducteur demande le renouvellement d'une carte de conducteur conformément au paragraphe 1 dudit article entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, les autorités compétentes des États membres délivrent une nouvelle carte de conducteur au plus tard deux mois après la réception de la demande. Jusqu'à ce que le conducteur reçoive une nouvelle carte de conducteur des autorités chargées de la délivrance des cartes, l'article 35, paragraphe 2, dudit règlement s'applique mutatis mutandis au conducteur, à condition qu'il puisse prouver que le renouvellement de la carte de conducteur a été demandé conformément à l'article 28, paragraphe 1, dudit règlement.

3. Nonobstant l'article 29, paragraphe 4, du règlement (UE) nº 165/2014, lorsqu'un conducteur demande le remplacement d'une carte de conducteur conformément au paragraphe 4 dudit article entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, les autorités compétentes des États membres délivrent une carte de remplacement au plus tard deux mois après la réception de la demande. Nonobstant l'article 29, paragraphe 5, du règlement (UE) nº 165/2014, le conducteur peut continuer à conduire jusqu'à ce qu'il ait reçu une nouvelle carte de conducteur des autorités chargées de la délivrance des cartes à condition qu'il puisse prouver que la carte de conducteur a été retournée à l'autorité compétente pour cause de détérioration ou de mauvais fonctionnement et que son remplacement a été demandé.

4. Lorsqu'un État membre estime que les inspections régulières, le renouvellement des cartes de conducteur ou le remplacement des cartes de conducteur comme l'exige le règlement (UE) nº 165/2014 resteront vraisemblablement impossibles après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les périodes prévues aux paragraphes 1, 2 et 3, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, la période de sept mois, les dates limites applicables pour la délivrance d'une nouvelle carte de conducteur ou toute combinaison de celles-ci. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

5. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 4, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées respectivement aux paragraphes 1, 2 et 3, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle les inspections régulières ou les renouvellements ou remplacements des cartes de conducteur resteront vraisemblablement impossibles et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

6. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossibles les inspections régulières, le renouvellement des cartes de conducteur ou le remplacement des cartes de conducteur au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021, en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19 ou lorsqu'il a adopté des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1, 2 et 3. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer les paragraphes 1, 2 et 3 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées aux paragraphes 1, 2 et 3 applicables dans un autre État membre.

Article 5

Prolongation des délais prévus par la directive 2014/45/UE

1. Nonobstant l'article 5, paragraphe 1, et l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2014/45/UE et l'annexe II, point 8), de ladite directive, les délais des contrôles techniques qui, conformément à ces dispositions, devraient autrement être ou avoir été effectués entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés pour une période de sept mois.

2. Nonobstant l'article 8 de la directive 2014/45/UE et l'annexe II, point 8), de ladite directive, la validité des certificats de contrôle technique dont la date d'expiration est comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois.

3. Lorsqu'un État membre estime que la réalisation des contrôles techniques ou leur certification resteront vraisemblablement impossibles après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les périodes prévues aux paragraphes 1 et 2, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, la période de sept mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

4. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle la réalisation des contrôles techniques ou leur certification resteront vraisemblablement impossibles et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossibles la réalisation des contrôles techniques ou leur certification au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021, en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a adopté des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne.*

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées aux paragraphes 1 et 2 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 6

Prolongation des délais prévus par le règlement (CE) nº 1071/2009

1. Nonobstant l'article 13, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) nº 1071/2009, lorsqu'une autorité compétente constate, pour la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, que les exigences concernant le ou les véhicules dont doit disposer ou que doit utiliser l'entreprise de transport par route, telles qu'énoncées à l'article 5, points b) et c), dudit règlement, ne sont pas satisfaites ou établit, sur la base des comptes annuels et attestations visés à l'article 7, paragraphes 1 et 2, dudit règlement, pour les exercices comptables couvrant tout ou partie de la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, qu'une entreprise de transport ne remplit pas l'exigence de capacité financière énoncée à l'article 3, paragraphe 1, point c), dudit règlement, les délais accordés par l'autorité compétente aux fins de l'article 13, paragraphe 1, points b) et c), dudit règlement ne dépassent pas douze mois.

2. Nonobstant l'article 13, paragraphe 1, points b) et c), du règlement (CE) nº 1071/2009, lorsque l'autorité compétente a constaté entre le 28 mai 2020 et le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement]** qu'une entreprise de transport ne satisfait pas aux exigences concernant le ou les véhicules dont doit disposer et que doit utiliser l'entreprise de transport par route, telles qu'énoncées à l'article 5, points b) et c), dudit règlement, ou à l'exigence de capacité financière énoncée à l'article 3, paragraphe 1, point c), dudit règlement et a accordé un délai à l'entreprise de transport pour lui permettre de régulariser sa situation, elle peut, sous réserve que le délai n'ait pas expiré avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, prolonger ce délai. Le délai ainsi accordé ne peut dépasser douze mois.

Article 7

Prolongation des délais prévus par le règlement (CE) nº 1072/2009

1. Nonobstant l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 1072/2009, la validité des licences communautaires qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois. La validité des copies certifiées conformes est prolongée en conséquence.

2. Nonobstant l'article 5, paragraphe 7, du règlement (CE) nº 1072/2009, la validité des attestations de conducteur qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois.

3. Lorsqu'un État membre estime que le renouvellement des licences communautaires ou des attestations de conducteur restera vraisemblablement impossible après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les périodes prévues aux paragraphes 1 et 2, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, la période de sept mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

4. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des licences communautaires ou des attestations de conducteur restera vraisemblablement impossible et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossible le renouvellement des licences communautaires ou des attestations de conducteur au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021, en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2 comme le prévoit le premier alinéa n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur

économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées aux paragraphes 1 et 2 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 8

Prolongation des délais prévus par le règlement (CE) nº 1073/2009

1. Nonobstant l'article 4, paragraphe 4, du règlement (CE) nº 1073/2009, la validité des licences communautaires qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois. La validité des copies certifiées conformes est prolongée en conséquence.

2. Nonobstant l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 1073/2009, les décisions sur les demandes introduites par les transporteurs entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont prises par l'autorité délivrante dans un délai de six mois à compter de la date d'introduction de la demande. Nonobstant l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 1073/2009, les autorités compétentes des États membres dont l'accord a été sollicité sur une telle demande en vertu du paragraphe 1 dudit article font connaître leur décision à l'autorité délivrante dans un délai de trois mois. Lorsque l'autorité délivrante ne reçoit pas de réponse dans les trois mois, les autorités consultées sont réputées avoir donné leur accord et l'autorité délivrante peut accorder l'autorisation.

3. Lorsqu'un État membre estime que le renouvellement des licences communautaires restera vraisemblablement impossible après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les périodes prévues au paragraphe 1. Cette demande peut concerner les périodes comprises entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, la période de sept mois ou toute combinaison de celles-ci. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

4. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées au paragraphe 1, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des licences communautaires restera vraisemblablement impossible et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossible le renouvellement des licences communautaires au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021 en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer le paragraphe 1. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer le paragraphe 1 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées au paragraphe 1 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 9

Prolongation des délais prévus par la directive (UE) 2016/798

1. Nonobstant l'article 10, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/798, les délais de renouvellement des certificats de sécurité uniques qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés pour une période de sept mois. La validité des certificats de sécurité uniques concernés est prolongée en conséquence.

2. Nonobstant l'article 12, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, la validité des agréments de sécurité qui, conformément à cette disposition, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois.

3. Lorsqu'un État membre estime que le renouvellement des certificats de sécurité uniques délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/798 ou la prolongation de la période de validité des agréments de sécurité resteront vraisemblablement impossibles après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les périodes prévues aux paragraphes 1 et 2, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, la période de sept mois visée respectivement aux paragraphes 1 et 2 ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

4. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des certificats de sécurité uniques ou la prolongation de la période de validité des agréments de sécurité resteront vraisemblablement impossibles et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossible le renouvellement des certificats de sécurité uniques délivrés conformément à l'article 10, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/798 ou la prolongation de la période de validité des agréments de sécurité au cours de la période allant du 1er septembre au 30 avril 2021, en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées aux paragraphes 1 et 2 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 10

Prolongation des délais prévus par la directive 2004/49/CE

1. Nonobstant l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE, les délais de renouvellement des certificats de sécurité qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés pour une période de sept mois. La validité des certificats de sécurité concernés est prolongée en conséquence.

2. Nonobstant l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE, les délais de renouvellement des agréments de sécurité qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés pour une période de sept mois. La validité des agréments de sécurité concernés est prolongée en conséquence.

3. Lorsqu'un État membre estime que le renouvellement des certificats de sécurité ou des agréments de sécurité restera vraisemblablement impossible après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger délais prévus aux paragraphes 1 et 2, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, les périodes de sept mois visées respectivement aux paragraphes 1 et 2 ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

4. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des certificats de sécurité ou des agréments de sécurité est susceptible de rester impossible et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossible le renouvellement des certificats de sécurité ou des agréments de sécurité au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021 en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées aux paragraphes 1 et 2 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 11

Prolongation des délais prévus par la directive 2007/59/CE

1. Nonobstant l'article 14, paragraphe 5, de la directive 2007/59/CE, les licences qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputées être ou avoir été prolongées pour une période de sept mois à compter de la date d'expiration de chacune de ces licences.

2. Nonobstant l'article 16 et les annexes II et VII de la directive 2007/59/CE, les délais de réalisation des vérifications périodiques qui, conformément à ces dispositions, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés pour une période de sept mois dans chaque cas. La validité des licences visées à l'article 14 et des attestations visées à l'article 15 de ladite directive est prolongée en conséquence.

3. Lorsqu'un État membre estime que le renouvellement des licences ou la réalisation des vérifications périodiques resteront vraisemblablement impossibles après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les délais prévus aux paragraphes 1 et 2, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, la période de sept mois visée respectivement aux paragraphes 1 et 2 ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

4. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des licences ou la réalisation des vérifications périodiques sont susceptibles de rester impossibles et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossibles le renouvellement des licences ou la réalisation des vérifications périodiques au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021 en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées aux paragraphes 1 et 2 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 12

Prolongation des délais prévus par la directive 2012/34/UE

1. Nonobstant l'article 23, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, lorsqu'une autorité responsable des licences a prescrit un réexamen régulier, les délais de réalisation d'un réexamen régulier qui, en vertu de ces dispositions, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés pour une période de sept mois.

2. Nonobstant l'article 24, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, la validité des licences temporaires qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois à compter de la date de fin de validité indiquée sur chaque licence temporaire.

3. Nonobstant l'article 25, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, l'autorité responsable des licences statue sur les demandes présentées entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 au plus tard dix mois après la date à laquelle toutes les informations nécessaires, notamment les informations visées à l'annexe III de ladite directive, lui ont été présentées.

4. Lorsqu'un État membre estime que la réalisation d'un réexamen régulier, le retrait de la suspension des licences ou la délivrance de nouvelles licences dans les cas où les licences ont été précédemment révoquées, resteront vraisemblablement impossibles après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les délais prévus aux paragraphes 1 et 2, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, la période de sept mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

5. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 4, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle le retrait de la suspension des licences ou la délivrance de nouvelles licences dans les cas où les licences ont été précédemment révoquées, sont susceptibles de rester impossibles et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

6. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossibles la réalisation d'un réexamen régulier, le retrait de la suspension des licences ou la délivrance de nouvelles licences dans les cas où les licences ont été précédemment révoquées au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021, en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées aux paragraphes 1 et 2 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 13

Traitement des licences accordées aux entreprises ferroviaires au titre de la directive 2012/34/UE en cas de non-respect des exigences en matière de capacité financière

Nonobstant l'article 24, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, si une autorité responsable des licences, sur la base d'une vérification visée dans ladite disposition et réalisée au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021, constate qu'une entreprise ferroviaire ne peut plus remplir les obligations en matière de capacité financière visées à l'article 20 de ladite directive, elle peut, avant le 30 avril 2021, décider de ne pas suspendre ni retirer la licence de l'entreprise ferroviaire concernée, pour autant que la sécurité ne soit pas menacée et pour autant qu'il existe une perspective réaliste de reconstruction financière satisfaisante de l'entreprise ferroviaire dans les sept mois suivants.

Article 14

Prolongation des délais prévus par la directive 96/50/CE

1. Nonobstant l'article 6, paragraphe 2, de la directive 96/50/CE, les délais de passage des examens médicaux qui, conformément à cette disposition, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés pour une période de sept mois. La validité des certificats de conduite de bateaux des personnes soumises à l'obligation de présenter les examens médicaux visés à l'article 6, paragraphe 2, de ladite directive est prolongée en conséquence.

2. Lorsqu'un État membre estime que la réalisation des examens médicaux restera vraisemblablement impossible après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les délais prévus au paragraphe 1. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, la période de sept mois visée au paragraphe 1 ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

3. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 2, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées au paragraphe 1, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle la réalisation des examens médicaux est susceptible de rester impossible et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

4. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossible le respect des délais de passage des examens médicaux au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021 en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer le paragraphe 1. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer le paragraphe 1 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées au paragraphe 1 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 15

Prolongation des délais prévus par la directive (UE) 2016/1629

1. Nonobstant l'article 10 de la directive (UE) 2016/1629, la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qui autrement auraient expiré ou arriveraient à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois.

2. Nonobstant l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629, la validité des documents entrant dans le champ d'application de cette directive et délivrés par les autorités compétentes des États membres au titre de la directive 2006/87/CE avant le 6 octobre 2018 et qui, conformément à cette disposition, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à

expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 est réputée être ou avoir été prolongée pour une période de sept mois.

3. Lorsqu'un État membre estime que le renouvellement des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou les documents visés au paragraphe 2 restera vraisemblablement impossible après le 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les délais prévus aux paragraphes 1 et 2, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, les périodes de sept mois visées respectivement aux paragraphes 1 et 2 ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

4. Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou des documents visés au paragraphe 2 est susceptible de rester impossible et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossible le renouvellement des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou des documents visés au paragraphe 2 au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021 en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'État membre qui a décidé de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2 comme le prévoit le premier alinéa du présent paragraphe n'entrave pas les activités transfrontières d'un quelconque opérateur économique ou d'une quelconque personne s'étant fondé sur les dérogations énoncées aux paragraphes 1 et 2 qui s'appliquent dans un autre État membre.

Article 16

Prolongation des délais prévus par le règlement (CE) nº 725/2004

1. Nonobstant l'article 3, paragraphe 6, du règlement (CE) nº 725/2004, les délais pour réaliser la révision périodique des évaluations de sûreté des installations portuaires qui, conformément à cette disposition, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés jusqu'au 30 juin 2021.

2. Nonobstant l'annexe III, partie B, sections 13.7 et 18.6, du règlement (CE) nº 725/2004, les délais de 18 mois prévus pour effectuer les divers types d'exercices qui, conformément à ces dispositions, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés de six mois dans chaque cas, mais en aucun cas au-delà du 30 juin 2021.

3. Lorsqu'un État membre estime que la réalisation des évaluations de sûreté des installations portuaires ou des divers types d'exercices visés à l'annexe III, partie B, sections 13.7 et 18.6,

du règlement (CE) nº 725/2004 restera vraisemblablement impossible au-delà du 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les délais et dates limites prévus aux paragraphes 1 et 2, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, les dates limites ou la période de six mois visées respectivement aux paragraphes 1 et 2 ou toute combinaison de celles-ci. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

4. Lorsque, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les délais et dates limites visés respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle la réalisation des évaluations de sûreté des installations portuaires et des divers types d'exercices est susceptible de rester impossible et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossible la réalisation des évaluations de sûreté des installations portuaires ou des divers types d'exercices visés à l'annexe III, partie B, sections 13.7 et 18.6, du règlement (CE) nº 725/2004 au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021, en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 17

Prolongation des délais prévus par la directive 2005/65/CE

1. Nonobstant l'article 10 de la directive 2005/65/CE, les délais de réexamen des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté qui, conformément audit article, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés de six mois dans chaque cas, mais en aucun cas au-delà du 30 juin 2021.

2. Nonobstant l'article 7, paragraphe 7, et l'annexe III de la directive 2005/65/CE, les délais de dix-huit mois prévus pour effectuer les exercices de formation à la sûreté qui, conformément à cette annexe, auraient autrement expiré ou arriveraient autrement à expiration entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021 sont réputés être ou avoir été prolongés de six mois dans chaque cas, mais en aucun cas au-delà du 30 juin 2021.

3. Lorsqu'un État membre estime que la réalisation du réexamen des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté ou des exercices de formation à la sûreté restera vraisemblablement impossible au-delà du 30 avril 2021, en raison des mesures qu'il a prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de prolonger les délais et dates limites prévus aux paragraphes 1 et 2, selon le cas. Cette demande peut concerner la période comprise entre le 1er septembre 2020 et le 30 avril 2021, les dates limites ou les périodes de six mois visées respectivement aux paragraphes 1 et 2 ou toute combinaison de celles-ci. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 1er avril 2021.

4. Lorsque, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à prolonger les délais et dates limites visés respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. La prolongation est limitée pour tenir compte de la période au cours de laquelle la réalisation du réexamen des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté ou la réalisation des exercices de formation à la sûreté sont susceptibles de rester impossibles et, en tout état de cause, elle n'excède pas six mois.

La Commission publie ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

5. Lorsqu'un État membre n'a pas été et ne sera vraisemblablement pas confronté à des difficultés rendant impossibles la réalisation du réexamen des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté ou la réalisation des exercices de formation à la sûreté au cours de la période allant du 1er septembre 2020 au 30 avril 2021 en raison de la situation exceptionnelle due à la propagation de la COVID-19, ou lorsqu'il a pris des mesures appropriées au niveau national afin d'atténuer ces difficultés, il peut décider de ne pas appliquer les paragraphes 1 et 2. L'État membre informe la Commission de sa décision avant le **[date d'entrée en vigueur du présent règlement + 5 jours ouvrables]**. La Commission en informe les autres États membres et publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne.*

Article 18

Décisions prises en application du règlement (UE) 2020/698

Le présent règlement ne porte pas atteinte aux droits des États membres conférés par les décisions de la Commission adoptées en application de l'article 2, paragraphe 6, de l'article 3, paragraphe 3, de l'article 4, paragraphe 5, de l'article 11, paragraphe 4, de l'article 16, paragraphe 6, et de l'article 17, paragraphe 5, du règlement (UE) 2020/698 dans la mesure où ces décisions régissent, quant à l'objet et aux délais applicables, les mêmes cas de figure que le présent règlement et prévoient des prolongations allant au-delà de celles prévues par le présent règlement.

Lorsque ces décisions régissent, quant à l'objet et aux délais applicables, les mêmes cas de figure que le présent règlement et ne prévoient pas de prolongations au-delà de celles prévues par le présent règlement, le présent règlement s'applique.

Article 19

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du **[XX la date d'entrée en vigueur du présent règlement + 8 jours ouvrables]**.

Toutefois, l'article 2, paragraphe 6, l'article 3, paragraphe 4, l'article 4, paragraphe 6, l'article 5, paragraphe 5, l'article 7, paragraphe 5, l'article 8, paragraphe 5, l'article 9, paragraphe 5, l'article 10, paragraphe 5, l'article 11, paragraphe 5, l'article 12, paragraphe 6, l'article 14, paragraphe 4, l'article 15, paragraphe 5, l'article 16, paragraphe 5 et l'article 17, paragraphe 5, sont applicables à partir du **[XX la date d'entrée en vigueur du présent règlement]**.

Les premier, deuxième et troisième alinéas du présent article ne portent pas atteinte aux effets rétroactifs prévus aux articles 2 à 18.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*