EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 18.1.2021
COM(2021) 25 final

2021/0012 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om særlige og midlertidige foranstaltninger i lyset af covid-19-udbruddet vedrørende fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser samt udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser inden for visse områder af transportlovgivningen for referenceperioder, der følger dem, som omhandles i forordning (EU) 2020/698

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Formålet med dette forslag til forordning er at fastsætte særlige og midlertidige foranstaltninger — gældende for fornyelse og forlængelse af gyldigheden af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser og om udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser som reaktion på de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes den igangværende covid-19-pandemi, inden for vej- og jernbanetransport samt sejlads på indre vandveje og maritim sikring — som supplement til de foranstaltninger, der er fastsat ved forordning (EU) 2020/698[1].

Covid-19-udbruddet og den dermed forbundne folkesundhedskrise udgør en hidtil uset udfordring for medlemsstaterne og er en tung byrde for de nationale myndigheder, EU-borgerne og de økonomiske aktører, især inden for transportsektoren. Covid-19-krisen har medført usædvanlige omstændigheder, der påvirker de kompetente myndigheders normale aktiviteter i medlemsstaterne og transportvirksomhedernes arbejde med hensyn til de administrative formaliteter, der skal opfyldes i forskellige transportsektorer. Disse omstændigheder kunne ikke med rimelighed forudses på tidspunktet for vedtagelsen af den relevante EU-lovgivning.

Som følge af offentlige foranstaltninger, der er blevet nødvendige i forbindelse med udbruddet af covid-19, er transportvirksomhederne og andre berørte personer i mange tilfælde ikke i stand til at opfylde de nødvendige formaliteter eller udføre de nødvendige procedurer for at overholde visse bestemmelser i EU-retten vedrørende fornyelse, forlængelse eller fortsat gyldighed af certifikater, licenser eller godkendelser/tilladelser. Derudover er de kompetente myndigheder i medlemsstaterne af samme årsager muligvis ikke i stand til at overholde de forpligtelser, der er fastsat i EU-retten, eller behandle de relevante anmodninger fra transportvirksomhederne inden udløbet af de gældende frister.

Ved bestemmelserne i forordning (EU) 2020/698 blev gyldighedsperioden derfor forlænget for visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser, og gennemførelsen af visse periodiske kontroller og efteruddannelser, som i henhold til den pågældende EU-lovgivning skulle have fundet sted i perioden mellem den 1. marts 2020 (eller i visse tilfælde den 1. februar 2020) og den 31. august 2020, blev udsat i en periode på 6 måneder (eller i visse tilfælde 7 måneder).

Desuden fandt visse medlemsstater, at det sandsynligvis ikke ville være praktisk muligt at forny visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser og gennemføre visse efteruddannelseskurser eller periodiske kontroller efter den 31. august 2020 på grund af de foranstaltninger, de havde truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19. I medfør af bestemmelserne i forordning (EU) 2020/698 forelagde de derfor Kommissionen begrundede anmodninger om tilladelse til at anvende yderligere individuelle forlængelser af

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 af 25. maj 2020 om særlige og midlertidige foranstaltninger i lyset af covid-19-udbruddet vedrørende fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser samt udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser inden for visse områder af transportlovgivningen (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 10).

en af eller begge disse perioder. Kommissionen vedtog seks afgørelser om at godkende sådanne forlængelser[2].

Covid-19-udbruddet har påvirket hele Unionen, men har ikke gjort det på en ensartet måde. Medlemsstaterne er blevet ramt i forskelligt omfang og på forskellige tidspunkter. Da undtagelserne fra de retsakter, der normalt finder anvendelse, bør begrænses til, hvad der er nødvendigt, bemyndigede forordning (EU) 2020/698 medlemsstaterne til fortsat at anvende disse retsakter uden at anvende de undtagelser, der er fastsat i nævnte forordning, hvis anvendelsen af disse retsakter fortsat var praktisk mulig (opt-out). I et sådant tilfælde havde de berørte medlemsstater ret til at undlade at anvende undtagelserne vedrørende visse retsakter[3] efter først at have underrettet Kommissionen herom[4].

I sin meddelelse grønne baner II[5] fandt Kommissionen, at alle fleksibilitetsbestemmelserne i forordning (EU) 2020/698 har vist sig at være nødvendige og nyttige. I lyset af covid-19's genopblussen bebudede Kommissionen derudover, at den er indstillet på at foreslå en ajourføring af ordningen på en måde, der lader alle medlemsstater udnytte de nødvendige undtagelser, herunder dem, der har gjort brug af muligheden for at fravælge den pågældende forordning. Kommissionen fandt imidlertid, at alle lovgivningsmæssige foranstaltninger af denne art er af ad hoc-karakter, dvs. at de skal udformes med henblik på en bestemt periode med tidsbegrænsede virkninger.

Trods visse forbedringer af den situation, som covid-19-udbruddet gav anledning til i sommeren 2020, har de vedvarende og i visse tilfælde forværrede virkninger af covid-19 i løbet af efteråret 2020 tvunget medlemsstaterne til at opretholde og i visse tilfælde skærpe de foranstaltninger, der er truffet for at forebygge pandemiens spredning.

Grundet disse foranstaltninger er det fortsat vanskeligt for transportvirksomheder og andre berørte personer at gennemføre de nødvendige formaliteter eller procedurer eller andre skridt, der i henhold til EU-retten kræves med henblik på at forny eller forlænge certifikater, licenser eller godkendelser/tilladelser, eller gennemføre periodiske kontroller eller efteruddannelseskurser, for at disse bevarer deres gyldighed.

---

[2] Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1236 af 25. august 2020 om tilladelse til Nederlandene til at forlænge visse perioder, der er fastsat i artikel 2 og 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 282 af 31.8.2020, s. 19). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1235 af 26. august 2020 om bemyndigelse af Grækenland til at forlænge visse perioder, der er fastsat i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 282 af 31.8.2020, s. 17). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1219 af 20. august 2020 om Italiens anmodning om forlængelse af visse perioder, der er fastsat i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 277 af 26.8.2020, s. 16). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1240 af 21. august 2020 om tilladelse til Bulgarien til at forlænge den periode, der er fastsat i artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 284 af 1.9.2020, s. 7). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1282 af 31. august 2020 om at tillade Frankrig at forlænge visse perioder, der er fastsat i artikel 11, 16 og 17 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 301 af 15.9.2020, s. 9). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1237 af 25. august 2020 om bemyndigelse af Det Forenede Kongerige til at anvende en forlængelse af visse perioder, der er fastsat i artikel 3 og 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 282 af 31.8.2020, s. 22).

[3] Direktiv 2006/126/EF, forordning (EU) nr. 165/2014, direktiv 2014/45/EU, forordning (EF) nr. 1072/2009, forordning (EF) nr. 1073/2009 og direktiv 2007/59/EF.

[4] De relevante bekendtgørelser er offentliggjort i EUT C 182I af 2.6.2020, EUT C 183I af 3.6.2020, EUT C 189 af 5.6.2020, EUT C 190I af 8.6.2020, EUT C 193I af 9.6.2020 og EUT C 200I af 15.6.2020.

[5] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet om opgradering af grønne baner til transport for at holde økonomien kørende under genopblusningen af covid-19-pandemien (COM(2020) 685 af 28.10.2020).

Af samme årsager er de kompetente myndigheder i medlemsstaterne muligvis fortsat ikke i stand til at overholde de forpligtelser, der er fastsat i EU-retten, eller til at behandle de relevante anmodninger fra transportvirksomhederne inden udløbet af de gældende frister.

For at sikre et velfungerende indre marked, et højt transportsikkerhedsniveau, skabe retssikkerhed og undgå potentielle markedsforstyrrelser samt sikre kontinuiteten i den retlige ramme er der nu behov for at fastsætte midlertidige bestemmelser om forlængelse af gyldigheden af certifikater, licenser eller godkendelser eller tilladelser, der ellers ville være udløbet eller ellers ville udløbe mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 (i det følgende benævnt "referenceperioden"). Disse dokumenter bør forblive gyldige i en rimelig periode under og efter covid-19-udbruddet (i det følgende benævnt "forlængelsesperioden").

På samme måde bør fristerne for de relevante formaliteter forlænges, og gyldigheden af licenser, certifikater og lignende dokumenter bør opretholdes i overensstemmelse hermed. Når det er relevant, bør alternative midler til behørig kontrol tillades og gøres obligatoriske. Dette gælder f.eks. i forbindelse med takografer, i tilfælde hvor førerkort udløber, eller hvor det ikke er praktisk muligt at udstede nye kort.

Desuden er det — i lighed med baggrunden for forordning (EU) 2020/698 — muligt, at certifikaterne, licenserne eller godkendelserne/tilladelserne på grund af foranstaltninger, der er truffet af den pågældende medlemsstat, og som har til formål at forebygge eller begrænse udbredelsen af covid-19, stadig ikke kan forlænges efter den periode, der er omhandlet i en relevant bestemmelse i den foreslåede forordning. Hvis Kommissionen i et sådant tilfælde efter anmodning fra den pågældende medlemsstat senest den 1. april 2021 finder, at omstændighederne berettiger hertil, bør Kommissionen kunne give den pågældende medlemsstat tilladelse til at forlænge den eller de relevante perioder. En sådan forlængelse bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for at afspejle den periode, hvor det sandsynligvis ikke vil være praktisk muligt at gennemføre formaliteter, procedurer, kontroller og efteruddannelse, og den bør under ingen omstændigheder vare længere end seks måneder.

Som anført i meddelelsen om grønne baner II bør den retsakt, der fastsætter undtagelserne for en yderligere periode ud over den referenceperiode, der er omfattet af forordning (EU) 2020/698, også give medlemsstaterne mulighed for ikke at anvende undtagelserne som fastsat i nævnte retsakt, hvis det fortsat var praktisk muligt at anvende de bestemmelser, der finder anvendelse uden for disse undtagelser.

I lighed med forordning (EU) 2020/698 indeholder forslaget til forordning derfor også mulighed for at fravælge ordningen, hvis medlemsstaterne ikke har været og sandsynligvis ikke vil blive konfronteret med vanskeligheder, der gør det umuligt at forny licenser, certifikater og godkendelser eller tilladelser eller udsætte den periodiske kontrol og efteruddannelse i referenceperioden som følge af de ekstraordinære omstændigheder forårsaget af covid-19-udbruddet, eller hvis de har truffet tilstrækkelige nationale foranstaltninger til at afbøde sådanne vanskeligheder. En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende sådanne undtagelser, bør ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der foretages af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har benyttet sig af sådanne undtagelser, som finder anvendelse i en anden medlemsstat. Det foreslås at udvide denne mulighed til at omfatte undtagelser (svarende til specifikke retsakter), for hvilke muligheden ikke var fastsat i forordning (EU) 2020/698. Af hensyn til retssikkerheden bør medlemsstaterne underrette Kommissionen om deres beslutninger om ikke at anvende undtagelserne i denne forordning, inden dens materielle bestemmelser finder anvendelse.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Den lovgivning, der er berørt af denne forordning, indeholder ikke udtrykkelige bestemmelser, der giver mulighed for at forlænge gyldigheden af certifikater, godkendelser/tilladelser eller licenser i situationer som dem, der er opstået som følge af covid-19-krisen. Det er derfor nødvendigt at vedtage relevante bestemmelser for at tage hensyn til virkningerne af den nuværende krise og skabe retssikkerhed for enkeltpersoner, erhvervsdrivende og medlemsstaternes myndigheder.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Et velfungerende indre marked for transport og dertil knyttede tjenester afhænger af, at operatørerne fortsat kan yde deres transporttjenester. De negative konsekvenser af den aktuelle krise kan på grund af virksomhedernes manglende evne til at opfylde de gældende krav være til skade for gennemførelsen af deres aktiviteter. Det kan også medføre mangel på personale til disse aktiviteter, idet de vil mangle de gyldige dokumenter, der giver dem mulighed for lovligt at udøve deres erhverv. Bestemmelserne i den herved foreslåede forordning forfølger fortsat målene for forordning (EU) 2020/698 med henblik på at afhjælpe dette betydelige problem ved at sikre retssikkerhed og gøre det muligt at udøve erhvervsvirksomhed inden for transport.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Forslaget er baseret på artikel 91 og artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

I overensstemmelse med nærhedsprincippet må der kun handles på EU-plan, hvis de forventede mål ikke kan opfyldes af medlemsstaterne alene. De problemstillinger, der har givet anledning til nærværende forslag, er knyttet til bestemmelser i EU-retten og kan derfor kun afhjælpes ved bestemmelser i EU-retten, dvs. i form af midlertidige undtagelser.

- **Proportionalitetsprincippet**

Denne EU-foranstaltning er nødvendig for at nå målet om, at de mekanismer, der er fastsat i de relevante EU-retsakter, fungerer efter hensigten, idet der tages hensyn til omfanget og alvoren af det nuværende covid-19-udbrud. Den foreslåede forordning indeholder målrettede midlertidige foranstaltninger, som er tæt knyttet til det aktuelle covid-19-udbrud, og som er begrænset til, hvad der er nødvendigt for at sikre retssikkerhed, transportsikkerhed og et velfungerende indre marked.

- **Valg af retsakt**

Dette forslag vedrører specifikke bestemmelser, der berører anvendelsen af flere direktiver og forordninger. Bestemmelserne i den foreslåede retsakt bør finde umiddelbar og direkte anvendelse for straks at garantere retssikkerheden for de berørte transportvirksomheder og personer samt for medlemsstaternes myndigheder. Gyldigheden af relevante certifikater, godkendelser/tilladelser og licenser samt forpligtelsen til at foretage regelmæssig kontrol, efteruddannelse eller undersøgelser bør derfor forlænges ved en retsakt, selv hvor de pågældende spørgsmål er omfattet af et direktiv. Som det er tilfældet med forordning (EU)

2020/698, der har samme formål som det foreliggende forslag, bør denne retsakt have form af en forordning, der finder direkte anvendelse og ikke kræver gennemførelse i national ret.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

• Høringer af interesserede parter

I betragtning af sagens hastende karakter er der ikke blevet gennemført en formel høring af de interesserede parter. Både medlemsstaternes myndigheder og interessenterne har imidlertid opfordret Kommissionen til at vedtage et forslag til at forlænge undtagelserne inden for rammerne af forordning (EU) 2020/698. Kommissionen har bl.a. været i løbende kontakt med medlemsstaternes kompetente myndigheder, har regelmæssigt analyseret anvendelsen af bestemmelserne i nævnte forordning og har gjort sig bekendt med medlemsstaternes særlige situation og anmodninger om at forlænge undtagelserne.

• Indhentning og brug af ekspertbistand

Som tidligere forklaret har det ikke været muligt at foretage en passende indsamling af ekspertbistand på grund af situationens hastende karakter.

• Konsekvensanalyse

I betragtning af situationens hastende karakter er der ikke blevet gennemført konsekvensanalyse. Dette forslag ændrer ikke principperne og mekanismerne i den berørte EU-lovgivning og pålægger ikke de berørte parter nye forpligtelser. Det har primært til formål at forlænge gyldigheden af certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser samt visse frister i en kort periode af særlige årsager i forbindelse med den nuværende covid-19-pandemi.

• Grundlæggende rettigheder

Ikke relevant

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant

5. ANDRE FORHOLD

• Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering

Foranstaltningen omfatter ingen specifikke overvågnings- eller rapporteringsordninger. Der hersker fortsat usikkerhed om, hvordan covid-19 vil udvikle sig. Efterfølgende bølger af infektioner kan forekomme og give anledning til nye nedlukninger. Den særlige situation i de forskellige medlemsstater må også tages i betragtning. Kommissionen bør derfor efter anmodning fra en medlemsstat bemyndiges til at tillade anvendelsen af yderligere fristudsættelser i lighed med, hvad der er fastsat i forordning (EU) 2020/698.

• Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring

af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF[6].

I direktiv 2003/59/EF fastsættes de grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for erhvervschauffører i lastbiler og busser med det formål at garantere sikkerheden på de europæiske veje. Formålet med direktivet er at fastsætte harmoniserede minimumsstandarder for kompetence i hele Unionen. Direktivet kræver, at chaufførerne skal følge den grundlæggende uddannelse og derefter deltage i efteruddannelse hvert femte år. På grund af det vedvarende udbrud af covid-19 risikerer de chauffører, der er omfattet af uddannelsesforpligtelsen, at være ude af stand til at overholde den, eller det kan vise sig umuligt at forny deres dokumentation for, at forpligtelsen til efteruddannelse er blevet overholdt. Det er derfor nødvendigt at forlænge gyldigheden af kvalifikationsbeviser og påtegningen af den harmoniserede EU-kode 95, som er baseret på disse kvalifikationsbeviser eller chaufføruddannelsesbeviser, i enten kørekortet eller på chaufføruddannelsesbeviset, der i henhold til disse bestemmelser ville udløbe i referenceperioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021. Gyldigheden af disse dokumenter bør anses for at være forlænget i en periode på syv måneder, og de bør forblive gyldige for at sikre kontinuitet i vejtransporten.

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning)[7].

Direktiv 2006/126/EF indeholder bestemmelser om gensidig anerkendelse af kørekort udstedt af medlemsstaterne på grundlag af en EU-model til kørekort. Heri fastsættes en række mindstekrav til disse kørekort med henblik på at forbedre færdselssikkerheden, lette den frie bevægelighed for borgere, der rejser inden for Unionens grænser, og mindske risikoen for svig. Med dette direktiv er der dermed blevet indført harmoniserede gyldighedsperioder for alle kørekortkategorier. Som følge af det vedvarende covid-19-udbrud kan kørekortindehavere være forhindret i at forny eller udskifte deres kørekort. Det er derfor nødvendigt, at kørekort, som i henhold til disse bestemmelser ellers ville udløbe i referenceperioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, anses for at være forlænget med syv måneder for at sikre kontinuiteten i vejmobiliteten.

– Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport[8].

Overholdelse af reglerne om køretid, arbejdstid og hviletid er afgørende for at bevare principperne om trafiksikkerhed og fair konkurrencevilkår på det indre marked for vejtransport. Takografer og førerkort registrerer de oplysninger, der er nødvendige for at vurdere, om disse regler er overholdt. I henhold til artikel 23 i forordning (EU) nr. 165/2014 ("takografforordningen") skal takografer kontrolleres af autoriserede værksteder hvert andet år for at vurdere, om anordningen monteret i køretøjet fungerer korrekt med hensyn til kalibrering og sikkerhedsfunktioner. Førerkort er personlige og udstedes af de nationale myndigheder for en periode på fem år. Når et førerkort udløber, skal det fornyes med et nyt kort i overensstemmelse med artikel 28 i takografforordningen. Hvis førerkortet beskadiges,

6 EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4.
7 EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18.
8 EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1.

bliver uanvendeligt, bortkommer eller stjæles, skal føreren, jf. artikel 29 i takografforordningen, inden for en frist på syv kalenderdage anmode de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor vedkommende har sin sædvanlige bopæl, om et nyt kort. Disse myndigheder udsteder et erstatningskort senest otte arbejdsdage efter at have modtaget en udførligt begrundet anmodning herom. Medlemsstaterne har underrettet Kommissionen om vanskeligheder i forbindelse med den periodiske kontrol af takografer og om fornyelse af førerkort i overensstemmelse med de frister, der er fastsat i EU-lovgivningen. Disse vanskeligheder skyldes de aktuelle ekstraordinære omstændigheder i forbindelse med det vedvarende covid-19-udbrud. Under disse omstændigheder bør medlemsstaterne have mulighed for i en begrænset periode at give tilladelse til kørsel med køretøjer, der er udstyret med takografer, hvis kontrol ikke er blevet foretaget rettidigt.

Med hensyn til de udløbne førerkort bør førere, der har anmodet om et nyt kort i henhold til takografforordningens artikel 28, sættes i stand til og være forpligtet til at anvende praktisk mulige alternativer til at registrere deres aktiviteter, indtil kortudstedelsesmyndighederne udsteder et nyt kort til føreren. Den procedure, der er fastsat i takografforordningens artikel 35, stk. 2, for beskadigede, uanvendelige, bortkomne eller stjålne førerkort, bør finde tilsvarende anvendelse på førere, hvis kort er udløbet. Denne tilgang vil sikre en passende balance mellem den nødvendige kontinuitet i transporten og behovet for ikke at bringe trafiksikkerheden i fare.

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF[9].

I direktiv 2014/45/EU fastsættes der harmoniserede mindstekrav til periodisk teknisk kontrol. Disse omfatter navnlig kontrolhyppigheden og dermed gyldigheden af synsrapporterne. På grund af de aktuelle ekstraordinære omstændigheder i forbindelse med det vedvarende covid-19-udbrud kan disse aktiviteter blive praktisk umulige. Det er derfor nødvendigt, at de tekniske kontroller, der skal gennemføres i referenceperioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, kan gennemføres på et senere tidspunkt, dog ikke senere end syv måneder efter den oprindelige frist, og at de pågældende certifikater forbliver gyldige i overensstemmelse hermed.

– Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF[10].

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 fastsættes der fælles regler om de betingelser, som skal opfyldes for at kunne udøve vejtransporterhvervet. Under de nuværende omstændigheder vil flere transportvirksomheder sandsynligvis risikere ikke at opfylde kravene til det eller de køretøjer, der skal stå til rådighed for og benyttes af disse virksomheder, eller kravet til det økonomiske grundlag i betragtning af det mindskede aktivitetsniveau og den deraf faldende omsætning, som kan udmønte sig i en lavere egenkapital. Som følge heraf kan virksomheder, der ellers er strukturelt levedygtige, risikere at miste deres tilladelse, hvilket vil sætte en stopper for deres transportaktiviteter. Det forventes navnlig, at det vil tage længere tid end normalt for virksomhederne at godtgøre, at kravene til det eller de køretøjer, der skal stå til deres rådighed og benyttes af dem, eller

[9] EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51.
[10] EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.

kravet til det økonomiske grundlag, på ny er varigt opfyldt. De maksimumsfrister, der er fastsat med henblik herpå i artikel 13, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 1071/2009, bør derfor forlænges fra seks til tolv måneder for så vidt angår vurderingen af kravene til det eller de køretøjer, der skal stå til rådighed for og benyttes af de pågældende vejtransportvirksomheder, jf. artikel 5, litra b) og c), i nævnte forordning, og af kravet til disse virksomheders økonomiske grundlag, for så vidt som disse vurderinger dækker hele referenceperioden eller en del af referenceperioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021. Hvis en sådan manglende opfyldelse af et eller flere af disse krav allerede er konstateret, og den frist, som den kompetente myndighed har givet, endnu ikke er udløbet, bør den kompetente myndighed kunne forlænge fristen til i alt 12 måneder.

– Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel[11].

– Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006[12].

International godskørsel og international personbefordring med bus er betinget af, at de transportvirksomheder, der leverer disse ydelser, er i besiddelse af en fællesskabstilladelse på betingelserne i artikel 6 i forordning (EF) nr. 1072/2009 for så vidt angår godskørsel og artikel 4 i forordning (EF) nr. 1073/2009 for så vidt angår personbefordring.

Det fremgår af fællesskabstilladelsen, at transportvirksomhederne er etableret i Unionen og opfylder de nødvendige krav for at kunne yde internationale transporttjenester. Hvis føreren er statsborger i et tredjeland, skal denne fører desuden i tilfælde af international godskørsel være i besiddelse af en førerattest i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel II i forordning (EF) nr. 1072/2009. Dette giver medlemsstaterne mulighed for at kontrollere, om førere fra tredjelande er lovligt beskæftiget af eller stillet til rådighed for den transportvirksomhed, der er ansvarlig for en given transport.

Rutekørsel med bus kræver tilladelse i henhold til bestemmelserne i kapitel III i forordning (EF) nr. 1073/2009. Proceduren for fornyelse af disse tilladelser er ligeledes underlagt en tilsvarende procedure. Tilladelsen gives på en række betingelser for at sikre, at den pågældende transportvirksomhed er egnet til at udføre en given rutekørsel. Fællesskabstilladelsen og tilladelsen til rutekørsel er indbyrdes afhængige i den forstand, at det er nødvendigt at være i besiddelse af en fællesskabstilladelse for at modtage en tilladelse til rutekørsel. Fællesskabstilladelser, førerattester og tilladelser til rutekørsel med bus udstedes af de kompetente myndigheder i medlemsstaterne efter anmodning fra transportvirksomhederne for perioder på op til ti år (fællesskabstilladelse) og fem år (førerattest og tilladelse til rutekørsel), og de kan herefter fornyes. Før tilladelserne eller attesterne kan fornyes, skal det kontrolleres, at betingelserne for deres udstedelse stadig er opfyldt. Medlemsstaterne har underrettet Kommissionen om vanskeligheder med hensyn til at forny disse licenser, attester og godkendelser eller tilladelser inden for de frister, der er fastsat i EU-lovgivningen, eller med at foretage den nødvendige kontrol, inden de fornyes. Dette skyldes de aktuelle ekstraordinære omstændigheder i forbindelse med det vedvarende covid-19-udbrud. Det er til gengæld yderst vigtigt at sikre kontinuitet i transportydelserne. Det er

[11] EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72.
[12] EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88.

derfor nødvendigt at forlænge gyldigheden af ovennævnte fællesskabstilladelser, attester og godkendelser eller tilladelser i en begrænset periode.

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed[13].

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet)[14].

Direktiv 2004/49/EF og direktiv (EU) 2016/798 indeholder bestemmelser om sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse i Unionen. Direktiv 2004/49/EF blev ophævet ved direktiv (EU) 2016/798 med virkning fra den 31. oktober 2020. Indtil denne dato fandt det stadig anvendelse på de medlemsstater, som indtil samme dato har forlænget gennemførelsesperioden for direktiv (EU) 2016/798 i overensstemmelse med artikel 33, stk. 2, i sidstnævnte direktiv.

I henhold til artikel 10, stk. 13, i direktiv (EU) 2016/798 skal en jernbanevirksomhed have et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af enten Den Europæiske Unions Jernbaneagentur eller en national sikkerhedsmyndighed, og som skal fornyes efter ansøgning mindst hvert femte år. I henhold til artikel 12, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/798 er sikkerhedsgodkendelser af infrastrukturforvaltere gyldige i fem år.

I henhold til artikel 10, stk. 5, i direktiv 2004/49/EF skal sikkerhedscertifikater fornyes efter ansøgning fra jernbanevirksomheden mindst hvert femte år. I henhold til artikel 11, stk. 2, i direktiv 2004/49/EF skal sikkerhedsgodkendelser fornyes efter ansøgning fra infrastrukturforvalteren mindst hvert femte år.

På grund af den usædvanlige situation som følge af det vedvarende covid-19-udbrud oplever nationale myndigheder, jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere vanskeligheder med fornyelsen af (EU-)sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser eller, med henblik på forestående udløb af eksisterende sikkerhedsgodkendelser, udstedelsen af disse godkendelser for en efterfølgende periode. Det er derfor nødvendigt at forlænge fristen for fornyelse og gyldigheden af disse dokumenter for at sikre, at driften af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne ikke undermineres. En forlængelse på syv måneder bør afhjælpe de nationale sikkerhedsmyndigheders vanskeligheder med at foretage inspektioner på stedet og afslutte andre nødvendige administrative opgaver.

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet[15].

I henhold til artikel 14, stk. 5, i direktiv 2007/59/EF er en licens gyldig i ti år, jf. dog artikel 16, stk. 1. På grund af den usædvanlige situation som følge af det vedvarende covid-19-udbrud oplever de kompetente myndigheder vanskeligheder med at forny licenserne inden for rammerne af de fastsatte betingelser. Licenser, der skal fornyes inden for den periode, hvor en

[13] EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102.
[14] EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.
[15] EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51.

sådan fornyelse ikke er praktisk mulig, bør forblive gyldige i yderligere syv måneder. Tilsvarende bør lokomotivførere indrømmes yderligere syv måneder til at gennemføre periodiske kontroller.

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde[16].

I overensstemmelse med artikel 23, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU forbliver en licens gyldig, så længe jernbanevirksomheden opfylder de forpligtelser, der er fastsat i kapitel III i nævnte direktiv. Den licensudstedende myndighed kan dog bestemme, at der skal foretages en fornyet vurdering med jævne mellemrum. I så tilfælde bør den fornyede vurdering foretages mindst hvert femte år. Covid-19-udbruddet har gjort det vanskeligt for licensudstedende myndigheder at foretage disse vurderinger. I tilfælde, hvor fristen for undersøgelsesperioden udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, bør denne frist derfor forlænges med syv måneder i hvert af de pågældende tilfælde.

I henhold til artikel 24, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU kan den licensudstedende myndighed, når en licens suspenderes eller tilbagekaldes på grund af manglende opfyldelse af kravene om finansiel kapacitet, udstede en midlertidig licens, indtil jernbanevirksomheden er omorganiseret, forudsat at dette ikke indebærer en sikkerhedsrisiko. Den midlertidige licens gælder dog højst i syv måneder. Grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes det vedvarende covid-19-udbrud, støder myndighederne på alvorlige vanskeligheder, når de skal træffe relevante afgørelser, navnlig om udstedelse af nye licenser efter udløbet af midlertidige licenser. Derfor bør gyldigheden af de pågældende midlertidige licenser, som er blevet udstedt eller udløber i referenceperioden fra den 1. september 2020 til den 30. april 2021, forlænges med syv måneder.

Ifølge artikel 25, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU skal den licensudstedende myndighed træffe afgørelse om ansøgninger om licenser inden for tre måneder. Af ovennævnte grunde er de licensudstedende myndigheder imidlertid ikke i stand til at handle rettidigt. Det foreslås derfor, at disse myndigheder indrømmes en forlængelse på syv måneder for ansøgninger indgivet mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021.

I henhold til direktiv 2012/34/EU kan de licensudstedende myndigheder suspendere eller tilbagekalde licensen for enhver jernbanevirksomhed, hvis det konstateres, at denne ikke er i stand til at opfylde kravene om finansiel kapacitet. Hvis dette er tilfældet, kan myndighederne udstede en midlertidig licens til sådanne jernbanevirksomheder efter tilbagekaldelsen eller suspensionen af licensen. Hensigten med en midlertidig licens er at give jernbanevirksomheden mulighed for at omorganisere sig og fortsætte sin virksomhed, forudsat at dette ikke indebærer en sikkerhedsrisiko. Erfaringen har imidlertid vist, at det også sender et meget negativt signal til markedet om en jernbanevirksomheds levedygtighed, hvilket yderligere forværrer virksomhedens økonomiske problemer, navnlig hvad angår likviditet. Det er sandsynligt, at mange jernbanevirksomheder, som var finansielt stabile inden krisen, ender i en situation, hvor deres licens vil blive suspenderet eller tilbagekaldt i betragtning af deres økonomiske situation. I forbindelse med den aktuelle krise kan dette være uberettiget, navnlig i økonomisk og sikkerhedsmæssig henseende. Desuden kan jernbanevirksomhederne have behov for mere tid til at stabilisere sig finansielt i perioden efter covid-19-udbruddet.

[16] EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

Det foreslås derfor at give medlemsstaterne mulighed for midlertidigt at bevare eksisterende licenser uden ændringer, dvs. at undlade at tilbagekalde eller suspendere dem og derefter udstede en midlertidig licens, forudsat at dette ikke indebærer en sikkerhedsrisiko. Medlemsstaterne vil fortsat være i stand til at overvåge de pågældende jernbanevirksomheders finansielle kapacitet, navnlig for at beskytte passagererne mod urimelige sikkerhedsrisici. Som følge heraf ville jernbanevirksomhederne ikke være underlagt urimelige begrænsninger og have bedre betingelser for økonomisk genopretning.

– Rådets direktiv 96/50/EF af 23. juli 1996 om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet[17].

I henhold til artikel 6, stk. 2, i direktiv 96/50/EF skal indehavere af et bådførercertifikat gennemgå en lægeundersøgelse senest tre måneder efter at være fyldt 65 år og derefter hvert år. Da adgangen til lægetjenesten er begrænset, hvis det drejer sig om ikkeakutte undersøgelser som følge af de foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med det vedvarende covid-19-udbrud, kan indehavere af bådførercertifikater muligvis ikke få foretaget de lægeundersøgelser, de skal, inden for den periode, som disse foranstaltninger vedrører. I tilfælde, hvor fristen for foretagelse af lægeundersøgelser udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, bør denne frist derfor forlænges med syv måneder i hvert af de pågældende tilfælde.

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF[18].

Gyldighedsperioden for EU-certifikater for sejlads på indre vandveje er begrænset i henhold til artikel 10 i direktiv (EU) 2016/1629. Desuden er det fastsat ved artikel 28 i direktiv (EU) 2016/1629, at dokumenter, der er omfattet af dette direktiv og udstedt af medlemsstaternes kompetente myndigheder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets tidligere gældende direktiv 2006/87/EF af 12. december 2006 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje og om ophævelse af Rådets direktiv 82/714/EØF, fortsat er gyldige indtil deres udløbsdato[19].

De foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med det vedvarende covid-19-udbrud, kan gøre det upraktisk og nogle gange umuligt for de kompetente myndigheder at udføre tekniske inspektioner med henblik på forlængelse af gyldigheden af de relevante certifikater eller erstatning af de i artikel 28 i direktiv (EU) 2016/1629 nævnte dokumenter.

For at øge retssikkerheden og sikre fortsat relevant sejlads på indre vandveje er det derfor hensigtsmæssigt at forlænge gyldighedsperioden med syv måneder for EU-certifikater for sejlads på indre vandveje og dokumenter, der er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 28 i direktiv (EU) 2016/1629, som ellers ville udløbe mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021.

– Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter[20].

---

17 EFT L 235 af 17.9.1996, s. 31.
18 EUT L 252 af 16.9.2016, s. 118.
19 EUT L 389 af 30.12.2006, s. 1.
20 EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

– Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/65/EF af 26. oktober 2005 om bedre havnesikring[21].

Det vedvarende covid-19-udbrud har gjort det vanskeligt at gennemføre inspektioner og undersøgelser af maritim sikring i denne periode, da de kræver inspektørernes fysiske tilstedeværelse i havne, i havnefaciliteter og på skibe. Det betyder ofte, at det ikke er praktisk muligt at forny de vurderinger og planer, der kræves i henhold til EU-lovgivningen om maritim sikring, inden for de fastsatte frister. Det er derfor nødvendigt at tilvejebringe fleksible og pragmatiske løsninger, uden at sikkerheden svækkes, ved om nødvendigt at forlænge gyldigheden af disse dokumenter i en rimelig periode. Dette gælder ligeledes for hyppigheden af maritime sikringsøvelser, som også kan være vanskelige at gennemføre på grund af de nationale foranstaltninger, der er truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19.

[21] EUT L 310 af 25.11.2005, s. 28.

2021/0012 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om særlige og midlertidige foranstaltninger i lyset af covid-19-udbruddet vedrørende fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser samt udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser inden for visse områder af transportlovgivningen for referenceperioder, der følger dem, som omhandles i forordning (EU) 2020/698

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91 og artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det vedvarende covid-19-udbrud og den dermed forbundne folkesundhedskrise udgør en hidtil uset udfordring for medlemsstaterne og lægger en stor byrde på de nationale myndigheder, EU-borgerne og de økonomiske aktører, herunder især transportvirksomheder. Folkesundhedskrisen har medført usædvanlige omstændigheder, som påvirker de kompetente myndigheders normale aktiviteter i medlemsstaterne samt transportvirksomhedernes arbejde med hensyn til de administrative formaliteter, der skal opfyldes i forskellige transportsektorer, og som ikke med rimelighed kunne have været forudset på tidspunktet for vedtagelsen af de relevante foranstaltninger. Disse usædvanlige omstændigheder har en betydelig indvirkning på forskellige områder, der er omfattet af EU's transportlovgivning.

(2) Navnlig er transportvirksomheder og andre berørte personer muligvis ikke i stand til at opfylde de nødvendige formaliteter eller gennemføre de nødvendige procedurer for at overholde visse bestemmelser i EU-retten vedrørende fornyelse eller forlængelse af certifikater, licenser eller godkendelser/tilladelser eller til at gennemføre andre foranstaltninger, der er nødvendige for at bevare deres gyldighed. Af samme årsager er de kompetente myndigheder i medlemsstaterne muligvis ikke i stand til at overholde forpligtelser, der er fastsat i EU-retten, og til at sikre, at de relevante anmodninger fra transportvirksomhederne behandles inden udløbet af de gældende frister.

(3) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698[1] er der fastsat særlige og midlertidige foranstaltninger gældende for fornyelse og forlængelse af gyldigheden af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser og for udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser, som i henhold til den EU-lovgivning, der er omhandlet i nævnte forordning, skulle have fundet sted i referenceperioden den 1. marts 2020, eller i visse tilfælde den 1. februar 2020, og den 31. august 2020. I overensstemmelse med nævnte forordning blev udløbsfristen for disse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser og fristen for gennemførelsen af visse periodiske kontroller og efteruddannelser udsat i 6 måneder eller i visse tilfælde 7 måneder.

(4) Visse medlemsstater, som frem til den 1. august 2020 fandt, at det sandsynligvis ikke ville være praktisk muligt at forny visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser og gennemføre visse efteruddannelseskurser eller periodiske kontroller efter den 31. august 2020 på grund af de foranstaltninger, de havde truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, forelagde Kommissionen begrundede anmodninger om tilladelse til at anvende yderligere individuelle forlængelser. Kommissionen vedtog seks afgørelser om at godkende sådanne forlængelser[2].

(5) Trods visse forbedringer af den situation, som covid-19-udbruddet gav anledning til i sommeren 2020, har de vedvarende og i visse tilfælde forværrede virkninger af pandemien i løbet af tredje kvartal af 2020 tvunget medlemsstaterne til at opretholde og i visse tilfælde skærpe de foranstaltninger, der er truffet for at forebygge sygdommens spredning. Disse foranstaltninger har haft til følge, at transportvirksomheder og andre berørte personer muligvis ikke er i stand til at opfylde de nødvendige formaliteter eller gennemføre de nødvendige procedurer for at overholde visse bestemmelser i EU-retten vedrørende fornyelse eller forlængelse af certifikater, licenser eller godkendelser/tilladelser, gennemførelse af periodiske kontroller eller efteruddannelser eller til at gennemføre andre foranstaltninger, der er nødvendige for at bevare deres gyldighed, som det også var tilfældet i foråret 2020. Af samme årsager er de kompetente myndigheder i medlemsstaterne muligvis ikke i stand til at overholde forpligtelser, der er fastsat i EU-retten, og til at sikre, at de relevante anmodninger fra transportvirksomhederne behandles inden udløbet af de gældende frister.

---

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 af 25. maj 2020 om særlige og midlertidige foranstaltninger i lyset af covid-19-udbruddet vedrørende fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser samt udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser inden for visse områder af transportlovgivningen (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 10).

[2] Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1236 af 25. august 2020 om tilladelse til Nederlandene til at forlænge visse perioder, der er fastsat i artikel 2 og 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 282 af 31.8.2020, s. 19). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1235 af 26. august 2020 om bemyndigelse af Grækenland til at forlænge visse perioder, der er fastsat i artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 282 af 31.8.2020, s. 17). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1219 af 20. august 2020 om Italiens anmodning om forlængelse af visse perioder, der er fastsat i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 277 af 26.8.2020, s. 16). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1240 af 21. august 2020 om tilladelse til Bulgarien til at forlænge den periode, der er fastsat i artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 284 af 1.9.2020, s. 7). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1282 af 31. august 2020 om at tillade Frankrig at forlænge visse perioder, der er fastsat i artikel 11, 16 og 17 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 301 af 15.9.2020, s. 9). Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1237 af 25. august 2020 om bemyndigelse af Det Forenede Kongerige til at anvende en forlængelse af visse perioder, der er fastsat i artikel 3 og 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 (EUT L 282 af 31.8.2020, s. 22).

(6) Det er derfor nødvendigt at vedtage foranstaltninger til afhjælpning af disse problemer og sikre både retssikkerheden og korrekt funktion af de pågældende retsakter. Der bør fastsættes bestemmelser om tilpasninger med henblik herpå, navnlig for så vidt angår visse frister, med mulighed for Kommissionen til at tillade forlængelser på grundlag af en anmodning fra en hvilken som helst medlemsstat.

(7) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF[3] er der fastsat regler om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej. Disse førere skal besidde et kvalifikationsbevis og skal på deres kørekort eller chaufføruddannelsesbevis kunne dokumentere, at de har gennemført efteruddannelse. På grund af at det er vanskeligt for indehaveren af et kvalifikationsbevis at gennemføre efteruddannelse og forny kvalifikationsbeviset, som certificerer gennemførelsen af denne efteruddannelse, som følge af de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, som varede ved efter den 31. august 2020 eller tidligere i nogle medlemsstater, er det nødvendigt at forlænge gyldigheden af dette kvalifikationsbevis med en periode på syv måneder fra dets udløbsdato for at sikre kontinuitet i vejtransporten.

(8) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF[4] er der fastsat regler om kørekort. Det indeholder bestemmelser om gensidig anerkendelse af kørekort udstedt af medlemsstaterne på grundlag af en EU-model til kørekort, ligesom der fastsættes en række minimumskrav til disse kørekort. Navnlig gælder det, at førere af motorkøretøjer skal besidde et gyldigt kørekort, som skal fornyes eller i visse tilfælde ombyttes, når den administrative gyldighedsperiode udløber. Grundet de ekstraordinære omstændigheder, der er en konsekvens af covid-19-udbruddet, som varede ved efter den 31. august 2020 eller tidligere i nogle medlemsstater, er det vanskeligt at forny kørekort, og det er derfor nødvendigt at forlænge gyldigheden af visse kørekort med en periode på syv måneder fra deres udløbsdato for at sikre kontinuitet i vejtransporten.

(9) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014[5] er der fastsat regler for brugen af takografer inden for vejtransport. Overholdelse af reglerne om køretid, hviletid og arbejdstid, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[6] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF[7], er afgørende for at sikre fair konkurrencevilkår og trafiksikkerhed. Grundet behovet for at sikre kontinuitet i leveringen af vejtransporttjenester til trods for de vanskeligheder med at

---

3 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

4 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (omarbejdning) (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

5 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

6 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

7 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35).

foretage regelmæssig kontrol af takografer, der er opstået som konsekvens af de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes det vedvarende covid-19-udbrud, bør de kontroller, som er omhandlet i artikel 23, stk. 1, i forordning (EU) nr. 165/2014, som skulle have været udført i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, nu udføres senest syv måneder efter den dato, hvor de efter nævnte artikel skulle have været udført. Af samme årsag berettiger de vanskeligheder i forbindelse med fornyelse og erstatning af førerkort, der er opstået som konsekvens af de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, at medlemsstaternes kompetente myndigheder gives mere tid til disse opgaver. I sådanne tilfælde bør førerne sættes i stand til og forpligtes til at anvende praktisk mulige alternativer til at registrere deres køretid, arbejdstid og hviletid, indtil de modtager et nyt kort.

(10) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU[8] er der fastsat regler om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil. Periodisk teknisk kontrol er en kompleks opgave, der skal sikre, at køretøjerne holdes i en sikker og miljømæssigt acceptabel tilstand, så længe de benyttes. Grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, som varede ved efter den 31. august 2020 i nogle medlemsstater, er det vanskeligt at foretage periodisk teknisk kontrol, hvorfor de periodiske tekniske kontroller, som skulle have været udført i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, nu skal udføres på et senere tidspunkt, dog ikke senere end syv måneder efter den oprindelige frist, og de pågældende certifikater bør forblive gyldige indtil denne senere dato.

(11) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009[9] er der fastsat fælles regler om betingelser, der skal opfyldes for at udøve af vejtransporterhvervet. Covid-19-udbruddet og den dermed forbundne folkesundhedskrise, der varede ved efter den 31. august 2020, medfører, at nogle transportvirksomheder ikke længere opfylder kravene til det eller de køretøjer, der skal stå til rådighed for og benyttes af disse virksomheder. Det har også alvorlige finansielle konsekvenser for den finansielle sektor, og nogle transportvirksomheder opfylder ikke længere kravet til det økonomiske grundlag. I lyset af det mindskede aktivitetsniveau, der følger af folkesundhedskrisen, forventes det navnlig, at det vil tage længere tid end normalt for virksomhederne at godtgøre, at kravene til det eller de køretøjer, der skal stå til rådighed for og benyttes af dem, eller kravet til det økonomiske grundlag, på ny er varigt opfyldt. De maksimumsfrister, der er fastsat med henblik herpå i artikel 13, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 1071/2009, forlænges derfor fra seks til tolv måneder for så vidt angår vurderingen af kravene til det eller de køretøjer, der skal stå til rådighed for og benyttes af de pågældende vejtransportvirksomheder, jf. artikel 5, litra b) og c), i nævnte forordning, og af kravet til disse virksomheders økonomiske grundlag, for så vidt som disse vurderinger dækker hele referenceperioden eller en del af perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021. Hvis en sådan manglende opfyldelse af et eller flere af disse krav allerede er konstateret, og den frist, som den kompetente myndighed har givet, endnu ikke er udløbet, bør den kompetente myndighed kunne forlænge fristen til i alt tolv måneder.

---

8 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

9 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

(12) I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009[10] og (EF) nr. 1073/2009[11] er der fastsat henholdsvis fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel og fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel. International godskørsel og international personbefordring med bus er bl.a. betinget af en fællesskabstilladelse og, hvis der er tale om førere, der er statsborgere i tredjelande, og som udfører vejgodstransport, en førerattest. Rutekørsel med bus er også betinget af en tilladelse. Disse licenser, attester og godkendelser eller tilladelser kan fornyes, når det er kontrolleret, at de relevante betingelser fortsat er opfyldt. Grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes, at covid-19-udbruddet varer ved efter den 31. august 2020, er det vanskeligt at forny tilladelser og attester, og det er derfor nødvendigt at forlænge deres gyldighed med syv måneder fra deres udløbsdato for at sikre kontinuitet i vejtransporten.

(13) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798[12] er der fastsat regler om jernbanesikkerhed. Grundet isolationsforanstaltningerne kombineret med den øgede arbejdsbyrde, der er forbundet med at begrænse covid-19-udbruddet, der varede ved efter den 31. august 2020, har nationale myndigheder, jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere vanskeligheder i forbindelse med fornyelse af EU-sikkerhedscertifikater og i lyset af det forestående udløb af eksisterende sikkerhedsgodkendelser med udstedelse af sådanne godkendelser for en efterfølgende periode, omfattet af nævnte direktivs artikel 10 henholdsvis artikel 12. Fristen for fornyelsen af EU-sikkerhedscertifikater bør derfor forlænges med syv måneder, og de berørte eksisterende sikkerhedscertifikater bør forblive gyldige. Tilsvarende bør gyldigheden af sikkerhedsgodkendelser forlænges med syv måneder.

(14) Visse medlemsstater har i overensstemmelse med artikel 33, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/798 forlænget perioden for gennemførelse af nævnte direktiv indtil den 16. juni 2020. Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/700[13] om ændring af direktiv (EU) 2016/798 fik disse medlemsstater mulighed for yderligere at forlænge gennemførelsesperioden indtil den 31. oktober 2020. Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF[14] fandt derfor fortsat anvendelse i disse medlemsstater indtil den 31. oktober 2020, og de pågældende medlemsstater havde fortsat ret til at udstede certifikater i henhold til det nævnte direktiv. Sikkerhedscertifikater, der er udstedt i henhold til nævnte direktiv, forbliver gyldige indtil deres udløbsdato i henhold til direktiv (EU) 2016/798. Det er følgelig også nødvendigt at forlænge fristen for fornyelsen af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt i henhold til artikel 10 og 11 i direktiv

---

10 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

11 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

12 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102).

13 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/700 af 25. maj 2020 om ændring af direktiv (EU) 2016/797 og (EU) 2016/798 for så vidt angår forlængelsen af deres gennemførelsesperioder (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 27).

14 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering ("jernbanesikkerhedsdirektivet") (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44).

2004/49/EF, og præcisere, at de pågældende sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser forbliver gyldige.

(15) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF[15] er der fastsat regler for certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Unionen. I nævnte direktivs artikel 14, stk. 5, og artikel 16 er det fastsat, at en lokomotivførers licens er gyldig i ti år, og at indehaveren skal underkastes periodisk kontrol. Grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, der varede ved efter den 31. august 2020, er det vanskeligt at forny licenser, hvorfor gyldigheden af licenser, der udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, bør forlænges med en periode på syv måneder efter deres udløbsdato. Tilsvarende bør lokomotivførere indrømmes yderligere en periode på syv måneder til at gennemføre de periodiske kontroller.

(16) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU[16] oprettes et fælles europæisk jernbaneområde. I henhold til artikel 23, stk. 2, i dette direktiv kan licensudstedende myndigheder gennemføre en fornyet vurdering for at verificere, at en jernbanevirksomhed fortsat opfylder de i kapitel III i dette direktiv fastsatte krav, der knytter sig til dens licens. Efter nævnte direktivs artikel 24, stk. 3, kan en licensudstedende myndighed suspendere eller tilbagekalde en licens på grund af manglende opfyldelse af kravene til finansiel kapacitet og kan udstede en midlertidig licens, indtil jernbanevirksomheden er omorganiseret, forudsat at dette ikke indebærer en sikkerhedsrisiko. Grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, der varede ved efter den 31. august 2020, støder licensudstedende myndigheder på alvorlige vanskeligheder, når de skal gennemføre fornyede vurderinger af eksisterende licenser og træffe relevante afgørelser om udstedelse af nye licenser efter udløbet af midlertidige licenser. Derfor bør fristerne for gennemførelse af de fornyede vurderinger, som i overensstemmelse med dette direktiv udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, forlænges med syv måneder. På samme måde bør gyldigheden af de pågældende midlertidige licenser, som udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, forlænges med syv måneder.

(17) Ifølge artikel 25, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU skal de licensudstedende myndigheder træffe afgørelse om ansøgninger om licenser inden for tre måneder efter, at alle relevante oplysninger, navnlig de i bilag III til direktivet anførte, er indgivet. Grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, der varede ved efter den 31. august 2020, er det vanskeligt at træffe de relevante afgørelser, hvorfor fristen bør forlænges med syv måneder.

(18) Jernbanevirksomheder, som var finansielt stabile før covid-19-udbruddet, står over for likviditetsproblemer, som kan medføre suspension eller tilbagekaldelse af deres licens eller, at denne bliver erstattet af en midlertidig licens, uden at der er et strukturelt økonomisk behov for dette. Udstedelse af midlertidige licenser i henhold til artikel 24, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU kan sende et negativt signal til markedet om jernbanevirksomhedernes evne til at overleve, hvilket igen vil forværre deres, ellers forbigående, økonomiske problemer. Med forordning (EU) 2020/698 for øje og i

[15] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51).

[16] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

betragtning af det vedvarende udbrud af covid-19 efter den 31. august 2020 bør det derfor fastsættes, at den licensudstedende myndighed, hvis den på grundlag af den kontrol, der er udført i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, konstaterer, at en jernbanevirksomhed ikke længere opfylder kravene vedrørende finansiel kapacitet, inden den 30. april 2021 kan beslutte ikke at suspendere eller tilbagekalde den pågældende jernbanevirksomheds licens, forudsat at sikkerheden ikke er i fare, og forudsat at der realistisk set er udsigt til en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion af jernbanevirksomheden i løbet af de følgende syv måneder. Efter den 30. april 2021 bør jernbanevirksomheden være underlagt de generelle regler i artikel 24, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU.

(19) Ved Rådets direktiv 96/50/EF[17] fastsættes regler for erhvervelse af bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Unionen. Indehavere af bådførercertifikater skal fra det fyldte 65. år gennemgå periodiske lægeundersøgelser. I betragtning af de foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med covid-19-udbruddet, der varede ved efter den 31. august 2020, navnlig hvad angår den begrænsede adgang til medicinske ydelser, herunder lægeundersøgelser, er indehavere af bådførercertifikater måske ikke i stand til at gennemgå de krævede lægeundersøgelser i den periode, foranstaltningerne er gældende. I tilfælde, hvor fristen for at gennemgå lægeundersøgelser ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, bør denne frist derfor forlænges med syv måneder. Bådførercertifikater bør forblive gyldige i overensstemmelse hermed.

(20) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629[18] fastsættes tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje. Ved artikel 10 i nævnte direktiv fastsættes en begrænsning af gyldighedsperioden for EU-certifikater for sejlads på indre vandveje. Desuden er det fastsat i artikel 28 i direktiv (EU) 2016/1629, at dokumenter, der er omfattet af nævnte direktiv, som er udstedt af medlemsstaternes kompetente myndigheder før den 6. oktober 2018 efter det tidligere gældende direktiv, nemlig Europa-Parlamentets og til Rådets direktiv 2006/87/EF[19], er gyldige indtil deres udløbsdato. De foranstaltninger, der er truffet i forbindelse med covid-19-udbruddet, der varer ved efter den 31. august 2020, kan gøre det upraktisk og nogle gange umuligt for de kompetente myndigheder at udføre tekniske inspektioner med henblik på forlængelse af gyldigheden af de relevante certifikater eller erstatning af de i artikel 28 i direktiv (EU) 2016/1629 nævnte dokumenter. For at sikre fortsat relevant sejlads på indre vandveje er det derfor hensigtsmæssigt at forlænge gyldighedsperioden med syv måneder for EU-certifikater for sejlads på indre vandveje og dokumenter, der er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 28 i direktiv (EU) 2016/1629, som ellers ville være udløbet eller ellers ville udløbe mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021.

---

17 Rådets direktiv 96/50/EF af 23. juli 1996 om harmonisering af betingelserne for erhvervelse af nationale bådførercertifikater for gods- og persontransport ad indre vandveje i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 31).

18 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF (EUT L 252 af 16.9.2016, s. 118).

19 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/87/EF af 12. december 2006 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje og om ophævelse af Rådets direktiv 82/714/EØF (EUT L 389 af 30.12.2006, s. 1).

(21) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004[20] fastsættes regler om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/65/EF[21] fastsættes foranstaltninger, som skal forbedre sikringen af havne mod truslen om sikringsrelaterede hændelser. Det garanterer endvidere, at sikringsforanstaltninger, der træffes i medfør af forordning (EF) nr. 725/2004, understøttes af bedre havnesikring. Covid-19-udbruddet, der varer ved efter den 31. august 2020, gør det vanskeligt for medlemsstaternes myndigheder at gennemføre inspektionerne og synene af den maritime sikring med henblik på fornyelse af visse dokumenter om maritim sikring. Det er derfor nødvendigt at forlænge fristerne for gennemgang af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner, der er krævet i disse EU-retsakter, med et rimeligt tidsrum for at gøre medlemsstaterne og søfartsindustrien i stand til at anlægge en fleksibel og pragmatisk tilgang og holde vigtige forsyningskæder åbne uden at kompromittere sikkerheden. Der bør ligeledes udvises fleksibilitet med hensyn til maritime sikringsøvelser, som ifølge EU-retsakter om maritim sikring skal finde sted inden for bestemte tidsrum.

(22) Hvis en medlemsstat finder, at der er sandsynlighed for, at anvendelsen af de regler, som denne forordning udgør en undtagelse fra, bl.a. i forbindelse med fornyelse eller forlængelse af certifikater, licenser eller godkendelser/tilladelser, fortsat vil være praktisk umulig efter de datoer, der er fastsat i denne forordning, på grund af de foranstaltninger, som medlemsstaten har truffet for at forebygge eller begrænse udbredelsen af covid-19, bør Kommissionen på anmodning af den pågældende medlemsstat senest den 1. april 2021 bemyndiges til, hvis det er relevant, at give den pågældende medlemsstat mulighed for yderligere at forlænge de perioder, der er omhandlet i denne forordning. For at garantere retssikkerheden og samtidig sikre, at der ikke er nogen risiko for transportsikkerheden, bør en sådan forlængelse begrænses til, hvad der er nødvendigt for at afspejle den periode, hvor der er sandsynlighed for, at afslutningen af formaliteter, procedurer, kontroller og efteruddannelse vil være praktisk umulig, og bør under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

(23) Covid-19-udbruddet har påvirket hele Unionen, men har ikke gjort det på en ensartet måde. Medlemsstaterne er blevet ramt i forskelligt omfang og på forskellige tidspunkter. Da undtagelserne fra de regler, der normalt ville gælde, bør begrænses til, hvad der er nødvendigt, bør det med hensyn til direktiv 2003/59/EF, direktiv 2006/126/EF, forordning (EU) nr. 165/2014, direktiv 2014/45/EU, forordning (EF) nr. 1072/2009, forordning (EF) nr. 1073/2009, direktiv (EU) 2016/798, direktiv 2004/49/EF, direktiv 2007/59/EF, direktiv 2012/34/EU, direktiv 96/50/EF, direktiv (EU) 2016/1629, forordning (EF) nr. 725/2004 og direktiv 2005/65/EF være muligt for medlemsstaterne fortsat at anvende disse retsakter uden at anvende undtagelserne som fastsat i denne forordning, hvis en anvendelse af disse retsakter er forblevet mulig. Det samme gør sig gældende i tilfælde, hvor en medlemsstat blev ramt af sådanne vanskeligheder, men traf relevante nationale foranstaltninger for at begrænse dem. De medlemsstater, der vælger at gøre brug af denne mulighed, bør dog ikke forhindre økonomiske aktører eller enkeltpersoner i at henholde sig til de undtagelser, der er fastsat i denne forordning, og som finder anvendelse i en anden medlemsstat, og bør navnlig anerkende alle licenser, certifikater og godkendelser eller tilladelser, hvis

[20] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6).

[21] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/65/EF af 26. oktober 2005 om bedre havnesikring, EUT L 310 af 25.11.2005, s. 28.

gyldighed er blevet forlænget ved denne forordning. Af hensyn til retssikkerheden bør medlemsstaterne underrette Kommissionen om deres beslutninger om ikke at anvende undtagelserne i denne forordning, inden den finder fuld anvendelse den [**datoen for anvendelse af denne forordning**].

(24) Denne forordning bør ikke berøre de rettigheder, der indrømmes ved afgørelser, som Kommissionen træffer i henhold til forordning (EU) 2020/698 om bemyndigelse af medlemsstaterne til at forlænge visse perioder, der er omhandlet i nævnte forordning, for så vidt som de kan give anledning til forlængelser, der går ud over dem, der er fastsat i nærværende forordning.

(25) Eftersom overgangsperioden i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab udløb den 31. december 2020, bør ingen af bestemmelserne i denne forordning finde anvendelse på Det Forenede Kongerige, heller ikke i det omfang de vedrører perioder forud for denne dato.

(26) Målene med denne forordning, navnlig at forlænge de frister, der er fastsat i EU-retten vedrørende fornyelse eller forlængelse af gyldighedsperioden for visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser, og at udsætte visse periodiske kontroller og efteruddannelser som reaktion på de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, som varede ved efter den 31. august 2020, inden for vej- og jernbanetransport samt sejlads på indre vandveje og maritim sikring, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af den foreslåede foranstaltnings omfang og virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(27) I betragtning af sagens hastende karakter som følge af de særlige omstændigheder forårsaget af covid-19-udbruddet, der varer ved efter den 31. august 2020, bør der ske fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Den Europæiske Union, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union, til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.

(28) På grund af covid-19-udbruddets uforudsigelige og pludselige karakter og uventede varighed var det umuligt at vedtage alle de relevante foranstaltninger i rette tid. Derfor bør bestemmelserne i nærværende forordning også dække perioden før dens ikrafttræden. Arten af disse bestemmelser taget i betragtning indebærer en sådan tilgang ikke en tilsidesættelse af de berørte personers berettigede forventninger.

(29) I lyset af det bydende behov for hurtigst muligt at håndtere omstændighederne forårsaget af covid-19-udbruddet på området for vejtransport, jernbanetransport og transport på indre vandveje samt den maritime sikring, men, hvor det er relevant, samtidig at give medlemsstaterne en rimelig tid til at underrette Kommissionen, såfremt de beslutter ikke at anvende visse af undtagelsesmulighederne i nærværende forordning, bør denne forordning træde i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* for at sikre, at de situationer med retlig usikkerhed, der påvirker mange myndigheder og operatører i forskellige transportsektorer, navnlig der hvor de relevante frister allerede er overskredet, bliver så kortvarige som muligt —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

Ved denne forordning fastsættes særlige og midlertidige foranstaltninger gældende for fornyelse og forlængelse af gyldigheden af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser og for udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser som reaktion på de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, inden for vej- og jernbanetransport samt sejlads på indre vandveje og maritim sikring for referenceperioder, der følger dem, som omhandles i forordning (EU) 2020/698.

Artikel 2

Forlængelse af frister i direktiv 2003/59/EF

1. Uanset artikel 8, stk. 2 og 3, i direktiv 2003/59/EF anses fristerne for indehaveren af et kvalifikationsbevis for gennemførelse af efteruddannelse, som ifølge disse bestemmelser ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder i hvert enkelt tilfælde. Kvalifikationsbeviset forbliver gyldigt i overensstemmelse hermed.

2. Gyldigheden af påtegningen af den harmoniserede EU-kode 95, jf. bilag I til direktiv 2006/126/EF, som de kompetente myndigheder har anført på kørekortet eller chaufføruddannelsesbeviset som omhandlet i artikel 10, stk. 1, i direktiv 2003/59/EF på grundlag af kvalifikationsbeviser som omhandlet i nævnte artikels stk. 1, forlænges med en periode på syv måneder fra den dato, der er angivet på et sådant kørekort eller chaufføruddannelsesbevis.

3. Gyldigheden af chaufføruddannelsesbeviser, jf. bilag II til direktiv 2003/59/EF, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, anses for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder fra den udløbsdato, der er angivet på disse kort.

4. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at gennemføre efteruddannelse eller certificering heraf, påtegning af den harmoniserede EU-kode 95 eller fornyelse af chaufføruddannelsesbeviser efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om en forlængelse af de i stk. 1, 2 og 3 fastsatte perioder, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioderne fastsat i stk. 1, 2 og 3, alt efter hvad der er relevant, eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

5. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 4 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i henholdsvis stk. 1, 2 og 3. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at gennemføre den pågældende efteruddannelse eller certificere denne, påtegne den harmoniserede EU-kode 95 eller forny chaufføruddannelsesbeviser, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

6. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde gennemførelsen af efteruddannelse eller certificering heraf, påtegning af den harmoniserede EU-kode 95 eller fornyelsen af førerkort praktisk umuligt i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde sådanne vanskeligheder, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1, 2 og 3. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1, 2 og 3, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der foretages af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1, 2 og 3, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 3

Forlængelse af frister i direktiv 2006/126/EF

1. Uanset artikel 7 i direktiv 2006/126/EF og punkt 3, litra d), i bilag I til nævnte direktiv anses gyldigheden af kørekort, som ifølge disse bestemmelser ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder fra den udløbsdato, der er angivet på hvert af disse kørekort.

2. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny kørekort efter den 30. april 2021 grundet de foranstaltninger, den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 fastsatte perioder. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioden eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

3. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 2 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i stk. 1. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny kørekort, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

4. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der har gjort det praktisk umuligt at forny kørekort i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, som følge af de ekstraordinære omstændigheder på grund af covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde vanskelighederne, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende.*

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 4

Forlængelse af frister i forordning (EU) nr. 165/2014

1. Uanset artikel 23 i forordning (EU) nr. 165/2014 foretages de regelmæssige kontroller, der er fastsat i nævnte artikels stk. 1, og som i overensstemmelse med nævnte stykke ellers skulle have været foretaget eller ellers skulle foretages mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, senest syv måneder efter den dato, hvor de ifølge nævnte artikel ellers skulle have været foretaget.

2. Når en fører i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 anmoder om fornyelse af sit førerkort i overensstemmelse med artikel 28, stk. 1, i forordning (EU) nr. 165/2014, udsteder medlemsstaternes kompetente myndigheder, uanset bestemmelserne i nævnte forordnings artikel 28, et nyt førerkort senest to måneder efter modtagelsen af anmodningen. Indtil føreren modtager et nyt kort fra de kortudstedende myndigheder, finder artikel 35, stk. 2, i nævnte forordning tilsvarende anvendelse på føreren, forudsat at føreren kan godtgøre, at der blev anmodet om fornyelse af førerkortet i overensstemmelse med nævnte forordnings artikel 28, stk. 1.

3. Når en fører i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 anmoder om et erstatningsførerkort i overensstemmelse med artikel 29, stk. 4, i forordning (EU) nr. 165/2014, udsteder medlemsstaternes kompetente myndigheder, uanset bestemmelserne i nævnte forordnings artikel 29, stk. 4, et erstatningskort senest to måneder efter modtagelsen af anmodningen. Uanset artikel 29, stk. 5, i forordning (EU) nr. 165/2014 kan føreren fortsætte med at køre, indtil vedkommende modtager det nye førerkort fra de kortudstedende myndigheder, forudsat at føreren kan godtgøre, at førerkortet er blevet returneret til de kompetente myndigheder, da det blev beskadiget eller uanvendeligt, og at der er anmodet om et erstatningskort.

4. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at foretage regelmæssige inspektioner eller forny eller erstatte førerkort som krævet ved forordning (EU) nr. 165/2014 efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1, 2 og 3 fastsatte perioder, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, perioden på syv måneder eller de gældende frister for udstedelse af nye førerkort eller enhver kombination heraf. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

5. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 4 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i henholdsvis stk. 1, 2 og 3. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at udføre regelmæssige inspektioner eller forny eller erstatte førerkort, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

6. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at foretage regelmæssige kontroller eller forny eller erstatte førerkort i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde sådanne vanskeligheder, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1, 2 og 3. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter

de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1, 2 og 3, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1, 2 og 3, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 5

Forlængelse af frister i direktiv 2014/45/EU

1. Uanset artikel 5, stk. 1, og artikel 10, stk. 1, i direktiv 2014/45/EU og punkt 8 i bilag II til nævnte direktiv anses fristen for tekniske kontroller, som ifølge disse bestemmelser ellers skulle have været foretaget eller ellers skulle foretages mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller for at være blevet forlænget med en periode på syv måneder.

2. Uanset artikel 8 i direktiv 2014/45/EU og punkt 8 i bilag II til nævnte direktiv anses gyldigheden af synsrapporter, som udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder.

3. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at foretage tekniske kontroller eller certificering heraf efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 og 2 fastsatte perioder, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioden eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

4. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 3 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i henholdsvis stk. 1 og 2. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at foretage tekniske kontroller eller certificering heraf, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at foretage tekniske kontroller eller certificering heraf i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde vanskelighederne, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1 og 2. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1 og 2, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1 og 2, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 6

Forlængelse af frister i forordning (EF) nr. 1071/2009

1. Uanset artikel 13, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 1071/2009 gælder det, at hvis en kompetent myndighed for perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 fastslår, at kravene vedrørende det eller de køretøjer, der skal stå til rådighed for og benyttes af vejtransportvirksomheden, jf. artikel 5, litra b) og c), i nævnte forordning, ikke er opfyldt, eller på grundlag af de årlige regnskaber og attester, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1 og 2, i nævnte forordning, for regnskabsår, der dækker hele eller en del af perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, fastslår, at en transportvirksomhed ikke opfylder det krav til økonomisk grundlag, der er fastsat i artikel 3, stk. 1, litra c), i nævnte forordning, må den frist, som den kompetente myndighed fastsætter med henblik på artikel 13, stk. 1, litra b) og c), i nævnte forordning, ikke overskride 12 måneder.

2. Uanset artikel 13, stk. 1, litra b) og c), i forordning (EF) nr. 1071/2009 gælder det, at hvis den kompetente myndighed mellem den 28. maj 2020 og [**datoen for denne forordnings ikrafttræden**] har fastslået, at en transportvirksomhed ikke opfylder kravene til det køretøj eller de køretøjer, der skal stå til rådighed for og benyttes af vejtransportvirksomheden, jf. artikel 5, litra b) og c), i nævnte forordning, eller kravet om det økonomiske grundlag, jf. forordningens artikel 3, stk. 1, litra c), og har fastsat en frist for transportvirksomheden til at rette op på denne situation, må den kompetente myndighed forlænge denne frist, forudsat at fristen ikke er udløbet før denne forordnings ikrafttræden. Den således forlængede frist må ikke overstige 12 måneder.

Artikel 7

Forlængelse af frister i forordning (EF) nr. 1072/2009

1. Uanset artikel 4, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1072/2009 anses gyldigheden af fællesskabstilladelser, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder. Bekræftede kopier forbliver gyldige i overensstemmelse hermed.

2. Uanset artikel 5, stk. 7, i forordning (EF) nr. 1072/2009 anses gyldigheden af førerattester, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder.

3. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny fællesskabstilladelser eller førerattester efter den 30. april 2021, grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de perioder, der er fastsat i stk. 1 og 2, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioden eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

4. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 3 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i henholdsvis stk. 1 og 2. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny fællesskabstilladelser eller førerattester, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at forny fællesskabstilladelser eller førerattester i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende

nationale foranstaltninger for at afbøde vanskelighederne, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1 og 2. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1 og 2, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1 og 2, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 8

Forlængelse af frister i forordning (EF) nr. 1073/2009

1. Uanset artikel 4, stk. 4, i forordning (EF) nr. 1073/2009 anses gyldigheden af fællesskabstilladelser, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder. Bekræftede kopier forbliver gyldige i overensstemmelse hermed.

2. Uanset artikel 8, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1073/2009 træffer den tilladelsesudstedende myndighed afgørelser om ansøgninger om tilladelse til rutekørsel, som transportvirksomheder indgiver mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, inden for seks måneder efter indgivelsen af ansøgningen. Uanset artikel 8, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1073/2009 meddeler de kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er blevet anmodet om at give deres samtykke i henhold til stk. 1 i nævnte artikel, den tilladelsesudstedende myndighed deres afgørelse vedrørende ansøgningen inden for tre måneder. Hvis den tilladelsesudstedende myndighed ikke modtager svar inden tre måneder, anses de pågældende myndigheder for at have givet deres samtykke, hvorefter den tilladelsesudstedende myndighed kan udstede tilladelsen.

3. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny fællesskabstilladelser efter den 30. april 2021 grundet de foranstaltninger, den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 fastsatte perioder. Denne anmodning kan vedrøre perioder mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioden eller enhver kombination heraf. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

4. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 3 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i stk. 1. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny fællesskabstilladelser, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der har gjort det praktisk umuligt at forny fællesskabstilladelser i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, som følge af de ekstraordinære omstændigheder på grund af covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde vanskelighederne, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige

medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 9

Forlængelse af frister i direktiv (EU) 2016/798

1. Uanset artikel 10, stk. 13, i direktiv (EU) 2016/798 anses fristen for fornyelse af EU-sikkerhedscertifikater, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder. Det pågældende EU-sikkerhedscertifikat forbliver gyldigt i overensstemmelse hermed.

2. Uanset artikel 12, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/798 anses gyldigheden af sikkerhedsgodkendelser, som i overensstemmelse med denne bestemmelse ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder.

3. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 10, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/798, eller forlænge gyldigheden af sikkerhedsgodkendelser efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 og 2 fastsatte perioder, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioden fastsat i henholdsvis stk. 1 og 2, eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

4. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 3 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i henholdsvis stk. 1 og 2. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny EU-sikkerhedscertifikater eller forlænge gyldigheden af sikkerhedsgodkendelser, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde fornyelsen af EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 10, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/798, eller forlængelsen af gyldigheden af sikkerhedsgodkendelser praktisk umulig i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde sådanne vanskeligheder, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1 og 2. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1 og 2, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1 og 2, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 10

Forlængelse af frister i direktiv 2004/49/EF

1. Uanset artikel 10, stk. 5, i direktiv 2004/49/EF anses fristen for fornyelse af sikkerhedscertifikater, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder. De pågældende sikkerhedscertifikater forbliver gyldige i overensstemmelse hermed.

2. Uanset artikel 11, stk. 2, i direktiv 2004/49/EF anses fristen for fornyelse af sikkerhedsgodkendelser, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder. Den pågældende sikkerhedsgodkendelse forbliver gyldig i overensstemmelse hermed.

3. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 og 2 fastsatte perioder, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioder fastsat i henholdsvis stk. 1 og 2, eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

4. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 3 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i henholdsvis stk. 1 og 2. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at forny sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde vanskelighederne, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1 og 2. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1 og 2, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1 og 2, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 11

Forlængelse af frister i direktiv 2007/59/EF

1. Uanset artikel 14, stk. 5, i direktiv 2007/59/EF anses gyldigheden af licenser, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder fra udløbsdatoen for hver af sådanne licenser.

2. Uanset artikel 16 i og bilag II og VII til direktiv 2007/59/EF anses fristen for gennemførelse af periodiske kontroller, som ifølge disse bestemmelser ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder i hvert enkelt tilfælde. De licenser, der er omhandlet i artikel 14, og de certifikater, der er omhandlet i artikel 15 i nævnte direktiv, forbliver gyldige i overensstemmelse hermed.

3. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny licenser eller gennemføre periodiske kontroller efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 og 2 fastsatte perioder, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioden fastsat i henholdsvis stk. 1 og 2, eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

4. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 3 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i henholdsvis stk. 1 og 2. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny licenser eller gennemføre periodiske kontroller, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at forny licenser eller gennemføre periodiske kontroller i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde vanskelighederne, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1 og 2. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1 og 2, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1 og 2, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 12

Forlængelse af frister i direktiv 2012/34/EU

1. Uanset artikel 23, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU gælder det, at hvis en licensudstedende myndighed har indført bestemmelser om fornyede vurderinger, anses fristerne for gennemførelsen af den fornyede vurdering, som i henhold til disse bestemmelser ellers ville

være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder.

2. Uanset artikel 24, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU anses gyldigheden af midlertidige licenser, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder fra datoen for slutningen af den gyldighedsperiode, der er angivet på hver af de midlertidige licenser.

3. Uanset artikel 25, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU træffer den licensudstedende myndighed senest ti måneder efter modtagelse af alle relevante oplysninger, herunder de særlige oplysninger, som er oplistet i bilag III til nævnte direktiv, en afgørelse med hensyn til ansøgninger, der er indgivet mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021.

4. Hvis en medlemsstat finder, at det efter den 30. april 2021 efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at gennemføre en fornyet vurdering eller ophæve suspensioner af licenser eller udstede nye licenser efter tidligere tilbagekaldelser grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 og 2 fastsatte perioder, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioden eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

5. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 4 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i stk. 1 og 2. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at ophæve suspensioner af licenser eller at udstede nye licenser efter tidligere tilbagekaldelser, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

6. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde gennemførelsen af fornyet vurdering eller ophævelsen af suspensioner af licenser eller udstedelsen af nye licenser efter tidligere tilbagekaldelser praktisk umuligt i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde sådanne vanskeligheder, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1 og 2. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1 og 2, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1 og 2, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 13

Behandling af jernbanevirksomheders licenser i henhold til direktiv 2012/34/EU i tilfælde af manglende overholdelse af kravene til finansiel kapacitet

Uanset artikel 24, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU kan en licensudstedende myndighed, der på grundlag af en kontrol som omhandlet i denne bestemmelse udført i perioden mellem den 1.

september 2020 og den 30. april 2021 konstaterer, at en jernbanevirksomhed ikke længere opfylder kravene til finansiel kapacitet, jf. artikel 20 i nævnte direktiv, inden den 30. april 2021 vælge ikke at suspendere eller tilbagekalde den pågældende jernbanevirksomheds licens, forudsat at sikkerheden ikke er i fare, og at der realistisk set er udsigt til en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion af jernbanevirksomheden i løbet af de følgende syv måneder.

Artikel 14

Forlængelse af frister i direktiv 96/50/EF

1. Uanset artikel 6, stk. 2, i direktiv 96/50/EF anses fristen for foretagelse af lægeundersøgelser, som i overensstemmelse med denne bestemmelse ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder. Bådførercertifikaterne for personer, der efter artikel 6, stk. 2, i nævnte direktiv skal gennemgå lægeundersøgelse, forbliver gyldige i overensstemmelse hermed.

2. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at foretage lægeundersøgelser efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge den i stk. 1 fastsatte periode. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioden fastsat i stk. 1 eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

3. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 2 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i stk. 1. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at foretage lægeundersøgelser, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

4. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der har gjort det praktisk umuligt at overholde fristen for foretagelse af lægeundersøgelser i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, som følge af de ekstraordinære omstændigheder på grund af covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde vanskelighederne, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 15

Forlængelse af frister i direktiv (EU) 2016/1629

1. Uanset artikel 10 i direktiv (EU) 2016/1629 anses gyldigheden af EU-certifikater for sejlads på indre vandveje, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1.

september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder.

2. Uanset artikel 28 i direktiv (EU) 2016/1629 anses gyldigheden af dokumenter henhørende under direktivets anvendelsesområde og udstedt af medlemsstaternes kompetente myndigheder i henhold til direktiv 2006/87/EF før den 6. oktober 2018, som i overensstemmelse med nævnte bestemmelse ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på syv måneder.

3. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny EU-certifikater for sejlads på indre vandveje eller de i stk. 2 omhandlede dokumenter efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 og 2 fastsatte perioder, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 eller syvmånedersperioder fastsat i henholdsvis stk. 1 og 2, eller begge. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

4. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 3 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder, der er præciseret i henholdsvis stk. 1 og 2. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny EU-certifikater for sejlads på indre vandveje eller de i stk. 2 omhandlede dokumenter, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at forny EU-certifikater for sejlads på indre vandveje eller de i stk. 2 omhandlede dokumenter i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde vanskelighederne, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1 og 2. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

En medlemsstat, der har besluttet ikke at anvende stk. 1 og 2, jf. første afsnit, må ikke hindre de grænseoverskridende aktiviteter, der er foretaget af økonomiske aktører eller enkeltpersoner, der har henholdt sig til undtagelserne fastsat i stk. 1 og 2, som finder anvendelse i en anden medlemsstat.

Artikel 16

Forlængelse af frister i forordning (EF) nr. 725/2004

1. Uanset artikel 3, stk. 6, i forordning (EF) nr. 725/2004 anses fristen for foretagelse af den regelmæssige revision af sårbarhedsvurderinger af havnefaciliteter, som ifølge denne bestemmelse ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget til den 30. juni 2021.

2. Uanset del B, afsnit 13.7 og 18.6, i bilag III til forordning (EF) nr. 725/2004 anses den periode på 18 måneder, der skal gå mellem gennemførelsen af forskellige typer øvelser, og

som ifølge disse bestemmelser ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på seks måneder i hvert enkelt tilfælde, men under ingen omstændigheder til senere end den 30. juni 2021.

3. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at foretage sårbarhedsvurderinger af havnefaciliteter eller gennemføre de forskellige typer øvelser som omhandlet i del B, afsnit 13.7 og 18.6, i bilag III til forordning (EF) nr. 725/2004 efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 og 2 fastsatte perioder og frister, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, fristen eller seksmånedersperioden fastsat i henholdsvis stk. 1 og 2 eller enhver kombination heraf. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

4. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 3 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder og de frister, der er fastsat i henholdsvis stk. 1 og 2. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at foretage sårbarhedsvurderinger af havnefaciliteter eller forskellige typer sikkerhedsøvelser, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at foretage sårbarhedsvurderinger af havnefaciliteter eller gennemføre de forskellige typer øvelser som omhandlet i del B, afsnit 13.7 og 18.6, i bilag III til forordning (EF) nr. 725/2004 i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde sådanne vanskeligheder, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1 og 2. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 17

Forlængelse af frister i direktiv 2005/65/EF

1. Uanset artikel 10 i direktiv 2005/65/EF anses fristerne for at gennemføre revision af havnenes sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner, som i henhold til nævnte artikel ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på seks måneder i hvert enkelt tilfælde, men under ingen omstændigheder til senere end den 30. juni 2021.

2. Uanset direktiv 2005/65/EF, artikel 7, stk. 7, og bilag III anses fristen på 18 måneder for gennemførelse af uddannelsesøvelser, som i henhold til dette bilag ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, for at være eller være blevet forlænget med en periode på seks måneder i hvert enkelt tilfælde, men under ingen omstændigheder til senere end den 30. juni 2021.

3. Hvis en medlemsstat finder, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at foretage revision af havnenes sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner eller gennemføre uddannelsesøvelser efter den 30. april 2021 grundet foranstaltninger, som den har

truffet for at forebygge eller begrænse spredningen af covid-19, kan den indgive en begrundet anmodning om at forlænge de i stk. 1 og 2 fastsatte perioder, alt efter hvad der er relevant. Denne anmodning kan vedrøre perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, fristen eller seksmånedersperioder fastsat i henholdsvis stk. 1 og 2 eller enhver kombination heraf. Den fremsendes til Kommissionen senest den 1. april 2021.

4. Hvis Kommissionen efter en anmodning indgivet i overensstemmelse med stk. 3 finder, at kravene i nævnte stykke er opfyldt, vedtager den en afgørelse, som giver den pågældende medlemsstat tilladelse til i hvert enkelt begrundet tilfælde at forlænge de perioder og de frister, der er fastsat i henholdsvis stk. 1 og 2. Forlængelsen begrænses til den periode, hvor det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at foretage revision af havnenes sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner eller gennemføre uddannelsesøvelser, og må under alle omstændigheder højst være på seks måneder.

Kommissionen offentliggør denne afgørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Når en medlemsstat ikke har været og efter al sandsynlighed ikke vil blive ramt af vanskeligheder, der gjorde det praktisk umuligt at foretage revision af havnenes sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner eller gennemføre uddannelsesøvelser i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes covid-19-udbruddet, eller har truffet passende nationale foranstaltninger for at afbøde vanskelighederne, kan den beslutte ikke at anvende stk. 1 og 2. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning inden den [**datoen for denne forordnings ikrafttræden + 5 arbejdsdage**]. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom og offentliggør en meddelelse herom i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 18

Afgørelser truffet i henhold til forordning (EU) 2020/698

Denne forordning berører ikke medlemsstaternes rettigheder i henhold til Kommissionens afgørelser vedtaget i henhold til artikel 2, stk. 6, artikel 3, stk. 3, artikel 4, stk. 5, artikel 11, stk. 4, artikel 16, stk. 6, og artikel 17, stk. 5, i forordning (EU) 2020/698, i det omfang disse afgørelser med hensyn til genstand og relevante frister regulerer de samme tilfælde som nærværende forordning og forlængelser ud over dem, der er fastsat i nærværende forordning.

Hvis disse afgørelser med hensyn til genstand og relevante frister regulerer de samme tilfælde som denne forordning og ikke indrømmer forlængelser ud over dem, der er fastsat heri, finder denne forordning anvendelse.

Artikel 19

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den [**XX datoen for denne forordnings ikrafttræden + 8 arbejdsdage**].

Artikel 2, stk. 6, artikel 3, stk. 4, artikel 4, stk. 6, artikel 5, stk. 5, artikel 7, stk. 5, artikel 8, stk. 5, artikel 9, stk. 5, artikel 10, stk. 5, artikel 11, stk. 5, artikel 12, stk. 6, artikel 14, stk. 4, artikel 15, stk. 5, artikel 16, stk. 5, og artikel 17, stk. 5, anvendes dog fra den [**XX datoen for denne forordnings ikrafttræden**].

Denne artikels stk. 1, 2 og 3 påvirker ikke den tilbagevirkende kraft fastsat i artikel 2-18.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*