ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2021/1363

ze dne 8. července 2021,

kterým se Finsku uděluje povolení prodloužit některé doby stanovené v článcích 2, 16 a 17 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/267

(oznámeno pod číslem C(2021) 4976)

(Pouze anglické znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/267 ze dne 16. února 2021, kterým se stanoví zvláštní a dočasná opatření s ohledem na přetrvávání krize způsobené onemocněním COVID-19, jež se týkají obnovení či prodloužení některých osvědčení, licencí a povolení, odkladu některých pravidelných kontrol a pravidelného školení podle určitých částí právních předpisů v oblasti dopravy a prodloužení některých období uvedených v nařízení (EU) 2020/698 ([1]), a zejména na čl. 2 odst. 8, čl. 9 odst. 4, čl. 10 odst. 4, čl. 11 odst. 4, čl. 12 odst. 5, čl. 16 odst. 4 a čl. 17 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ustanovení čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje lhůty pro dokončení pravidelného školení držitelů osvědčení odborné způsobilosti, které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021. Ustanovení čl. 2 odst. 3 uvedeného nařízení prodlužuje platnost odpovídajícího vyznačení harmonizovaného kódu Unie 95.

(2) Ustanovení čl. 2 odst. 5 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje platnost průkazů kvalifikace řidiče uvedených v příloze II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ([2]), která by jinak uplynula nebo měla jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(3) Ustanovení čl. 9 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje lhůty pro obnovení jednotných osvědčení o bezpečnosti uvedené v čl. 10 odst. 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ([3]), které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(4) Ustanovení čl. 9 odst. 2 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje platnost schválení z hlediska bezpečnosti uvedenou v čl. 12 odst. 2 směrnice (EU) 2016/798, která by jinak uplynula nebo měla jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(5) Ustanovení čl. 10 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje lhůty pro obnovení osvědčení o bezpečnosti uvedené v čl. 10 odst. 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ([4]), které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

([1]) Úř. věst. L 60, 22.2.2021, s. 1.

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/59/ES ze dne 15. července 2003 o výchozí kvalifikaci a pravidelném školení řidičů některých silničních vozidel pro nákladní nebo osobní dopravu a o změně nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a směrnice Rady 91/439/EHS a zrušení směrnice Rady 76/914/EHS (Úř. věst. L 226, 10.9.2003, s. 4).

([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102).

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic) (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

(6) Ustanovení čl. 10 odst. 2 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje lhůty pro obnovení schválení z hlediska bezpečnosti uvedené v čl. 11 odst. 2 směrnice 2004/49/ES, které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(7) Ustanovení čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje platnost licencí strojvedoucího, která by jinak uplynula nebo by měla jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(8) Ustanovení čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje lhůty pro dokončení pravidelných kontrol držitelů licence strojvedoucího, které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(9) Ustanovení čl. 12 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje lhůty pro dokončení pravidelného přezkumu, které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(10) Ustanovení čl. 12 odst. 2 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje platnost dočasných licencí, která by jinak uplynula nebo měla jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(11) Ustanovení čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje lhůty pro provedení pravidelného přezkumu hodnocení bezpečnosti přístavních zařízení, které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(12) Ustanovení čl. 16 odst. 2 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje 18měsíční lhůty pro provedení cvičení různého druhu uvedené v bodech 13.7 a 18.6 části B přílohy III nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ([5]), které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(13) Ustanovení čl. 17 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje lhůty pro přezkum hodnocení zabezpečení přístavu a plánů zabezpečení přístavu, které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(14) Ustanovení čl. 17 odst. 2 nařízení (EU) 2021/267 prodlužuje 18měsíční lhůty pro dokončení výcviku, které by jinak uplynuly nebo měly jinak uplynout mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021.

(15) Dopisem ze dne 27. května 2021 předložilo Finsko odůvodněnou žádost o povolení uplatnit prodloužení některých dob a lhůt stanovených v čl. 2 odst. 1, 3 a 5, čl. 9 odst. 1 a 2, čl. 10 odst. 1 a 2, čl. 11 odst. 1 a 2, čl. 12 odst. 1 a 2, čl. 16 odst. 1 a 2 a čl. 17 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2021/267. Ve dnech 1., 7., 10. a 14. června 2021 Finsko poskytlo na podporu své žádosti další informace.

(16) Ve své odůvodněné žádosti Finsko žádá zaprvé o povolení uplatnit prodloužení dob mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021 stanovených v čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 pro účely uvedeného ustanovení a čl. 2 odst. 3, v čl. 2 odst. 5, čl. 9 odst. 1 a 2, čl. 10 odst. 1 a 2, čl. 11 odst. 1 a 2, čl. 12 odst. 1 a 2, čl. 16 odst. 1 a 2 a čl. 17 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení o čtyři měsíce a zadruhé o povolení uplatnit prodloužení lhůt 30. září 2021 stanovených v čl. 16 odst. 1 a 2 a čl. 17 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení o čtyři měsíce.

(17) Podle informací, jež Finsko poskytlo, nebude dokončení pravidelného školení a vydání osvědčení o něm, vyznačení harmonizovaného kódu Unie 95 a prodloužení platnosti průkazů kvalifikace řidiče ve Finsku, obnovení jednotných osvědčení o bezpečnosti, obnovení schválení z hlediska bezpečnosti, obnovení licencí strojvedoucího obsluhujícího hnací vozidla a vlaky, dokončení pravidelných kontrol, pravidelného přezkumu železničních podniků, obnovení dočasných licencí železničních podniků, provedení hodnocení zabezpečení přístavu nebo plánů zabezpečení přístavu a provedení příslušných cvičení nadále v uvedeném členském státě uskutečnitelné ani po 30. červnu 2021 v důsledku opatření, která přijal za účelem prevence nebo omezení šíření onemocnění COVID-19.

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ze dne 31. března 2004 o zvýšení bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6).

(18) Finské orgány se zejména domnívají, že vývoj epidemie nelze předvídat a že je možné, že se situace zhorší. Finsko uvedlo, že situace je nadále nejistá, existují regionální rozdíly v úrovni zvládání epidemie a míra infekce COVID-19 v poslední době stoupala. Pokud by se v tomto členském státě epidemie náhle zhoršila, mohlo by to vést k problémům u obnovování či prodlužování některých osvědčení, licencí a povolení a k odkladu některých pravidelných kontrol a pravidelných školení.

(19) Podle informací, jež Finsko poskytlo, došlo s ohledem na článek 2 nařízení (EU) 2021/267 v důsledku opatření přijatých za účelem prevence nebo omezení šíření onemocnění COVID-19 k omezování a rušení pravidelných školicích kurzů.

(20) Zejména omezení týkající se shromažďování, která zavedly finské orgány, měly a nadále mají dopad na organizování pravidelných školení pro řidiče autobusů a nákladních automobilů. Pravidelná školení probíhala formou vzdělávání na dálku, kdy vyučující i účastníci kurzu nebyli pohromadě na stejném místě. V důsledku uvedených opatření byla nabídka pravidelných školení omezena.

(21) Podle informací, jež Finsko poskytlo, se maximální povolený počet účastníků pravidelných školicích kurzů lišil v závislosti na vývoji pandemie COVID-19 a pohyboval se mezi šesti a dvaceti osobami; v současnosti povolený počet účastníků činí šest osob. Uvedená omezení rovněž přispěla ke snížení počtu pravidelných školení pořádaných v poslední době. Finsko uvedlo, že několik organizací a společností, které poskytují pravidelné školení pro řidiče autobusů a nákladních automobilů, přestaly plánovat školení na období 2020–2021, neboť považovaly za pravděpodobné, že školení budou muset být zrušena. Proto v případě pravidelných školení, která mají být pořádána, nastalo zpoždění.

(22) Finsko kromě toho očekává, že jakmile budou uvedená omezení zrušena, vznikne po pravidelných školeních vyšší poptávka, a požadované prodloužení o čtyři měsíce by poskytovatelům školení umožnilo, aby získali čas na přizpůsobení svých aktivit. Vzhledem k tomu, že pandemie COVID-19 zvolna ustupuje, předpokládá se, že objem přepravy značně vzroste, a zároveň bude třeba dokončit pravidelná školení, která byla odložena. Finsko uvedlo, že společnosti budou muset koordinovat v tomto ohledu svou činnost tak, aby neohrozily bezpečnost zásobování nebo osobní dopravu, a k tomu je zapotřebí čas.

(23) Podle informací poskytnutých Finskem se požadované prodloužení referenčních období v čl. 2 odst. 1 pro účely uvedeného ustanovení a čl. 2 odst. 3 nařízení (EU) 2021/267 a v čl. 2 odst. 5 uvedeného nařízení týká pouze referenčního období od 1. července 2021 do 31. října 2021, které se vztahuje pouze na omezený počet řidičů z povolání. Navíc většina řidičů, pro které bude uvedené prodloužení platnosti výhodné, již pravidelné školení absolvovali alespoň jednou, a tak prokázali svou způsobilost a kvalifikaci. Požadované prodloužení se kromě toho týká poměrně krátkého časového úseku a pouze referenčního období stanoveného v nařízení (EU) 2021/267, a nikoli platnosti dotčených dokladů. Požadovaná prodloužení by proto neměla vést k nepřiměřeným rizikům, pokud jde o bezpečnost dopravy a její zabezpečení.

(24) S ohledem na čl. 16 odst. 1 a 2 a čl. 17 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2021/267 týkající se námořní bezpečnosti a zabezpečení přístavu a podle informací poskytnutých Finskem měla opatření, která tento členský stát přijal za účelem omezit šíření pandemie COVID-19, dopad na pravidelné kontroly a pravidelná školení, přestože jejich provádění a konání nebránila.

(25) Dotčený členský stát uvedl, že pokud nebylo možné provést kontroly na místě, byly příslušné kontroly provedeny na dálku. Menší přístavy však již od začátku pandemie zavedly provozní model, v němž se veškeré návštěvy buď odkládají, nebo je počet návštěvníků přísně omezen na jednu až tři osoby zároveň. Větší přístavy pro přepravu nákladu a cestujících nacházející se ve městech Helsinky, Turku a Hamina/Kotka zavedly model, v němž zaměstnanci pracují na dvě směny, aby se zabránilo přenosu viru. Důsledkem uvedených opatření jsou jasná omezení přístupu do přístavů, a proto mají dopad na činnosti jako přezkum hodnocení bezpečnosti přístavních zařízení, hodnocení zabezpečení přístavu a plánů zabezpečení přístavu.

(26) Podle informací poskytnutých Finskem je také naprosto nezbytné, aby za účelem zajištění bezproblémového fungování přístavů nebyli kritičtí zaměstnanci v přístavu vystaveni dotčenému viru a umístěni do karantény. Některé úkoly vyžadují přítomnost na pracovišti a nemohou být splněny, jsou-li kritičtí zaměstnanci vystaveni viru. Opatření, která omezují přítomnost kritických zaměstnanců na pracovišti, tudíž komplikují provádění přezkumu výše zmíněných hodnocení bezpečnosti přístavních zařízení, hodnocení zabezpečení přístavu a plánů zabezpečení přístavu.

(27) Podle informací, které poskytly finské orgány, byla kvůli opatřením za účelem prevence šíření onemocnění COVID-19 navíc odložena rozsáhlejší cvičení, jež se konají dvakrát ročně a vyžadují účast různých úředních činitelů, například z finského úřadu pro dopravu a komunikace, finské celní správy, policie a hasičské a záchranné služby. Přestože je možné taková cvičení naplánovat online, příprava a provedení cvičení v přístavu by představovaly závažné riziko vystavení účastníků viru, neboť jejich počet je značně vysoký. Jak Finsko uvedlo, společnosti, které působí v přístavech, mají obvykle velmi nízký počet zaměstnanců, i když jejich povinnosti mají široký záběr. V průměru mají společnosti, které se přístavní dopravou zabývají celoročně, čtyři až osm administrativních zaměstnanců a nejmenší společnosti pak jednoho až čtyři zaměstnance. Proto má každý zaměstnanec pro provoz kritický význam.

(28) Zavedení nových způsobů provozu, které si vyžádala pandemie COVID-19, přineslo značné množství práce navíc, neboť dopravci potřebují pokyny o tom, která opatření je třeba přijmout, pokud existuje podezření nebo hlášení, že se na plavidle vyskytly případy COVID-19. Situace, kdy byli zaměstnanci v přístavu vystaveni viru nebo umístěni do karantény, rovněž představují problém pro činnosti společností, neboť některé úkoly vyžadují přítomnost zaměstnanců na pracovišti.

(29) Finské orgány odhadují, že stav způsobený pandemií COVID-19 by se měl vrátit do normálu v průběhu příštích čtyř měsíců, což je poměrně krátké období. Zavádění očkování se zdařilo a podle odhadů finského institutu pro zdraví a kvalitu života bude značná část obyvatel plně očkována do konce října 2021. Proto se orgány Finska domnívají, že prodloužení o čtyři měsíce je odůvodněné a delší prodloužení nepovažují za nutné. Navíc by uvedené dodatečné období poskytlo čas na některé akce zaměřené na oživení, a tím podpořilo návrat k běžnému stavu před pandemií.

(30) Finsko žádá pouze o prodloužení dob mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021 a platných lhůt, nikoli dob deseti měsíců stanovených v čl. 16 odst. 2 a čl. 17 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2021/267. Finsko dále uvedlo, že cvičení v oblasti bezpečnosti lze provádět i nadále, i když v menším rozsahu nebo online. Požadovaná prodloužení by proto neměla vést k nepřiměřeným rizikům, pokud jde zabezpečení.

(31) Finsku by se tedy mělo povolit uplatnit prodloužení dob mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021 stanovených v čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 pro účely uvedeného ustanovení a čl. 2 odst. 3, v čl. 2 odst. 5, čl. 16 odst. 1 a 2, čl. 17 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení a prodloužení lhůty 30. září 2021 stanovené v čl. 16 odst. 1 a 2 a čl. 17 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení o čtyři měsíce.

(32) S ohledem na čl. 9 odst. 1 a 2, čl. 10 odst. 1 a 2, čl. 11 odst. 1 a 2 a čl. 12 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2021/267 finské orgány vysvětlily, že přestože se Finsko podílí pouze velmi málo na přímé mezinárodní železniční dopravě uvnitř EU (mezi městy Tornio (Finsko) a Haparanda (Švédsko)), objem nákladní dopravy po železnici mezi Finskem a Ruskem a do i z Číny je velmi významný, a právě tento druh železniční dopravy prokázal během pandemie COVID-19 svou odolnost. Podle finských orgánů se objem mezinárodní železniční nákladní dopravy během pandemie dokonce zvětšil. Proto se finské orgány domnívají, že prodloužení platnosti schválení pro železniční dopravu je nutné.

(33) Podle informací, jež Finsko poskytlo, se finské orgány domnívají, že je nezbytné zajistit prodloužení platnosti schválení z hlediska bezpečnosti, neboť těchto schválení je největší množství a rovněž jsou povinné pravidelné kontroly.

(34) Finské orgány rovněž informovaly Komisi, že jedna konkrétní železniční společnost zavedla provozní model, který umožňuje, aby prokázání kvalifikace byla organizována podle plánovaného harmonogramu i za výjimečných okolností. Finsko také upřesnilo, že očekává, že mezi 1. červencem 2021 a 31. říjnem 2021 se bude obnovovat nebo žádat o velmi málo osvědčení, licencí a povolení.

(35) Přestože Komise několikrát požádala o konkrétní informace a další upřesnění týkající se nutnosti prodloužit doby mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021 stanovené v čl. 9 odst. 1 a 2, čl. 10 odst. 1 a 2, čl. 11 odst. 1 a 2 a čl. 12 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2021/267 o čtyři měsíce, neobdržela informace potřebné za účelem posouzení odůvodněné žádosti, kterou Finsko podalo v souladu s čl. 9 odst. 4, čl. 10 odst. 4, čl. 11 odst. 4 a čl. 12 odst. 5 uvedeného nařízení.

(36) Komise konstatuje, že Finsko neposkytlo konkrétní informace o důvodech, kvůli kterým obnovení jednotných osvědčení o bezpečnosti uvedené v čl. 9 odst. 1 a 2, obnovení osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti uvedené v čl. 10 odst. 1 a 2, prodloužení platnosti licencí nebo dokončení pravidelných kontrol uvedená v čl. 11 odst. 1 a 2, provedení pravidelného přezkumu nebo ukončení pozastavení licencí nebo vydání nových licencí v případech, kdy byly licence již dříve odebrány, jak je uvedeno v čl. 12 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2021/267, nebudou pravděpodobně uskutečnitelná ani po 30. červnu 2021 v důsledku opatření, která Finsko přijalo za účelem prevence nebo omezení šíření onemocnění COVID-19. Uvedený členský stát rovněž neposkytl informace o důvodech, díky kterým požadovaná prodloužení nevedou k nepřiměřeným rizikům, pokud jde o bezpečnost železniční dopravy a její zabezpečení.

(37) Finsko sice předalo některé informace ohledně opatření přijatých za účelem omezit šíření pandemie, která mohou mít případně dopad na celé odvětví dopravy, avšak neinformovalo o tom, jak uvedená opatření konkrétně ovlivnila obnovování platnosti licencí a povolení nebo dokončení činností uvedených v čl. 9 odst. 1 a 2, čl. 10 odst. 1 a 2, čl. 11 odst. 1 a 2 a čl. 12 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2021/267. Zvláště nebyly poskytnuty konkrétní informace týkající se opatření, jež mají dopad na obnovení licencí strojvedoucího nebo na ustanovení o bezpečnosti železniční dopravy. Komise kromě toho neobdržela žádné konkrétní informace týkající se nutnosti prodloužení doby uvedené v článku 12 nařízení (EU) 2021/267.

(38) Komise nemá možnost zjistit, že jsou požadavky stanovené v uvedených ustanoveních splněny nebo že požadovaná prodloužení nevedou k nepřiměřeným rizikům, pokud jde o bezpečnost železniční dopravy a její zabezpečení. Finsku by se tedy mělo povolit uplatnit prodloužení dob mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021 stanovených v čl. 9 odst. 1 a 2, v čl. 10 odst. 1 a 2, v čl. 11 odst. 1 a 2 a v čl. 12 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2021/267.

(39) Finsko souhlasilo s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato a oznámeno v angličtině,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Finsku se povoluje uplatnit následující prodloužení:

(a) prodloužení doby mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021 stanovené v čl. 2 odst. 1 nařízení (EU) 2021/267 pro účely čl. 2 odst. 1 a 3 uvedeného nařízení o čtyři měsíce;

(b) prodloužení doby mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021 stanovené v čl. 2 odst. 5, čl. 16 odst. 1 a 2 a čl. 17 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení o čtyři měsíce;

(c) prodloužení lhůty 30. září 2021 stanovené v čl. 16 odst. 1 a 2 a čl. 17 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení do 31. ledna 2022.

Článek 2

Finsku se nepovoluje uplatnit prodloužení doby mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021 stanovené v čl. 9 odst. 1 a 2, čl. 10 odst. 1 a 2, čl. 11 odst. 1 a 2 a čl. 12 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2021/267 o čtyři měsíce.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Finské republice.

V Bruselu dne 8. července 2021.

Za Komisi
Adina-Ioana VĂLEAN
členka Komise