



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Bruksela, 25 maja 2020 r.
(OR. en)**

**2020/0068 (COD)
LEX 2004**

**PE-CONS 16/1/20
REV 1**

**TRANS 185
MAR 66
CODEC 335**

**ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
USTANAWIAJĄCE SZCZEGÓLNE ŚRODKI TYMCZASOWE
W ZWIĄZKU Z EPIDEMIĄ COVID-19
DOTYCZĄCE ODNAWIANIA LUB PRZEDŁUŻANIA WAŻNOŚCI
NIEKTÓRYCH CERTYFIKATÓW I ŚWIADECTW, LICENCJI I ZEZWOLEŃ
ORAZ PRZESUNIĘCIA NIEKTÓRYCH
OKRESOWYCH KONTROLI I OKRESOWYCH SZKOLEŃ
W NIEKTÓRYCH OBSZARACH PRAWODAWSTWA
DOTYCZĄCEGO TRANSPORTU**

**ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/...**

z dnia 25 maja 2020 r.

**ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19
dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji
i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń
w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą¹,

¹ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 maja 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 20 maja 2020 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Epidemia COVID-19 i związany z nią kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego stanowią bezprecedensowe wyzwanie dla państw członkowskich i są dużym obciążeniem dla organów krajowych, obywateli Unii i podmiotów gospodarczych, w szczególności przewoźników. Kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego doprowadził do powstania nadzwyczajnych okoliczności, które mają wpływ na codzienną działalność właściwych organów w państwach członkowskich oraz na działalność przedsiębiorstw transportowych, jeśli chodzi o formalności administracyjne, których należy dopełniać w różnych sektorach transportu i których nie można było w racjonalny sposób przewidzieć w chwili przyjmowania odpowiednich środków. Te nadzwyczajne okoliczności mają istotny wpływ na różne dziedziny objęte prawem transportowym Unii.
- (2) W szczególności przewoźnicy i inne zainteresowane osoby mogą nie być w stanie dopełnić niezbędnych formalności lub procedur wymaganych niektórymi przepisami prawa Unii, związanych z odnawianiem lub przedłużeniem ważności certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń bądź przeprowadzić działań niezbędnych do utrzymania ich ważności. Z tych samych powodów właściwe organy państw członkowskich mogą nie być w stanie wypełnić swoich obowiązków wynikających z prawa Unii i zapewnić, aby odpowiednie wnioski złożone przez przewoźników zostały rozpatrzone przed upływem mających zastosowanie terminów. Należy zatem przyjąć środki w celu zaradzenia tym problemom oraz zagwarantowania zarówno pewności prawa, jak i prawidłowego działania odnośnych aktów prawnych. Należy wprowadzić dostosowania w tym zakresie, w szczególności w odniesieniu do niektórych terminów, z możliwością zatwierdzania przedłużeń przez Komisję na podstawie wniosku złożonego przez którekolwiek z państw członkowskich.

- (3) Dyrektywą 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹ ustanowiono przepisy mające zastosowanie do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób. Kierowcy ci muszą posiadać świadectwo kwalifikacji zawodowych i wykazać, że ukończyli szkolenie okresowe potwierdzone prawem jazdy lub kartą kwalifikacji kierowcy, które zawierają informacje o szkoleniu okresowym. Ze względu na trudności dla posiadacza świadectwa kwalifikacji zawodowych w ukończeniu szkoleń okresowych oraz w odnawianiu świadectw kwalifikacji zawodowych potwierdzających ukończenie tych szkoleń w związku z wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, które w niektórych państwach członkowskich rozpoczęły się przed 1 lutego 2020 r., należy przedłużyć ważność tych świadectw na okres siedmiu miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego. Środki podjęte w tym zakresie przez państwa członkowskie zgodnie z art. 8 ust. 2 i 3 dyrektywy 2003/59/WE, załącznika I do dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady² lub załącznika II do dyrektywy 2003/59/WE przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia powinny pozostać w mocy.

¹ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

² Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

- (4) Dyrektywą 2006/126/WE ustanowiono przepisy dotyczące praw jazdy. Przewiduje ona wzajemne uznawanie praw jazdy wydawanych przez państwa członkowskie na podstawie unijnego wzoru prawa jazdy i ustanawia minimalne wymagania dotyczące tych praw jazdy. W szczególności kierowcy pojazdów silnikowych muszą posiadać ważne prawo jazdy, które musi zostać przedłużone lub, w niektórych przypadkach, wymienione po upływie jego administracyjnego okresu ważności. Ze względu na trudności w przedłużaniu ważności praw jazdy wskutek nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, które w niektórych państwach członkowskich rozpoczęły się przed 1 lutego 2020 r., należy przedłużyć ważność niektórych praw jazdy na okres siedmiu miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość mobilności drogowej.

- (5) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014¹ ustanowiono przepisy dotyczące tachografów i transportu drogowego. Przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu pracy i okresów odpoczynku, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady² oraz w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³, ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia uczciwej konkurencji i bezpieczeństwa drogowego. Ze względu na potrzebę zapewnienia ciągłości świadczenia usług transportu drogowego, pomimo trudności w wykonywaniu regularnych przeglądów tachografów w wyniku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, przeglądy, o których mowa w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i które powinny były zostać przeprowadzone w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., powinny zostać przeprowadzone nie później niż sześć miesięcy od dnia, przed którym miały one zostać przeprowadzone zgodnie z tym artykułem. Z tego samego powodu trudności w przedłużaniu i wymianie kart kierowcy w wyniku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19 uzasadniają przyznanie właściwym organom państw członkowskich dodatkowego czasu na przeprowadzenie tych czynności. W takich przypadkach kierowcy powinni otrzymać możliwość i zostać zobowiązani do korzystania z wykonalnych rozwiązań alternatywnych w celu rejestrowania niezbędnych informacji dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu pracy i okresów odpoczynku do momentu otrzymania przez nich nowej karty.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

² Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

³ Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

- (6) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE¹ ustanowiono przepisy dotyczące okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Okresowe badania zdatności do ruchu drogowego stanowią część złożonego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. Ze względu na trudności w przeprowadzaniu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego w związku z wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, które w niektórych państwach członkowskich rozpoczęły się przed 1 lutego 2020 r., okresowe badania zdatności do ruchu drogowego, które miały zostać przeprowadzone w okresie między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. należy przeprowadzić w terminie późniejszym, lecz nie później niż siedem miesięcy po upływie pierwotnego terminu, a przedmiotowe świadectwa powinny zachować ważność do tego późniejszego terminu.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

- (7) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009¹ ustanowiono wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Epidemia COVID-19 i związany z nią kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego mają poważne konsekwencje dla sytuacji finansowej tego sektora, a niektóre przedsiębiorstwa transportowe nie spełniają już wymogu dotyczącego zdolności finansowej. Z uwagi na ograniczenie działalności wynikające z kryzysu zdrowia publicznego można oczekiwać, że przedsiębiorstwa będą potrzebowały więcej niż zazwyczaj czasu, aby wykazać, że wymóg dotyczący zdolności finansowej jest ponownie spełniany w sposób ciągły. Należy zatem przedłużyć maksymalny termin ustanowiony do tych celów w art. 13 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 z sześciu do dwunastu miesięcy w odniesieniu do ocen zdolności finansowej przedsiębiorstw transportowych obejmujących całość lub część okresu między 1 marca 2020 r. a 30 września 2020 r. W przypadku gdy takie uchybienie zostało już stwierdzone i termin ustalony przez właściwy organ jeszcze nie upłynął, właściwy organ powinien móc przedłużyć ten termin do łącznie 12 miesięcy.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

- (8) Rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009¹ oraz (WE) nr 1073/2009² ustanowiono, odpowiednio, wspólne zasady dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych. Międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy i międzynarodowy autobusowy i autokarowy przewóz osób są uzależnione między innymi od posiadania licencji wspólnotowej, a w przypadku kierowców będących obywatelami państw trzecich oraz prowadzących operacje transportu towarowego – od posiadania świadectwa kierowcy. Świadczenie regularnych usług autobusowych i autokarowych jest również zależne od zezwolenia. Te licencje, świadectwa i zezwolenia mogą być odnawiane po zweryfikowaniu, czy odpowiednie warunki są nadal spełnione. Ze względu na trudności w odnawianiu licencji oraz świadectw w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami wskutek epidemii COVID-19 należy przedłużyć ich ważność o sześć miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

- (9) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798¹ ustanowiono przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei. Z uwagi na środki izolacji w połączeniu z dodatkowym obciążeniem pracą w związku z powstrzymywaniem epidemii COVID-19, organy krajowe, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury napotykają trudności związane z odnawianiem jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz – w związku ze zbliżającym się wygaśnięciem obowiązujących autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – związane z wydawaniem takich autoryzacji na kolejny okres zgodnie z odpowiednio art. 10 i 12 tej dyrektywy. Termin odnowienia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa powinien zatem zostać przedłużony o sześć miesięcy, a przedmiotowe obecne jednolite certyfikaty bezpieczeństwa powinny odpowiednio zachować ważność. Podobnie ważność takich autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa powinna zostać przedłużona o sześć miesięcy.
- (10) Zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 niektóre państwa członkowskie przedłużyły okres transpozycji tej dyrektywy. W związku z powyższym w tych państwach członkowskich nadal mają zastosowanie przepisy dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady². Należy zatem przewidzieć również przedłużenie terminów odnowienia certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie art. 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE oraz sprecyzować, że przedmiotowe certyfikaty bezpieczeństwa i autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

² Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

- (11) Dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹ ustanowiono przepisy dotyczące przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Unii. Art. 14 ust. 5 i art. 16 tej dyrektywy stanowią, że licencja maszynisty zachowuje ważność przez dziesięć lat i podlega kontrolom okresowym. Ze względu na trudności w przedłużaniu ważności licencji wskutek nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, okres ważności licencji upływający w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. powinien zostać przedłużony o sześć miesięcy od daty ich wygaśnięcia. Należy również przyznać maszynistom dodatkowy sześciomiesięczny okres na przeprowadzenie kontroli okresowych.

¹ Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51).

- (12) Na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE¹ utworzono jednolity europejski obszar kolejowy. Zgodnie z art. 23 ust. 2 tej dyrektywy organy wydające licencje mogą przeprowadzać regularne przeglądy w celu zweryfikowania, czy przedsiębiorstwo kolejowe w dalszym ciągu spełnia wymogi odnoszące się do licencji określone w rozdziale III tej dyrektywy. Na podstawie art. 24 ust. 3 tej dyrektywy, organy wydające licencje mogą zawiesić lub cofnąć licencję z powodu niespełnienia wymogu dotyczącego zdolności finansowej i mogą wydać licencję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Ze względu na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez epidemię COVID-19 organy wydające licencję mają poważne trudności z przeprowadzaniem regularnych przeglądów dotyczących już wydanych licencji oraz z podejmowaniem stosownych decyzji dotyczących wydania nowych licencji po wygaśnięciu licencji tymczasowej. Terminy przeprowadzania regularnych przeglądów, które zgodnie z tą dyrektywą upływają w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., powinny zatem zostać przedłużone o sześć miesięcy. Podobnie ważność licencji tymczasowych upływająca w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. powinna zostać przedłużona o sześć miesięcy.
- (13) Art. 25 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE nakłada na organy wydające licencje obowiązek wydania decyzji w sprawie wniosku o wydanie licencji w terminie trzech miesięcy po przedłożeniu wszystkich stosownych informacji, w szczególności informacji, o których mowa w załączniku III do tej dyrektywy. Ze względu na trudności w podejmowaniu stosownych decyzji w wyniku nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19 należy przedłużyć ten termin o sześć miesięcy.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

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

- (15) Dyrektywą Rady 96/50/WE¹ ustanowiono warunki uzyskiwania świadectw kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami w Unii. Po ukończeniu 65. roku życia posiadacze świadectw kapitanów łodzi są zobowiązani do poddawania się okresowym badaniom lekarskim. Ze względu na środki podjęte w związku z epidemią COVID-19, a w szczególności na ograniczony dostęp do służby zdrowia w celu badań lekarskich, posiadacze świadectw kapitana łodzi mogą nie mieć możliwości przejścia wymaganych badań lekarskich w okresie, w którym obowiązują te środki. W związku z powyższym w przypadkach, w których termin na przeprowadzenie badań lekarskich w przeciwnym razie upłynąłby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., termin ten powinien zostać przedłużony o sześć miesięcy w każdym z przypadków. Przedmiotowe świadectwa kapitanów łodzi powinny odpowiednio zachować ważność.

¹ Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31).

- (16) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629¹ ustanowiono wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej. W art. 10 tej dyrektywy ustanowiono okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej. Ponadto art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629 stanowi, że dokumenty wchodzące w zakres tej dyrektywy i wydane przez właściwe organy państw członkowskich przed dniem 6 października 2018 r. na podstawie dyrektywy mającej uprzednio zastosowanie, a mianowicie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE² zachowują ważność do terminu ich wygaśnięcia. Środki podjęte w związku z epidemią COVID-19 mogą sprawić, że trudne lub wręcz niemożliwe w praktyce będzie przeprowadzanie inspekcji technicznych przez właściwe organy w celu przedłużenia ważności odpowiednich świadectw lub, w przypadku dokumentów, o których mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, ich wymiany. W związku z tym, w celu umożliwienia nieprzerwanej eksploatacji odpowiednich statków żeglugi śródlądowej, należy przedłużyć o okres sześciu miesięcy ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej i dokumentów wchodzących w zakres art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, które w przeciwnym razie utraciłyby ważność w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118).

² Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1).

- (17) Rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady¹ ustanowiono przepisy dotyczące wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych. Dyrektywą 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady² ustanowiono środki mające na celu wzmocnienie ochrony portów w obliczu zagrożenia zdarzeniami naruszającymi ochronę. Dyrektywa zapewnia także, aby wzmocnienie ochrony portów miało pozytywny wpływ na środki ochrony wprowadzone w ramach stosowania rozporządzenia (WE) nr 725/2004. Trwający kryzys w zakresie zdrowia publicznego utrudnia organom państw członkowskich przeprowadzanie inspekcji i przeglądów w zakresie ochrony na morzu w celu przedłużenia ważności niektórych dokumentów w zakresie ochrony na morzu. W związku z powyższym należy wydłużyć terminy odnowienia ocen stanu ochrony i planów ochrony wymaganych na mocy tych aktów prawnych Unii o rozsądny okres, aby umożliwić państwom członkowskim i sektorowi żeglugi wprowadzenie elastycznych i pragmatycznych rozwiązań, a także utrzymać otwarte istotne łańcuchy dostaw bez uszczerbku dla ochrony. Należy również zapewnić elastyczność w zakresie alarmów próbnych i ćwiczeń w zakresie ochrony na morzu, które zgodnie z wymogami aktów prawnych Unii w zakresie ochrony na morzu mają być przeprowadzane w określonych terminach.

¹ Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6).

² Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów (Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 28).

- (18) W przypadku gdy państwo członkowskie uzna, że stosowanie przepisów, od których niniejsze rozporządzenie wprowadza odstępstwo, dotyczących między innymi odnawiania lub przedłużania ważności certyfikatów, świadectw, licencji lub zezwoleń, prawdopodobnie będzie nadal niewykonalne po terminach określonych w niniejszym rozporządzeniu ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, Komisja powinna – na wniosek danego państwa członkowskiego – być upoważniona w odpowiednich przypadkach do zezwolenia danemu państwu członkowskiemu na dalsze przedłużenie okresów określonych w niniejszym rozporządzeniu. W celu zagwarantowania pewności prawa przy jednoczesnym zapewnieniu, aby bezpieczeństwo i ochrona transportu nie były zagrożone, takie przedłużenie powinno być ograniczone do tego, co jest niezbędne w celu objęcia okresu, w którym przeprowadzanie formalności, procedur, ocen i szkoleń może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie powinno być dłuższe niż sześć miesięcy.
- (19) Epidemia COVID-19 wpłynęła na całą Unię, ale nie w jednorodny sposób. Państwa członkowskie odczuły jej skutki w różnym stopniu i w różnym czasie. Z uwagi na to, że odstępstwa od przepisów, które obowiązywałyby w zwykłych okolicznościach, powinny ograniczać się do tego, co jest niezbędne, państwa członkowskie powinny mieć możliwość – w odniesieniu do dyrektywy 2006/126/WE, rozporządzenia (UE) nr 165/2014, dyrektywy 2014/45/UE, rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 oraz dyrektywy 2007/59/WE – dalszego stosowania tych aktów prawnych bez stosowania odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, w przypadkach gdy stosowanie tych aktów prawnych jest nadal wykonalne. Ma to też zastosowanie w przypadku, gdy państwo członkowskie napotkało takie trudności, lecz podjęło odpowiednie środki krajowe w celu ich zmniejszenia. Państwa członkowskie, które zdecydują się skorzystać z tej możliwości, nie powinny jednak utrudniać podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym korzystania z odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, które stosuje się w innym państwie członkowskim, i powinny w szczególności uznawać wszelkie licencje, certyfikaty i świadectwa oraz zezwolenia, których ważność została przedłużona na mocy niniejszego rozporządzenia.

- (20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przedłużenie ustanowionych w prawie Unii terminów odnawiania i przedłużania okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz opóźnienie niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w odpowiedzi na nadzwyczajne okoliczności spowodowane epidemią COVID-19 w obszarze transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz ochrony na morzu, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, lecz mogą, ze względu na skalę lub skutki proponowanego działania, zostać osiągnięte w skuteczniejszy sposób na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (21) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19 uznano za stosowne przewidzieć możliwość odstąpienia od ośmioletniego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (22) Z uwagi na nieprzewidywalny i nagły charakter epidemii COVID-19 niemożliwe było przyjęcie odpowiednich środków w terminie. Z tego powodu przepisy niniejszego rozporządzenia powinny obejmować również okres poprzedzający jego wejście w życie. Z uwagi na charakter tych przepisów takie podejście nie skutkuje naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych osób.

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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczególne środki tymczasowe mające zastosowanie do odnowienia i przedłużenia okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w reakcji na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez epidemię COVID-19 w obszarze transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz bezpieczeństwa morskiego.

Artykuł 2

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2003/59/WE

1. Niezależnie od art. 8 ust. 2 i 3 dyrektywy 2003/59/WE terminy ukończenia przez posiadacza świadectwa kwalifikacji zawodowych okresowych szkoleń, które w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o okres siedmiu miesięcy. Świadectwa kwalifikacji zawodowej odpowiednio zachowują ważność.
2. Ważność oznakowania zharmonizowanym kodem unijnym „95”, określonego w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE, umieszczonego przez właściwe organy na prawie jazdy lub na karcie kwalifikacji kierowcy, o których mowa w art. 10 ust. 1 dyrektywy 2003/59/WE, na podstawie świadectw kwalifikacji zawodowej, o których mowa w ust. 1 tego artykułu, uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty wskazanej na każdym takim prawie jazdy lub każdej takiej karcie kwalifikacji kierowcy.

3. Ważność kart kwalifikacji kierowcy, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 2003/59/WE, która w przeciwnym razie upłynęłaby między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty wygaśnięcia wskazanej na każdej takiej karcie.
4. Bez uszczerbku dla działań transgranicznych, o których mowa w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu, utrzymana zostaje ważność środków podjętych przez państwa członkowskie zgodnie z przepisami dyrektyw 2003/59/WE i 2006/123/WE, o których mowa w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu w okresie między 1 lutego 2020 r. a ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
5. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że ukończenie okresowego szkolenia lub jego certyfikacja, oznakowanie zharmonizowanym kodem unijnym „95” lub przedłużenie ważności kart kwalifikacji kierowcy, mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na stosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., lub okresu siedmiu miesięcy określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

Artykuł 3

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2006/126/WE

1. Niezależnie od art. 7 dyrektywy 2006/126/WE oraz pkt 3 lit. d) załącznika I do tej dyrektywy, ważność praw jazdy, która w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upływałaby w okresie między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty upływu ważności podanej na każdym takim prawie jazdy.

2. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności praw jazdy może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu siedmiu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.
3. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 2, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności praw jazdy może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

4. Jeżeli w okresie między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności praw jazdy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub podjęło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może – po poinformowaniu Komisji – podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Artykuł 4

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

1. Niezależnie od art. 23 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, regularne przeglądy przewidziane w ust. 1 tego artykułu, które w przeciwnym razie zgodnie z tym ustępem musiałyby zostać przeprowadzone między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., przeprowadza się nie później niż sześć miesięcy od dnia, do którego w przeciwnym razie musiałyby zostać przeprowadzone zgodnie z tym artykułem.
2. Niezależnie od art. 28 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w przypadku gdy kierowca ubiega się o przedłużenie karty kierowcy zgodnie z ust. 1 tego artykułu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., właściwe organy państwa członkowskiego wydają nową kartę kierowcy nie później niż dwa miesiące od otrzymania wniosku. Do czasu, gdy kierowca otrzyma nową kartę kierowcy od organów wydających karty, do kierowcy stosuje się odpowiednio art. 35 ust. 2 tego rozporządzenia, pod warunkiem że kierowca może udowodnić, że wystąpił zgodnie z art. 28 ust. 1 tego rozporządzenia o przedłużenie karty kierowcy.

3. Niezależnie od art. 29 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w przypadku gdy kierowca ubiega się o wydanie zastępczej karty kierowcy zgodnie z ust. 4 tego artykułu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., właściwe organy państwa członkowskiego wydają kartę zastępczą nie później niż dwa miesiące od otrzymania wniosku. Niezależnie od art. 29 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 kierowca może kontynuować jazdę do chwili otrzymania od organów wydających karty nowej karty kierowcy, pod warunkiem że kierowca może udowodnić, że karta kierowcy została zwrócona do właściwego organu w związku z jej uszkodzeniem lub wadliwym działaniem i że zwrócił się o kartę zastępczą.
4. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że prowadzenie regularnych przeglądów, przedłużanie kart kierowcy lub wydawanie zastępczych kart kierowcy wymagane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub mających zastosowanie terminów wydania nowej karty kierowcy, lub obu tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.
5. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym prowadzenie regularnych przeglądów lub przedłużanie kart kierowcy lub wydawanie zastępczych kart kierowcy mogą pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

6. Jeżeli w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających prowadzenie regularnych przeglądów, przedłużanie kart kierowcy lub wydawanie zastępczych kart kierowcy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub podjęło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może – po poinformowaniu Komisji – podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1, 2 i 3. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Artykuł 5

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2014/45/UE

1. Niezależnie od art. 5 ust. 1 i art. 10 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE oraz pkt 8 załącznika II do tej dyrektywy, terminy badań zdatności do ruchu drogowego, które to badania w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami musiałyby zostać przeprowadzone w okresie między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres siedmiu miesięcy.

2. Niezależnie od art. 8 dyrektywy 2014/45/UE i pkt 8 załącznika II do tej dyrektywy, ważność świadectw zdatności do ruchu drogowego, których data ważności przypada między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy.
3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego lub wydawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu siedmiu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.
4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego lub wydawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego mogą pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

5. Jeżeli w okresie między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego lub wydawania świadectw zdatności do ruchu drogowego w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub podjęło stosowne środki krajowe w celu ich zmniejszenia, państwo to może – po poinformowaniu Komisji – podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Artykuł 6

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

1. Niezależnie od art. 13 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w przypadku gdy właściwy organ na podstawie rocznych sprawozdań finansowych lub poświadczeń, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia, za lata finansowe obejmujące całość lub część okresu między 1 marca a 30 września 2020 r., stwierdza, że przedsiębiorca transportowy nie spełnia wymogu dotyczącego zdolności finansowej określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia, termin określony przez właściwy organ na potrzeby art. 13 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia nie może przekraczać 12 miesięcy.
2. Niezależnie od art. 13 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w przypadku gdy właściwy organ stwierdził przed ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], że dany przedsiębiorca transportowy nie spełnił wymogu dotyczącego zdolności finansowej określonego w art. 13 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia, i określił dla tego przedsiębiorcy transportowego termin na uregulowanie tej sytuacji, właściwy organ może – pod warunkiem że termin ten nie upłynął przed ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] – przedłużyć ten termin. Termin ten nie może przekraczać 12 miesięcy.

Artykuł 7

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

1. Niezależnie od art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, ważność licencji wspólnotowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy. Uwierzytelnione wypisy zachowują odpowiednio ważność.
2. Niezależnie od art. 5 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, ważność świadectw kierowcy, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy.
3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji wspólnotowych lub świadectw kierowcy może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

5. Jeżeli w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności licencji wspólnotowych lub świadectw kierowcy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka, państwo to może – po poinformowaniu Komisji – podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Artykuł 8

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

1. Niezależnie od art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, ważność licencji wspólnotowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy. Uwierzytelnione wypisy odpowiednio zachowują ważność.
2. Niezależnie od art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 decyzje w sprawie wniosków o zezwolenie na świadczenie usług regularnych złożonych przez przewoźników w okresie od 12 grudnia 2019 r. do 31 sierpnia 2020 r. są podejmowane przez organ wydający w terminie sześciu miesięcy od daty złożenia wniosku. Niezależnie od art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody w odniesieniu do takiego wniosku zgodnie z ust. 1 tego artykułu, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w sprawie wniosku w terminie trzech miesięcy. Jeżeli organ wydający nie otrzyma odpowiedzi w ciągu trzech miesięcy, uznaje się, że organy, do których się zwrócono, wyrażają zgodę, i organ wydający może udzielić zezwolenia. Przedłużenie terminu do trzech miesięcy w przypadku państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody na podstawie art. 8 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1073/2009, ma zastosowanie do wniosków otrzymanych przez państwa po ... [dwa miesiące przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji wspólnotowych może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresów między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub między 12 grudnia 2019 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub kombinacji tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.
4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności licencji wspólnotowych może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

5. Jeżeli w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności licencji wspólnotowych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub podjęło stosowne środki krajowe w celu ich zmniejszenia, państwo to może – po poinformowaniu Komisji – podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Artykuł 9

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/798

1. Niezależnie od art. 10 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/798, terminy odnowienia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy. Przedmiotowe jednolite certyfikaty bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.

2. Niezależnie od art. 12 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy.
3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z art. 10 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/798 lub przedłużanie ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.
4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub przedłużanie ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa mogą pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może dłuższy niż sześć miesięcy.

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

Artykuł 10

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2004/49/WE

1. Niezależnie od art. 10 ust. 5 dyrektywy 2004/49/WE terminy odnowienia certyfikatów bezpieczeństwa, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy. Przedmiotowe certyfikaty bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.
2. Niezależnie od art. 11 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE terminy odnowienia autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy. Przedmiotowe autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.
3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

Artykuł 11

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2007/59/WE

1. Niezależnie od art. 14 ust. 5 dyrektywy 2007/59/WE ważność licencji, która w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy od daty upływu ważności każdej takiej licencji.
2. Niezależnie od art. 16 i załączników II i VII do dyrektywy 2007/59/WE terminy przeprowadzenia kontroli okresowych, które w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o okres sześciu miesięcy. Licencje, o których mowa w art. 14 i świadectwa, o których mowa w art. 15 tej dyrektywy odpowiednio zachowują ważność.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji lub przeprowadzanie kontroli okresowych mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.
4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności licencji lub przeprowadzanie kontroli okresowych mogą pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

5. Jeżeli w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających odnowienie licencji lub przeprowadzenie kontroli okresowych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub podjęło stosowne środki krajowe w celu ich zmniejszenia, państwo to może – po poinformowaniu Komisji – podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Artykuł 12

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2012/34/UE

1. Niezależnie od art. 23 ust. 2 dyrektywy 2012/34/WE, gdy organ wydający licencje wprowadził obowiązek regularnych przeglądów, terminy przeprowadzania regularnych przeglądów, które w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy.

2. Niezależnie od art. 24 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE ważność licencji tymczasowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy od daty upływu ważności określonej w każdej licencji tymczasowej.
3. Niezależnie od art. 25 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE organ wydający licencje podejmuje decyzję w odniesieniu do wniosków złożonych w okresie między 12 stycznia 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. nie później niż dziewięć miesięcy po przedłożeniu wszystkich odpowiednich informacji, w szczególności danych wymienionych w załączniku III do tej dyrektywy.
4. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie regularnych przeglądów lub zniesienie zawieszenia licencji lub wydawanie nowych licencji w przypadkach gdy licencje zostały uprzednio cofnięte, mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

Artykuł 13

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

Niezależnie od art. 24 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w przypadku gdy organ wydający licencje, po sprawdzeniu w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. spełniania wymogów, o czym mowa w tym przepisie, stwierdzi, że przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymogów dotyczących zdolności finansowej, o których mowa w art. 20 tej dyrektywy, może on, do 31 sierpnia 2020, podjąć decyzję, że nie zawiesi lub nie cofnie licencji tego przedsiębiorstwa kolejowego, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu oraz istnieje realna szansa na zadowalającą restrukturyzację finansową tego przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu następnych sześciu miesięcy.

Artykuł 14

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 96/50/WE

1. Niezależnie od art. 6 ust. 2 dyrektywy 96/50/WE terminy przejścia badań medycznych, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy. Świadectwa kapitanów łodzi dla osób podlegających obowiązkowi poddania się badaniu lekarskiemu, o którym mowa w art. 6 ust. 2 tej dyrektywy, odpowiednio zachowują ważność.
2. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przejście badań medycznych może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie odpowiednio przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy określonego w ust. 1, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.
3. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 2, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przejście badań medycznych może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

Artykuł 15

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/1629

1. Niezależnie od art. 10 dyrektywy (UE) 2016/1629 ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy.
2. Niezależnie od art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629 ważność dokumentów objętych zakresem stosowania tej dyrektywy i wydanych przez właściwe organy państw członkowskich na mocy dyrektywy 2006/87/WE przed dniem 6 października 2018 r., która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy.
3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej lub dokumentów, o których mowa w ust. 2, może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

Artykuł 16

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

1. Niezależnie od art. 3 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 terminy przeprowadzania okresowych przeglądów ocen stanu ochrony obiektu portowego, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone do 30 listopada 2020 r.
2. W drodze odstępstwa od sekcji 13.6 części B załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, jeżeli alarmy próbne nie mogły lub nie mogą być przeprowadzane w 2020 r. z częstotliwością określoną w tej sekcji, są one przeprowadzane co najmniej dwa razy w ciągu 2020 r., w maksymalnym odstępście czasu wynoszącym sześć miesięcy.

3. Niezależnie od sekcji 13.7 i 18.6 części B załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004 terminy 18 miesięcy na przeprowadzenie różnych typów ćwiczeń, które to terminy w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie dłużej niż do 31 grudnia 2020 r.
4. Na potrzeby wymogu określonego w sekcjach 13.7 i 18.6 części B załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, zgodnie z którym różne typy ćwiczeń przeprowadza się co najmniej raz na rok kalendarzowy, ćwiczenia przeprowadzone w 2021 r. w okresie objętym zezwoleniem wydanym na podstawie ust. 5 niniejszego artykułu uznaje się za przeprowadzone również w 2020 r.
5. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie ocen stanu ochrony obiektu portowego lub różnych typów ćwiczeń, o których mowa w sekcjach 13.7 i 18.6 części B załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów i terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., terminów lub okresu sześciu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 3, lub dowolnej ich kombinacji. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

6. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 5, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów i terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 3, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przeprowadzanie ocen stanu ochrony obiektu portowego lub różnych typów ćwiczeń może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

Artykuł 17

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2005/65/WE

1. Niezależnie od art. 10 dyrektywy 2005/65/WE terminy przeprowadzania przeglądów ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów, które w przeciwnym razie zgodnie z tym artykułem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie dłużej niż do 30 listopada 2020 r.
2. Niezależnie od art. 7 ust. 7 i załącznika III do dyrektywy 2005/65/WE okresy 18 miesięcy na przeprowadzenie ćwiczeń szkoleniowych, które w przeciwnym razie zgodnie z tym załącznikiem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie dłużej niż do 30 listopada 2020 r.

3. Na potrzeby wymogu określonego w załączniku III do dyrektywy 2005/65/WE, zgodnie z którym ćwiczenia szkoleniowe przeprowadza się co najmniej raz na rok kalendarzowy, ćwiczenia szkoleniowe przeprowadzone w 2021 r. w okresie objętym zezwoleniem wydanym na podstawie ust. 4 niniejszego artykułu uznaje się za przeprowadzone również w 2020 r.
4. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie przeglądów ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów lub terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., terminów lub okresu sześciu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2 lub dowolnej ich kombinacji. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.
5. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów i terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przeprowadzanie przeglądów oceny stanu ochrony portów i planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

Artykuł 18
Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od ... [siedem dni po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 6, art. 5 ust. 5, art. 7 ust. 5, art. 8 ust. 5 oraz art. 11 ust. 5 stosuje się od ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Akapity pierwszy, drugi i trzeci niniejszego artykułu nie mają wpływu na retroaktywne skutki przewidziane w art. 2-17.

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

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący