

Bruksela, 29 kwietnia 2020 r.  
(OR. en)

7652/20

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2020/0068(COD)

---

---

TRANS 177  
MAR 60  
CODEC 322

## WNIOSEK

---

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	29 kwietnia 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 176 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY ustanawiającego szczególne i tymczasowe środki w związku z pandemią COVID-19 oraz dotyczące ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 176 final.

Załącznik: COM(2020) 176 final

Bruksela, dnia 29.4.2020 r.  
COM(2020) 176 final

2020/0068 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

Celem niniejszego projektu rozporządzenia jest ustanowienie szczególnych i tymczasowych środków mających zastosowanie do odnowienia i przedłużenia okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji oraz zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i szkoleń w reakcji na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez pandemię COVID-19 w obszarze transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz bezpieczeństwa morskiego.

Pandemia 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 w sektorze transportowym. Kryzys związany z COVID-19 doprowadził do powstania nadzwyczajnych okoliczności, które mają wpływ na codzienną działalność właściwych organów w państwach członkowskich oraz na działalność przedsiębiorstw transportowych, jeśli chodzi o formalności administracyjne, których należy dopełniać w różnych sektorach transportu. Okoliczności te nie mogły zostać w sposób racjonalny przewidziane w chwili przyjmowania prawodawstwa Unii w tej dziedzinie.

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

Dotyczy to na przykład praw jazdy, badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, licencji wspólnotowych oraz świadectw kierowcy dotyczących świadczenia usług transportu drogowego towarów, jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji dla przedsiębiorstw kolejowych, świadectw kapitana łodzi lub ocen stanu ochrony portów itp. Istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że te certyfikaty i świadectwa, licencje oraz zezwolenia, których ważność zgodnie z prawem Unii wygasłaby w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., nie mogą zostać odnowione w odpowiednim terminie.

W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa transportu i pewności prawa oraz w celu uniknięcia potencjalnych zakłóceń na rynku, należy przyjąć przepisy tymczasowe przedłużające ważność tych certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń, które wygasłyby w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., oraz utrzymujące ich ważność przez rozsądny okres w trakcie trwania i po zakończeniu pandemii COVID-19.

Analogicznie należy przedłużyć terminy dotyczące odpowiednich formalności oraz, w związku z tym, utrzymać ważność licencji, certyfikatów i podobnych dokumentów. W stosownych przypadkach należy zezwolić na alternatywne środki umożliwiające właściwą

kontrolę i nadać im obowiązkowy charakter. Dotyczy to na przykład tachografów, w przypadku gdy ważność karty kierowcy wygasa, a wydanie nowej karty nie jest możliwe.

Ponadto możliwe jest, że ze względu na środki wprowadzone przez dane państwo członkowskie w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się COVID-19, przedłużenie ważności certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń pozostaje niewykonalne po upływie terminu, o którym mowa w jednym z odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia. Jeżeli na wniosek zainteresowanego państwa członkowskiego w takim przypadku Komisja stwierdzi, że okoliczności tego wymagają, Komisja upoważnia dane państwo członkowskie do zastosowania przedłużenia odpowiedniego okresu lub okresów. Takie przedłużenie powinno być ograniczone do okresu, w którym trudności z odnowieniem certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń mogą utrzymywać się w danym państwie członkowskim.

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

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

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Skuteczne funkcjonowanie wewnętrznego rynku usług transportowych i powiązanych usług jest uzależnione od nieprzerwanego świadczenia usług transportowych przez operatorów. Negatywne skutki obecnego kryzysu mogłyby, ze względu na brak możliwości spełnienia przez przedsiębiorstwa obowiązujących wymogów, narazić na szwank ich działalność. Mogą one również prowadzić do niedoboru personelu niezbędnego do prowadzenia takiej działalności, ze względu na brak niezbędnych dokumentów uprawniających pracowników do legalnego wykonywania zawodu. Proponowane w niniejszym rozporządzeniu przepisy odnoszą się do tego poważnego problemu, zapewniając pewność prawa i umożliwiając prowadzenie działalności zawodowej w transporcie.

## **2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ**

- **Podstawa prawna**

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

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

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

- **Proporcjonalność**

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

- **Wybór instrumentu**

Niniejszy wniosek dotyczy przepisów szczegółowych, które mają wpływ na stosowanie kilku dyrektyw i rozporządzeń. Przepisy proponowanego aktu powinny być niezwłocznie i bezpośrednio stosowane, aby natychmiast zagwarantowana została pewność prawa na potrzeby przewoźników i innych zainteresowanych osób, a także organów państw członkowskich. Ważność odpowiednich certyfikatów, zezwoleń i licencji, jak również obowiązek poddania się okresowym kontrolom, szkoleniom lub egzaminom należy zatem przedłużyć *ex lege*, nawet wówczas, gdy odnośne kwestie są regulowane dyrektywą. Niniejszy akt ustawodawczy powinien zatem mieć formę rozporządzenia, które jest bezpośrednio stosowane i nie wymaga transpozycji do prawa krajowego.

### 3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na pilny charakter problemu nie przeprowadzono formalnych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Zarówno organy państw członkowskich, jak i zainteresowane strony wezwały jednak Komisję do przyjęcia wniosku w sprawie odpowiednich środków, a kilka z nich wyraziło obawy dotyczące rozdrobnienia, które mogłoby nastąpić w przypadku niepodjęcia działań przez Unię. W rzeczywistości kilka państw członkowskich już przyjęło lub zapowiedziało rychłe przyjęcie środków krajowych przedłużających ważność certyfikatów i zezwoleń. Stowarzyszenia transportowe wyraziły obawy dotyczące takich nieskoordynowanych inicjatyw krajowych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Jak wyjaśniono powyżej, właściwe zgromadzenie wiedzy fachowej nie było możliwe ze względu na pilny charakter problemu.

- **Ocena skutków**

Z uwagi na pilny charakter problemu nie przeprowadzono oceny skutków. Niniejszy wniosek nie zmienia zasad i mechanizmów ustanowionych w odnośnym prawodawstwie Unii i nie nakłada na zainteresowane strony nowych obowiązków. Ma on na celu przede wszystkim zapewnienie, aby z wyjątkowych przyczyn związanych z pandemią COVID-19, na krótki okres przedłużono ważność certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń oraz niektóre terminy.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy

#### 4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy

#### 5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Środek nie zawiera żadnych szczególnych ustaleń w zakresie monitorowania lub sprawozdawczości. Z uwagi jednak na utrzymującą się niepewność co do dalszego rozwoju pandemii COVID-19, a w szczególności możliwość występowania kolejnych fal zakażeń oraz ponownego wprowadzenia blokad, a także potrzebę uwzględnienia różnych sytuacji w poszczególnych państwach członkowskich, Komisja powinna zostać upoważniona do zezwolenia na stosowanie dodatkowych terminów na wniosek któregośkolwiek z państw członkowskich. Podobnie jak przewidziano w art. 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006<sup>1</sup>, procedura ta jest prosta i w związku z tym umożliwia szybkie przyjęcie wszelkich niezbędnych decyzji.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

- **Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG<sup>2</sup>.**

Dyrektywą 2003/59/WE ustanowiono wymogi dotyczące wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia zawodowych kierowców samochodów ciężarowych i autobusów w celu zapewnienia bezpieczeństwa na europejskich drogach. Celem dyrektywy jest ustanowienie zharmonizowanych minimalnych standardów kwalifikacji w całej Unii. Dyrektywa nakłada na kierowców obowiązek odbycia kształcenia zawodowego, a następnie przechodzenia szkoleń okresowych co pięć lat. Ze względu na obecną pandemię COVID-19 kierowcy podlegający obowiązkowi szkoleń mogą nie być w stanie dopełnić tego obowiązku lub mogą nie mieć możliwości odnowienia dokumentów potwierdzających przejście okresowego szkolenia. Należy zatem przedłużyć ważność świadectw kwalifikacji zawodowej, oznakowania zharmonizowanym kodem unijnym „95” umieszczonego na prawie jazdy albo na karcie kwalifikacji kierowcy w oparciu o takie świadectwa lub kartę kwalifikacji kierowcy, których ważność, zgodnie z tymi przepisami, wygaśnie w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r. Ważność tych dokumentów należy uznać za przedłużoną na okres sześciu miesięcy, w związku z czym powinny one pozostać ważne w celu zapewnienia ciągłości transportu drogowego.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Dz.U. L 226 z 10.9.2003, str. 4.

- **Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie)<sup>3</sup>.**

Dyrektywa 2006/126/WE przewiduje wzajemne uznawanie praw jazdy wydawanych przez państwa członkowskie na podstawie unijnego wzoru prawa jazdy. Ustanowiono w niej minimalne wymogi dotyczące tych praw jazdy w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ułatwienia przemieszczania się obywatelom poruszającym się na terytorium Unii oraz ograniczenia możliwości oszustw. Na mocy dyrektywy wprowadzono zatem zharmonizowane okresy ważności dla wszystkich kategorii prawa jazdy. Ze względu na obecną pandemię COVID-19 posiadacze praw jazdy mogą nie mieć możliwości odnowienia lub wymiany prawa jazdy. W związku z powyższym prawa jazdy, które zgodnie z tymi przepisami wygasłyby w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., powinny zatem zostać uznane za przedłużone na okres sześciu miesięcy w celu zapewnienia ciągłości mobilności drogowej.

- **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego<sup>4</sup>.**

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

Ponadto, w odniesieniu do nieważnych kart kierowcy, kierowcy, którzy zwrócili się o wydanie nowej karty zgodnie z art. 28 rozporządzenia w sprawie tachografów, powinni

<sup>3</sup> Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18.

<sup>4</sup> Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1.

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

- **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE<sup>5</sup>.**

Dyrektywa 2014/45/UE określa zharmonizowane minimalne wymagania dotyczące okresowych badań zdatności do ruchu drogowego. Odnoszą się one w szczególności do częstotliwości badań i w konsekwencji do ważności świadectw zdatności do ruchu drogowego. Ze względu na obecne wyjątkowe okoliczności związane z pandemią COVID-19 czynności te mogą stać się niewykonalne w praktyce. Należy zatem zezwolić, aby badania zdatności do ruchu drogowego, które miały zostać przeprowadzone w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., odbyły się w późniejszym terminie, lecz nie później niż sześć miesięcy po upływie pierwotnego terminu, a odpowiednie świadectwa powinny zachować ważność.

- **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<sup>6</sup>.**

Rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009 ustanowiono wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. W obecnych okolicznościach większa niż zwykle liczba przedsiębiorstw transportowych może być zagrożona niespełnieniem kryterium zdolności finansowej ze względu na ograniczenie działalności, a w konsekwencji zmniejszenie obrotu, co może prowadzić do obniżenia poziomu zasobów własnych tych przedsiębiorstw. W związku z powyższym przewoźnicy, których przedsiębiorstwa są rentowne pod względem strukturalnym, mogą stracić koncesję, co oznacza koniec ich działalności transportowej. Zgodnie z art. 13 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w przypadku gdy przedsiębiorstwa transportowe nie spełniają już wymogów dotyczących zdolności finansowej, właściwe organy mogą wyznaczyć termin nieprzekraczający sześciu miesięcy na wykazanie, że ten wymóg będzie ponownie spełniany w sposób ciągły. Z uwagi jednak na obecne zaprzestanie działalności i brak dochodów, ten maksymalny okres wydaje się zbyt krótki, a zatem powinien zostać przedłużony do dwunastu miesięcy w odniesieniu do ocen przeprowadzonych i decyzji podjętych w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 grudnia 2020 r.

- **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych<sup>7</sup>.**

---

<sup>5</sup> Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51.

<sup>6</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

<sup>7</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72.



- **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<sup>8</sup>.**

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

Licencja wspólnotowa stanowi potwierdzenie, że przewoźnicy mają siedzibę w Unii i spełniają wymogi niezbędne do świadczenia międzynarodowych usług transportowych. Ponadto, w przypadku międzynarodowego przewozu towarów, jeżeli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, kierowca ten powinien posiadać świadectwo kierowcy zgodnie z przepisami rozdziału II rozporządzenia nr 1072/2009. Umożliwia ono państwom członkowskim skuteczne sprawdzenie, czy kierowcy z państw trzecich są legalnie zatrudnieni lub pozostają do dyspozycji profesjonalnego przewoźnika odpowiedzialnego za dany przewóz.

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

- **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei<sup>9</sup>.**
- **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**

<sup>8</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88.

<sup>9</sup> Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102.

## **infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei)<sup>10</sup>.**

Dyrektywa 2004/49/WE i dyrektywa (UE) 2016/798 regulują certyfikację i autoryzację w zakresie bezpieczeństwa w Unii. Dyrektywa 2004/49/WE została uchylona dyrektywą (UE) 2016/798 ze skutkiem od dnia 16 czerwca 2020 r. Do tego dnia nadal stosuje się ona do tych państw członkowskich, które do tego samego dnia przedłużyły okres transpozycji dyrektywy (UE) 2016/798 na podstawie art. 33 ust. 2 tej dyrektywy.

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

Na podstawie art. 10 ust. 5 dyrektywy 2004/49/WE certyfikat bezpieczeństwa jest odnawiany na wniosek przedsiębiorstwa kolejowego w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat. Na podstawie art. 11 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa jest odnawiana na wniosek zarządcy infrastruktury w odstępach czasu nieprzekraczających pięciu lat.

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

## **– Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty<sup>11</sup>.**

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

## **– Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego<sup>12</sup>.**

<sup>10</sup> Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.

<sup>11</sup> Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

<sup>12</sup> Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

Art. 24 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE stanowi, że w przypadku gdy licencja została zawieszona lub cofnięta z powodu niespełnienia wymogów w zakresie zdolności finansowej, organ wydający licencje może wydać licencję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Maksymalny okres ważności licencji tymczasowej wynosi jednak sześć miesięcy. Ze względu na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez pandemię COVID-19 organy mają poważne trudności z podejmowaniem stosownych decyzji, tj. decyzji w sprawie wydania nowych licencji na okres po wygaśnięciu licencji tymczasowej. Okres ważności przedmiotowych licencji tymczasowych wydanych lub wygasających w okresie od 1 marca 2020 r. do 30 sierpnia 2020 r. powinien zatem zostać przedłużony o sześć miesięcy.

Art. 25 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE nakłada na organ wydający licencje obowiązek wydania decyzji w sprawie wniosku o wydanie licencji w terminie trzech miesięcy. Jednak ze względów, o których wspomniano powyżej, organy wydające licencje nie są w stanie podjąć działań w odpowiednim terminie. Proponuje się zatem przedłużenie tym organom odpowiedniego terminu o sześć miesięcy w odniesieniu do wniosków złożonych w okresie od 12 stycznia 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r.

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

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

- **Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie<sup>13</sup>.**

<sup>13</sup> Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31.

Art. 6 ust. 2 dyrektywy 96/50/WE zobowiązuje posiadaczy świadectwa, by poddawali się badaniu lekarskiemu w ciągu trzech miesięcy od ukończenia 65 lat, a następnie co roku. Jednakże ze względu na to, że dostęp do służby zdrowia jest ograniczony w przypadku badań niebędących nagłymi przypadkami, ze względu na środki podjęte w związku z pandemią COVID-19, posiadacze świadectw kapitana łodzi mogą nie mieć możliwości poddania się badaniom lekarskim w okresie, którego dotyczą te środki. W związku z powyższym w przypadkach, w których termin na przeprowadzenie badań lekarskich upływa w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., termin ten powinien zostać przedłużony o sześć miesięcy w każdym z przypadków.

- **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE<sup>14</sup>.**

Okres ważności unijnych świadectw zdolności żeglugowej jest określony w art. 10 dyrektywy (UE) 2016/1629. Ponadto w art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629 przewidziano ciągłość ważności dokumentów wchodzących w zakres tej dyrektywy i wydanych przez właściwe organy państw członkowskich na podstawie mającej uprzednio zastosowanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiającej wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylającej dyrektywę Rady 82/714/EWG<sup>15</sup>.

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

W związku z tym, z uwagi na pewność prawa i w celu umożliwienia nieprzerwanej eksploatacji odpowiednich statków żeglugi śródlądowej, należy przedłużyć o okres sześciu miesięcy ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej, a także dokumentów wchodzących w zakres art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, które w przeciwnym razie wygasłyby w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r.

- **Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych<sup>16</sup>.**
- **Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów<sup>17</sup>.**

Pandemia COVID-19 spowodowała, że prowadzenie inspekcji i przeglądów w zakresie ochrony na morzu jest w tym okresie trudne, ponieważ wymagają one fizycznej obecności inspektorów w porcie, obiektach portowych i na statkach. Często oznacza to, że nie można odnowić certyfikatów, ocen i planów wymaganych unijnymi przepisami w zakresie bezpieczeństwa morskiego w wyznaczonych terminach. W związku z powyższym należy zapewnić elastyczne i pragmatyczne rozwiązania bez uszczerbku dla bezpieczeństwa polegające na przedłużeniu ważności tych dokumentów o odpowiednią ilość czasu,

<sup>14</sup> Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118.

<sup>15</sup> Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1.

<sup>16</sup> Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6.

<sup>17</sup> Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 28.

w zależności od potrzeb. Dotyczy to również częstotliwości alarmów próbnych i ćwiczeń w zakresie ochrony na morzu, które również mogą być trudne do przeprowadzenia w okresie obowiązywania krajowych blokad.

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**ustanawiające szczególne i tymczasowe środki w związku z pandemią COVID-19 oraz dotyczące ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i 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,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>18</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>19</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pandemia 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 związany z COVID-19 doprowadził do powstania nadzwyczajnych okoliczności, które mają wpływ na codzienną działalność właściwych organów w państwach członkowskich oraz na działalność przedsiębiorstw transportowych, jeśli chodzi o formalności administracyjne, których należy dopełniać w różnych sektorach transportu – czego nie można było w racjonalny sposób przewidzieć w chwili przyjmowania przepisów w tym obszarze. Te nadzwyczajne okoliczności mają istotny wpływ na różne dziedziny objęte prawem transportowym Unii.

---

<sup>18</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>19</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- (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 dopilnować, aby odpowiednie wnioski złożone przez przewoźników zostały rozpatrzone przed upływem obowiązujących terminów. Należy zatem przyjąć środki mające na celu zaradzenie tej sytuacji oraz zagwarantowanie zarówno pewności prawa, jak i prawidłowego stosowania odnośnych aktów prawnych. Należy wprowadzić dostosowania w tym zakresie, w szczególności w odniesieniu do niektórych terminów, w połączeniu z możliwością zatwierdzania przedłużeń przez Komisję na wniosek państwa członkowskiego.
- (3) Dyrektywą 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>20</sup> 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. Ze względu na trudności w ukończeniu szkoleń okresowych oraz w odnawianiu świadectw kwalifikacji zawodowych potwierdzających odbycie tych szkoleń w związku z wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych pandemią COVID-19, należy przedłużyć ważność tych świadectw o sześć miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego.
- (4) Dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>21</sup> 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 w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi pandemią COVID-19 należy przedłużyć ważność niektórych praw jazdy o sześć miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość mobilności drogowej.
- (5) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014<sup>22</sup> ustanowiono przepisy dotyczące tachografów i transportu drogowego. Przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu pracy i okresów odpoczynku,

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> 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).

<sup>22</sup> 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).

określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>23</sup> oraz w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>24</sup>, ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia uczciwej konkurencji i bezpieczeństwa drogowego. Ze względu na potrzebę zapewnienia ciągłości świadczenia usług transportu drogowego, pomimo trudności w wykonywaniu okresowych przeglądów tachografów w wyniku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych pandemią COVID-19, przeglądy, o których mowa w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i które powinny być zostać przeprowadzone w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., powinny zostać przeprowadzone nie później niż sześć miesięcy od dnia, w którym upłynął termin ich przeprowadzenia wyznaczony w tym artykule. Z tego samego powodu trudności w odnawianiu i wymianie kart kierowcy w wyniku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych pandemią COVID-19 uzasadniają przyznanie organom dodatkowego czasu na przeprowadzenie tych czynności, a 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 nowej karty.

- (6) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE<sup>25</sup> 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 pandemią COVID-19 okresowe badania zdatności do ruchu drogowego, które powinny zostać przeprowadzone w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r. należy przeprowadzić w terminie późniejszym, lecz nie później niż sześć miesięcy po upływie pierwotnego terminu, a przedmiotowe świadectwa powinny odpowiednio zachować ważność.
- (7) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009<sup>26</sup> ustanowiono wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Kryzys związany z COVID-19 ma poważne konsekwencje dla sytuacji finansowej tego sektora, a niektóre przedsiębiorstwa transportowe nie spełniają już wymogu dotyczącego zdolności finansowej. Z uwagi na ograniczenie działalności wywołane kryzysem można oczekiwać, że przedsiębiorstwa będą potrzebowały więcej niż zazwyczaj czasu, aby wykazać, że wymóg ten będzie

<sup>23</sup> 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).

<sup>24</sup> 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).

<sup>25</sup> 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).

<sup>26</sup> 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).



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 przeprowadzonych i decyzji podjętych w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 grudnia 2020 r.

- (8) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009<sup>27</sup> oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009<sup>28</sup> 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 z państw trzecich prowadzących operacje transportu towarowego – od posiadania świadectwa kierowcy. Świadczenie regularnych usług autobusowych i autokarowych również wymaga zezwolenia. Te licencje, świadectwa i zezwolenia mogą być odnawiane po zweryfikowaniu, czy odpowiednie warunki są nadal spełnione. Ze względu na trudności w odnawianiu licencji, świadectw i zezwoleń w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi pandemią COVID-19 należy przedłużyć ich ważność o sześć miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego.
- (9) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798<sup>29</sup> ustanowiono przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei. Z uwagi na środki izolacji w połączeniu z dodatkowym obciążeniem pracą w związku z powstrzymywaniem pandemii COVID-19, organy krajowe, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury napotykają trudności w kontekście art. 10 i 12 tej dyrektywy, jeżeli chodzi o odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz – w związku ze zbliżającym się wygaśnięciem obowiązujących autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – jeżeli chodzi o wydawanie takich autoryzacji na kolejny okres. Termin odnowienia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa powinien zatem zostać przedłużony o sześć miesięcy, a przedmiotowe obecne jednolite certyfikaty bezpieczeństwa powinny odpowiednio zachować ważność. Podobnie ważność 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 Rady<sup>30</sup>. Należy zatem przewidzieć również przedłużenie terminów odnowienia certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie

---

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> 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).

<sup>29</sup> 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).

<sup>30</sup> 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).

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.

- (11) Dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>31</sup> ustanowiono przepisy dotyczące przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Unii. Art. 14 ust. 5 tej dyrektywy stanowi, że licencja maszynisty zachowuje ważność przez dziesięć lat i podlega kontrolom okresowym. Ze względu na trudności w przedłużaniu ważności licencji wynikające z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych pandemią COVID-19, okres ważności licencji wygasający w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r. powinien zostać przedłużony. Należy również przyznać maszynistom dodatkowe sześć miesięcy na przeprowadzenie kontroli okresowych.
- (12) Na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE<sup>32</sup> utworzono jednolity europejski obszar kolejowy. Na podstawie art. 24 ust. 3 tej dyrektywy, krajowe organy wydające licencje mogą zawiesić lub cofnąć licencję z powodu niespełnienia wymogów w zakresie zdolności finansowej i wydać licencję tymczasową w oczekiwaniu na reorganizację przedsiębiorstwa kolejowego, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Ze względu na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez pandemię COVID-19 organy mają poważne trudności z podejmowaniem stosownych decyzji, tj. decyzji w sprawie wydania nowych licencji na okres po wygaśnięciu licencji tymczasowej. Ważność przedmiotowych licencji tymczasowych wygasająca w okresie od 1 marca 2020 r. do 30 sierpnia 2020 r. powinna zatem 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. Ze względu na trudności w podejmowaniu stosownych decyzji w wyniku nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych pandemią COVID-19 należy przedłużyć ten termin o sześć miesięcy.
- (14) Przedsiębiorstwa kolejowe, które były stabilne finansowo przed wybuchem pandemii COVID-19, borykają się z problemami z płynnością finansową, które mogłyby spowodować zawieszenie lub cofnięcie licencji i ewentualnie zastąpienie jej licencją tymczasową bez strukturalnego uzasadnienia ekonomicznego. Wydanie tymczasowej licencji na podstawie art. 24 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE mogłoby stanowić negatywny sygnał dla rynku na temat zdolności przetrwania przedsiębiorstw kolejowych, co z kolei pogorszyłoby ich problemy finansowe, których charakter byłby w przeciwnym razie przejściowy. W związku z powyższym należy ustanowić, że, na podstawie oceny przeprowadzonej przez organ wydający licencje oraz w drodze decyzji podjętej w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., licencja dla takich przedsiębiorstw kolejowych nie może zostać zawieszona lub cofnięta, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu oraz istnieje realna szansa na zadowalającą restrukturyzację finansową w ciągu sześciu miesięcy. Na koniec tego sześciomiesięcznego okresu

---

<sup>31</sup> 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).

<sup>32</sup> 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).

przedsiębiorstwo powinno podlegać zasadom ogólnym ustanowionym w art. 24 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

- (15) Dyrektywą 96/50/WE<sup>33</sup> 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 pandemią COVID-19, a w szczególności na ograniczony dostęp do służby zdrowia w celu uzyskania orzeczeń lekarskich, posiadacze świadectw kapitana łodzi mogą nie mieć możliwości przejścia niezbędnych badań lekarskich w okresie, w którym obowiązują te środki. W związku z powyższym w przypadkach, w których termin na przeprowadzenie badań lekarskich upływa w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r., termin ten powinien zostać przedłużony o sześć miesięcy w każdym z przypadków.
- (16) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629<sup>34</sup> 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 mającej uprzednio zastosowanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/87/WE<sup>35</sup> zachowują ważność do terminu ich wygaśnięcia. Środki podjęte w związku z pandemią 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, a także dokumentów wchodzących w zakres art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, która w przeciwnym razie wygałaby w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r.
- (17) Rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>36</sup> ustanowiono przepisy dotyczące ochrony statków i obiektów portowych. Dyrektywą 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>37</sup> ustanowiono środki mające na celu wzmocnienie ochrony portów w obliczu zagrożenia zdarzeniami naruszającymi ochronę. Dyrektywa zapewnia także, aby środki ochrony wprowadzone w ramach stosowania rozporządzenia (WE) nr 725/2004 korzystały ze wzmocnienia bezpieczeństwa portów.

<sup>33</sup> 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).

<sup>34</sup> 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).

<sup>35</sup> 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).

<sup>36</sup> 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).

<sup>37</sup> 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).

Prowadzenie przez organy państw członkowskich inspekcji i przeglądów w zakresie ochrony na morzu, które są niezbędne do przedłużenia ważności niektórych dokumentów, a zatem do przestrzegania terminów wyznaczonych w unijnych przepisach w zakresie bezpieczeństwa morskiego, jest utrudnione w związku z trwającym kryzysem zdrowotnym. W związku z powyższym należy przedłużyć okres ważności certyfikatów i terminy przeprowadzenia ocen i sporządzenia planów wymaganych na mocy tych przepisów o rozsądny okres, aby zapewnić państwom członkowskim i sektorowi żeglugi elastyczne i pragmatyczne rozwiązania, a także utrzymać otwarte istotne łańcuchy dostaw bez uszczerbku dla bezpieczeństwa. Należy również zapewnić elastyczność w zakresie alarmów próbnych i ćwiczeń w zakresie ochrony na morzu, które na podstawie obowiązujących przepisów muszą być przeprowadzane w określonych terminach.

- (18) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przedłużenie ustanowionych w prawie Unii terminów odnawiania lub przedłużania ważności certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, lecz może, ze względu na skalę lub skutki proponowanego działania, zostać osiągnięty 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 tego celu.
- (19) Niniejsze rozporządzenie powinno zostać przyjęte w trybie pilnym, tak aby sytuacja niepewności prawa wpływająca na działalność wielu organów i podmiotów w różnych sektorach, w szczególności w przypadku gdy odpowiednie terminy już upłynęły, trwała jak najkrócej. Należy zatem przewidzieć możliwość odstąpienia od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (20) Nieprzewidywalny i nagły wybuch pandemii COVID-19 oraz odpowiednie procedury ustawodawcze wymagane do przyjęcia odpowiednich środków uniemożliwiły przyjęcie takich 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 powinno skutkować naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych osób.
- (21) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

### **Przedmiot**

W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się szczególne i tymczasowe środki mające zastosowanie do odnowienia i przedłużenia okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i szkoleń w reakcji na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez pandemię 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 okresowych szkoleń, które zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o okres sześciu 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, uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy od daty wskazanej na każdym takim prawie jazdy lub każdej takiej karcie.
- 3) Ważność kart kwalifikacji kierowcy, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 2003/59/WE, która wygasłaby między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy od administracyjnej daty wygaśnięcia wskazanej na każdej takiej karcie.
- 4) Jeżeli państwo członkowskie uzna, że ukończenie okresowego szkolenia lub jego certyfikacja, oznakowanie zharmonizowanym kodem unijnym „95” lub przedłużenie ważności kart kwalifikacji kierowcy, mogą pozostać niewykonalne po 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 odpowiednio przedłużenia terminów określonych w ust. 1, 2 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresów odniesienia lub okresów sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 5) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany 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.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

## Artykuł 3

### **Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2006/126/WE**

- 1) Niezależnie od art. 7 oraz pkt 3 lit. d) załącznika I do dyrektywy 2006/126/WE, ważność praw jazdy, która zgodnie z tymi przepisami wygasłaby w okresie między 1

marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy od daty 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 odpowiednio przedłużenia terminów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu odniesienia lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 3) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 2, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności praw jazdy może pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

#### 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 miały być przeprowadzone między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), przeprowadza się nie później niż sześć miesięcy od dnia, w którym miały 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. (okres odniesienia), właściwe organy dostarczają nową kartę nie później niż 2 miesiące od złożenia wniosku. Do czasu, gdy kierowca otrzyma nową kartę od organów wydających karty, do kierowcy stosuje się odpowiednio art. 35 ust. 2 tego rozporządzenia.
- 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. (okres odniesienia), właściwe organy dostarczają kartę zastępczą nie później niż 2 miesiące od złożenia 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, pod warunkiem że kierowca może udowodnić, że karta 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 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 zastosowanie odpowiednio

przedłużenia terminów określonych w ust. 1, 2 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresów odniesienia lub terminów, lub obu tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.

- 5) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym prowadzenie regularnych przeglądów, przedłużanie kart kierowcy lub wydawanie zastępczych kart kierowcy mogą pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

#### Artykuł 5

##### **Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2014/45/UE**

- 1) Niezależnie od art. 5 ust. 1 w związku z art. 10 ust. 1 i pkt 8 załącznika II do dyrektywy 2014/45/UE, terminy badań zdatności do ruchu drogowego, które zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy.
- 2) Niezależnie od art. 8 w związku z pkt 8 załącznika II do dyrektywy 2014/45/UE, ważność świadectw zdatności do ruchu drogowego, która wygasłaby między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużoną o okres sześciu 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 wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia terminów określonych w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresów odniesienia lub terminów, lub obu tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 4) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego lub wydawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego mogą pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

#### Artykuł 6

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

Niezależnie od art. 13 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, jeżeli oceny przeprowadzone między 1 marca 2020 r. a 31 grudnia 2020 r. wykazują, że przedsiębiorstwo nie spełnia wymogu dotyczącego zdolności finansowej określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia, termin określony przez właściwy organ w tym okresie do celów art. 13 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia nie może przekraczać dwunastu 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 zgodnie z tym przepisem wygasłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy.
- 2) Niezależnie od art. 5 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, ważność świadectw kierowcy, która zgodnie z tym przepisem wygasłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), 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 terminie określonym w ust. 1 i 2 ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie odpowiednio przedłużenia terminów określonych w tych ustępach. Wniosek ten może dotyczyć okresu odniesienia lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 4) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności licencji wspólnotowych lub świadectw kierowcy może pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

#### 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 zgodnie z tym przepisem wygasłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy.
- 2) Niezależnie od art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 decyzje w sprawie wniosków złożonych przez przewoźników w okresie od 12 grudnia 2019 r. do 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia) 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.

- 3) Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji wspólnotowych 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 terminów określonych w tym ustępie. Wniosek ten może dotyczyć okresu odniesienia lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 4) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności licencji wspólnotowych może pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

## 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 zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), 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 zgodnie z tym przepisem wygasłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), 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 wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie odpowiednio przedłużenia terminów określonych w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresów odniesienia lub okresów sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 4) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub przedłużanie ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa mogą pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

## 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 zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), 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 zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), 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 wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie odpowiednio przedłużenia terminów określonych w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu odniesienia lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 4) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym odnawianie certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa może pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

#### Artykuł 11

##### **Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2007/59/WE**

- 1) Niezależnie od art. 14 ust. 5 dyrektywy 2007/59/WE ważność licencji, która wygasłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy od upływu terminu ważności każdej takiej licencji.
- 2) Niezależnie od art. 16 i załączników II i VII do dyrektywy 2007/59/WE terminy przeprowadzenia kontroli okresowych, które zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), 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 dyrektywy 2007/59/WE 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 wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie odpowiednio przedłużenia terminów określonych w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresów odniesienia lub okresów sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 4) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności licencji lub przeprowadzanie kontroli okresowych mogą pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

## Artykuł 12

### **Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2012/34/UE**

- 1) Niezależnie od art. 24 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE ważność licencji tymczasowych, która zgodnie z tym przepisem wygasłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy od terminu ważności określonego w każdej licencji tymczasowej.
- 2) Niezależnie od art. 25 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE organ wydający licencje podejmuje decyzję w odniesieniu do wniosków złożonych w okresie od 12 stycznia 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r. nie później niż dziewięć miesięcy po przedłożeniu wszystkich istotnych informacji, zwłaszcza danych wymienionych w załączniku III.
- 3) Jeżeli państwo członkowskie uzna, że zniesienie zawieszenia licencji lub wydawanie nowych licencji w wyniku wcześniejszego cofnięcia, mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia terminów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu odniesienia lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 4) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym zniesienie zawieszenia licencji lub wydawanie nowych licencji w wyniku wcześniejszego cofnięcia mogą pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w Dzienniku Urzędowym.

## Artykuł 13

### **Traktowanie licencji przedsiębiorstw kolejowych na mocy dyrektywy 2012/34/UE w przypadku braku zdolności finansowej**

Niezależnie od art. 24 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w przypadku gdy organ wydający licencje w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r. jest przekonany, że przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymogów dotyczących zdolności finansowej, o których mowa w art. 20 tej dyrektywy, może on, w tym okresie, podjąć decyzję, że nie zawiesi lub nie cofnie licencji przedsiębiorstwa kolejowego, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu oraz istnieje realna szansa na zadowalającą restrukturyzację finansową w ciągu następnych sześciu miesięcy. Organ dokona przeglądu wyników danego przedsiębiorstwa kolejowego pod koniec okresu sześciu miesięcy i zdecyduje, czy licencja zostanie zawieszona lub cofnięta na podstawie art. 24 ust. 1 oraz czy należy wydać licencję tymczasową na podstawie art. 24 ust. 3 tej dyrektywy.

## 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 zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy. Świadectwa kapitanów łodzi odpowiednio zachowują ważność.
- 2) Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przejście badań medycznych 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 odpowiednio przedłużenia terminów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu odniesienia lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 3) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 2, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przejście badań medycznych może pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w Dzienniku Urzędowym.

#### 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 zgodnie z tym przepisem wygasłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), 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 zgodnie z tym przepisem wygasłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy.
- 3) Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej 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 odpowiednio przedłużenia terminów określonych w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu odniesienia lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 4) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej może pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

#### 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 zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), 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 mogą być przeprowadzane w 2020 r. z częstotliwością określoną w tej sekcji, powinny być one przeprowadzone co najmniej dwa razy w ciągu tego roku, w maksymalnym odstępnie 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 zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie dalej niż do 31 grudnia 2020 r.
- 4) Do celów 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 na podstawie ust. 5 uznaje się za przeprowadzone w 2020 r. 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 ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie odpowiednio przedłużenia terminów określonych w ust. 1 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresów odniesienia, terminu lub okresu sześciu miesięcy, lub dowolnej kombinacji tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 5) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 3, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przeprowadzanie ocen stanu ochrony obiektu portowego lub różnych typów ćwiczeń może pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

#### Artykuł 17

##### **Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2005/65/WE**

- 1) Niezależnie od art. 10 dyrektywy 2005/65/WE terminy przeglądów oceny stanu ochrony portów i planów ochrony portów, które zgodnie z tym przepisem upływałyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie później niż do 30 listopada 2020 r.
- 2) Niezależnie od art. 7 ust. 7 i załącznika III do dyrektywy 2005/65 terminy 18 miesięcy na przeprowadzenie ćwiczeń szkoleniowych, które zgodnie z tym załącznikiem upływałyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. (okres odniesienia), uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie później niż do 30 listopada 2020 r.
- 3) Do celów wymogu określonego w załączniku III do dyrektywy 2005/65/WE, zgodnie z którym ćwiczenia szkoleniowe przeprowadza się co najmniej raz na rok kalendarzowy, ćwiczenia przeprowadzone w 2021 r. w okresie objętym zezwoleniem na podstawie ust. 4 uznaje się za przeprowadzone w 2020 r.
- 4) Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie przeglądów oceny stanu ochrony portów i planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych może pozostać niewykonalne ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie odpowiednio przedłużenia terminów określonych w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu odniesienia lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji najpóźniej do dnia 15 lipca 2020 r.
- 5) Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję upoważniającą dane państwo członkowskie do przedłużenia terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest ustalany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przeprowadzanie przeglądów oceny stanu ochrony portów i planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych może pozostać niewykonalne.

Komisja publikuje swoją decyzję w *Dzienniku Urzędowym*.

## Artykuł 18

### **Wejście w życie**

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*