

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 60



Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 64

22 lutego 2021

Spis treści

I Akty ustawodawcze

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/267 z dnia 16 lutego 2021 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń, przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach ustawodawstwa dotyczącego transportu oraz przedłużenia niektórych okresów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698 ⁽¹⁾ 1

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/268 z dnia 28 października 2020 r. zmieniające załącznik IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/841 w odniesieniu do poziomów referencyjnych dla lasów, które mają być stosowane przez państwa członkowskie w latach 2021–2025 ⁽¹⁾ 21
- ★ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/269 z dnia 4 grudnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2020/427 w odniesieniu do daty rozpoczęcia stosowania zmian niektórych szczegółowych przepisów dotyczących produkcji produktów ekologicznych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/848 ⁽¹⁾ 24

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2021/267

z dnia 16 lutego 2021 r.

ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń, przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach ustawodawstwa dotyczącego transportu oraz przedłużenia niektórych okresów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698

(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 ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Utrzymywanie się pandemii 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 w celu spełnienia wymogów niektórych przepisów prawa Unii, związanych z odnawianiem lub przedłużaniem ważności certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń, bądź w celu zrealizowania 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.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 27 stycznia 2021 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 lutego 2021 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 15 lutego 2021 r.

- (3) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 ⁽³⁾ ustanowiono szczególne środki tymczasowe dotyczące odnawiania i przedłużania ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń, które zgodnie z unijnymi aktami prawnymi, o których mowa w tym rozporządzeniu, powinny utracić ważność lub mieć miejsce w okresie między dniem 1 marca 2020 r. albo, w niektórych przypadkach, dniem 1 lutego 2020 r. a dniem 31 sierpnia 2020 r. Zgodnie z tym rozporządzeniem wspomniane certyfikaty, świadectwa, licencje i zezwolenia zostały odnowione lub ich ważność została przedłużona, a niektóre okresowe kontrole i okresowe szkolenia zostały przesunięte, o okres 6 miesięcy lub, w niektórych przypadkach, 7 miesięcy.
- (4) Niektóre państwa członkowskie, które do dnia 1 sierpnia 2020 r. uznały, że odnowienie certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń oraz ukończenie okresowych kontroli lub okresowych szkoleń pozostanie prawdopodobnie niewykonalne po dniu 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziły, aby zapobiec rozprzestrzenianiu się lub powstrzymać rozprzestrzenianie się COVID-19, przedłożyły Komisji uzasadnione wnioski o zezwolenie na zastosowanie dalszych indywidualnych przedłużeń. Komisja przyjęła sześć decyzji zatwierdzających tego rodzaju przedłużenia ⁽⁴⁾.
- (5) Pomimo tego, że latem 2020 r. nastąpiła pewna poprawa sytuacji związanej z kryzysem związanym z pandemią COVID-19, utrzymywanie się i, w niektórych przypadkach, nasilenie się skutków tego kryzysu w trzecim kwartale 2020 r. zmusiły państwa członkowskie do utrzymania, a w niektórych przypadkach do wzmocnienia środków wprowadzonych w celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się COVID-19. W rezultacie wprowadzenia tych środków przewoźnicy i inne zainteresowane osoby mogą nie być w stanie dopełnić niezbędnych formalności lub procedur w celu spełnienia wymogów niektórych przepisów prawa Unii, związanych z odnawianiem lub przedłużaniem ważności certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń lub z ukończeniem okresowych kontroli lub okresowych szkoleń, bądź w celu zrealizowania działań niezbędnych do utrzymania ich ważności, jak miało to miejsce wiosną 2020 r. 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.
- (6) 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.
- (7) Dyrektywą 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁵⁾ 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 zawodowej (ŚKZ) 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 ŚKZ w ukończeniu szkoleń okresowych oraz w odnawianiu ŚKZ potwierdzających ukończenie tych szkoleń w związku z wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych utrzymaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. należy przedłużyć ważność tych ŚKZ na

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 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 (Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 10).

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji (UE) 2020/1236 z dnia 25 sierpnia 2020 r. upoważniająca Niemcy do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 19); decyzja Komisji (UE) 2020/1235 z dnia 26 sierpnia 2020 r. upoważniająca Grecję do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 17); decyzja Komisji (UE) 2020/1219 z dnia 20 sierpnia 2020 r. upoważniająca Włochy do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 277 z 26.8.2020, s. 16); decyzja Komisji (UE) 2020/1240 z dnia 21 sierpnia 2020 r. upoważniająca Bułgarię do przedłużenia terminu określonego w art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 284 z 1.9.2020, s. 7); decyzja Komisji (UE) 2020/1282 z dnia 31 sierpnia 2020 r. upoważniająca Francję do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 11. 16 i 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 301 z 15.9.2020, s. 9); decyzja Komisji (UE) 2020/1237 z dnia 25 sierpnia 2020 r. upoważniająca Zjednoczone Królestwo do przedłużenia niektórych terminów określonych w art. 3 i 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 (Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 22).

⁽⁵⁾ 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).

okres 10 miesięcy od daty ich wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego. ŚKZ, których ważność została już przedłużona zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/698, powinny również kwalifikować się do jednego dodatkowego przedłużenia na rozsądny okres ze względu na obecne ograniczenia, a także ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

- (8) Dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾ ustanowiono przepisy dotyczące praw jazdy. Przewiduje ona wzajemne uznawanie praw jazdy wydawanych przez państwa członkowskie na podstawie unijnego wzoru prawa jazdy i ustanawia minimalne wymogi dotyczące tych praw jazdy. W szczególności kierowcy pojazdów silnikowych muszą posiadać ważne prawo jazdy, którego ważność musi zostać przedłużona lub które, w niektórych przypadkach, musi zostać wymienione po upływie jego administracyjnego okresu ważności. Ze względu na trudności w przedłużaniu ważności praw jazdy wskutek nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. należy przedłużyć ważność niektórych praw jazdy na okres 10 miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość mobilności drogowej. Prawa jazdy, których ważność została już przedłużona zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/698, powinny również kwalifikować się do jednego dodatkowego przedłużenia na rozsądny okres ze względu na obecne ograniczenia, a także ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.
- (9) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽⁷⁾ 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 Rady ⁽⁸⁾ oraz w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁹⁾, ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia uczciwej konkurencji i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ze względu na potrzebę zapewnienia ciągłości świadczenia usług transportu drogowego, pomimo trudności w wykonywaniu regularnych przeglądów tachografów w wyniku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19, przeglądy, o których mowa w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, które powinny być zostać przeprowadzone w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., powinny zostać przeprowadzone nie później niż 10 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 utrzymywaniem się kryzysu związanego z 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.
- (10) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE ⁽¹⁰⁾ ustanowiono przepisy dotyczące okresowych badań zdatowności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Okresowe badania zdatowności 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 zdatowności do ruchu drogowego w związku z wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. okresowe badania zdatowności do ruchu drogowego, które miały zostać przeprowadzone w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., powinny zostać przeprowadzone w terminie późniejszym, lecz nie później niż 10 miesięcy po upływie pierwotnego terminu, a przedmiotowe świadectwa powinny zachować ważność do tego późniejszego terminu.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatowności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

- (11) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽¹¹⁾ ustanowiono wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Utrzymywanie się pandemii COVID-19 i związany z nią kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego po dniu 31 sierpnia 2020 r. oznaczają, że niektóre przedsiębiorstwa transportowe przestały spełniać wymogi dotyczące pojazdów lub pojazdów, które mają pozostawać w ich dyspozycji i być przez nie użytkowane. Okoliczności te mają również poważne konsekwencje dla sytuacji finansowej sektora, a niektóre przedsiębiorstwa transportowe nie spełniają już wymogu dotyczącego zdolności finansowej. Biorąc pod uwagę ograniczony poziom aktywności wynikający z kryzysu w dziedzinie zdrowia publicznego, oczekuje się, że przedsiębiorstwa będą potrzebowały więcej niż zazwyczaj czasu, aby wykazać, że wymogi dotyczące pojazdów lub pojazdów, które mają pozostawać w ich dyspozycji i być przez nie użytkowane, bądź wymóg dotyczący zdolności finansowej, są ponownie spełniane w sposób ciągły. Należy zatem przedłużyć – z 6 do 12 miesięcy – maksymalne terminy ustanowione do tych celów w art. 13 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do oceny wymogów dotyczących pojazdów lub pojazdów, które mają pozostawać w dyspozycji zainteresowanych przedsiębiorstw transportu drogowego i być przez nie użytkowane, o czym mowa w art. 5 lit. b) i c) tego rozporządzenia, oraz oceny wymogu dotyczącego zdolności finansowej tych przedsiębiorstw, o ile oceny te obejmują całość lub część okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. Jeżeli stwierdzono już niespełnienie któregokolwiek z tych wymogów, a termin określony przez właściwy organ jeszcze nie upłynął, właściwy organ powinien mieć możliwość przedłużenia tego terminu do łącznie 12 miesięcy.
- (12) Rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 ⁽¹²⁾ oraz (WE) nr 1073/2009 ⁽¹³⁾ 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 spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. należy przedłużyć ich ważność o 10 miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego.
- (13) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽¹⁴⁾ ustanowiono przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei. Z uwagi na środki izolacji w połączeniu z dodatkowym obciążeniem pracą w związku z powstrzymaniem pandemii COVID-19, która utrzymywała się po dniu 31 sierpnia 2020 r., organy krajowe, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury napotykają trudności, 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 w kontekście, odpowiednio, art. 10 i art. 12 tej dyrektywy. Termin odnowienia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa powinien zatem zostać przedłużony o 10 miesięcy, a przedmiotowe obecne jednolite certyfikaty bezpieczeństwa powinny odpowiednio zachować ważność. Podobnie ważność takich autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa powinna zostać przedłużona o 10 miesięcy.
- (14) Zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 niektóre państwa członkowskie przedłużyły okres transpozycji tej dyrektywy do dnia 16 czerwca 2020 r. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 ⁽¹⁵⁾ zmieniająca dyrektywę (UE) 2016/798 umożliwiła tym państwom członkowskim dalsze przedłużenie okresu transpozycji do dnia 31 października 2020 r. Przepisy dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁶⁾ nadal miały zatem zastosowanie w tych państwach członkowskich do dnia 31 października 2020 r., a zainteresowane państwa członkowskie nadal były uprawnione do wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpie-

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji (Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 27).

⁽¹⁶⁾ 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).

czeństwa na podstawie dyrektywy 2004/49/WE. Certyfikaty bezpieczeństwa wydane na podstawie dyrektywy 2004/49/WE zachowują ważność do dnia ich wygaśnięcia, zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798. 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.

- (15) Dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁷⁾ 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 10 lat i podlega kontrolom okresowym. Ze względu na trudności w odnawianiu licencji wskutek nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. okres ważności licencji, które wygasają w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., powinien zostać przedłużony o 10 miesięcy od daty ich wygaśnięcia. Należy również przyznać maszynistom dodatkowy okres 10 miesięcy na przeprowadzenie kontroli okresowych.
- (16) Na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽¹⁸⁾ 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 utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. organy wydające licencje 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., powinny zatem zostać przedłużone o 10 miesięcy. Podobnie ważność licencji tymczasowych, które wygasają w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., powinna zostać przedłużona o 10 miesięcy.
- (17) 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 utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. należy przedłużyć ten termin o siedem miesięcy.
- (18) Przedsiębiorstwa kolejowe, które przed wybuchem epidemii COVID-19 były w dobrej kondycji finansowej, napotykają 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. Uwzględniając rozporządzenie (UE) 2020/698 i biorąc pod uwagę utrzymywanie się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. należy zatem przewidzieć, że w przypadku gdy organ wydający licencje, na podstawie oceny przeprowadzonej w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., ustali, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymogów dotyczących zdolności finansowej, powinien on móc, przed dniem 30 czerwca 2021 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 siedmiu miesięcy. Od dnia 30 czerwca 2021 r. przedsiębiorstwo kolejowe powinno podlegać zasadom ogólnym ustanowionym w art. 24 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE.

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ 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).

- (19) Dyrektywą Rady 96/50/WE⁽¹⁹⁾ 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 wprowadzone w związku z utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r., 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., termin ten powinien zostać przedłużony o 10 miesięcy w każdym z odnośnych przypadków. Przedmiotowe świadectwa kapitanów łodzi powinny odpowiednio zachować ważność.
- (20) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629⁽²⁰⁾ 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/WE⁽²¹⁾, zachowują ważność do terminu ich wygaśnięcia. Środki wprowadzone w związku z utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. 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 10 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (21) Rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²²⁾ ustanowiono przepisy dotyczące wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych. Dyrektywą 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²³⁾ 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. Utrzymywanie się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. utrudnia organom państw członkowskich przeprowadzanie inspekcji i przeglądów w zakresie ochrony na morzu w celu odnowienia niektórych dokumentów w zakresie ochrony na morzu. W związku z powyższym należy wydłużyć terminy przeprowadzania przeglądów 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 odniesieniu do terminów, w których, zgodnie z wymogami tych aktów prawnych Unii, mają być przeprowadzane ćwiczenia w zakresie ochrony na morzu.
- (22) 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 i 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 rozprzestrzeniania się COVID-19, Komisja powinna mieć możliwość zezwolenia danemu państwu członkowskiemu – na wniosek danego państwa członkowskiego przedłożony do dnia 31 maja 2021 r. – na dalsze przedłużenie, w odpowiednich przypadkach, okresów określonych w niniejszym rozporządzeniu, pod warunkiem że przedłużenie takie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia, w szczególności dla bezpieczeństwa lub ochrony transportu. W celu zagwarantowania zarówno pewności prawa, jak i bezpieczeństwa lub ochrony transportu, 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⁾ 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).

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ 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).

⁽²²⁾ 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).

⁽²³⁾ 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).

- (23) Kryzys związany z COVID-19 wpłynął na całą Unię, ale nie w jednorodny sposób. Państwa członkowskie odczuły jego 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 2003/59/WE, dyrektywy 2006/126/WE, rozporządzenia (UE) nr 165/2014, dyrektywy 2014/45/UE, rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, dyrektywy (UE) 2016/798, dyrektywy 2004/49/WE, dyrektywy 2007/59/WE, dyrektywy 2012/34/UE, dyrektywy 96/50/WE, dyrektywy (UE) 2016/1629, rozporządzenia (WE) nr 725/2004 oraz dyrektywy 2005/65/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 wprowadziło 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 certyfikaty i świadectwa, licencje, oraz zezwolenia, których ważność została przedłużona na mocy niniejszego rozporządzenia. W celu zapewnienia pewności prawa, dane państwo członkowskie powinno zawiadomić Komisję o swojej decyzji o niestosowaniu na swoim terytorium odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, zanim zacznie ono w pełni obowiązywać w dniu 6 marca 2021 r.
- (24) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć wpływu na prawa przyznane na mocy decyzji Komisji – przyjętych na podstawie rozporządzenia (UE) 2020/698 i zezwalających państwom członkowskim na przedłużenie niektórych okresów, o których mowa w tym rozporządzeniu – które stanowiły podstawę przedłużeń wykraczających poza przedłużenia przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.
- (25) Państwa członkowskie powinny dążyć do szybkiego załatwiania spraw związanych z odnawianiem lub przedłużaniem ważności certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń, których ważność nie została przedłużona zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (26) Okres przejściowy określony w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej zakończył się w dniu 31 grudnia 2020 r. ⁽²⁴⁾, a zatem żaden z przepisów niniejszego rozporządzenia nie ma zastosowania do Zjednoczonego Królestwa, nawet w zakresie, w jakim dotyczą one okresów przed tą datą.
- (27) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przedłużenie ustanowionych w prawie Unii terminów odnawiania i przedłużania okresu ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcie niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w odpowiedzi na nadzwyczajne okoliczności spowodowane utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r. w obszarach 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 (TUE). Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (28) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 po dniu 31 sierpnia 2020 r., należy przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (29) Z uwagi na nieprzewidywalny i nagły charakter epidemii COVID-19, jak również nieoczekiwany okres jej trwania, niemożliwe było przyjęcie wszystkich 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.
- (30) W obliczu nadrzędnej potrzeby bezzwłocznej reakcji na okoliczności spowodowane kryzysem związanym z COVID-19 w obszarach 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 opubliko-

⁽²⁴⁾ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

waniu 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, które mają zastosowanie do odnawiania i przedłużania okresu ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń, w reakcji na nadzwyczajne okoliczności spowodowane utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 w obszarach transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz ochrony na morzu, oraz przedłuża się niektóre okresy, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698.

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 zawodowej (ŚKZ) okresowych szkoleń, które w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o okres 10 miesięcy. ŚKZ odpowiednio zachowują ważność.
2. Terminy ukończenia przez posiadacza ŚKZ szkolenia okresowego, które w przeciwnym razie zgodnie z art. 2 rozporządzenia (UE) 2020/698 upłynęłyby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy lub do dnia 1 lipca 2021 r., w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza. ŚKZ odpowiednio zachowują ważność.
3. 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 ŚKZ, o których mowa w ust. 1 tego artykułu, uznaje się za przedłużoną o okres 10 miesięcy od daty wskazanej na każdym takim prawie jazdy lub każdej takiej karcie kwalifikacji kierowcy.
4. 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 ŚKZ, o których mowa w ust. 1 tego artykułu, która w przeciwnym razie zgodnie z art. 2 rozporządzenia (UE) 2020/698 upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy lub do dnia 1 lipca 2021 r., w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
5. Ważność kart kwalifikacji kierowcy, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 2003/59/WE, która w przeciwnym razie upłynęłaby między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 miesięcy od daty wygaśnięcia wskazanej na każdej takiej karcie.
6. Ważność kart kwalifikacji kierowców, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 2003/59/WE, która w przeciwnym razie zgodnie z art. 2 rozporządzenia (UE) 2020/698 upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy lub do dnia 1 lipca 2021 r., w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

7. 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 dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu rozprzestrzeniania się COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na stosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 3 i 5. Wniosek ten może dotyczyć okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresów 10 miesięcy określonych odpowiednio w ust. 1, 3 i 5, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

8. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 7, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 3 i 5, 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*.

9. Jeżeli w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających ukończenie okresowego szkolenia lub jego certyfikację, oznakowanie zharmonizowanym kodem unijnym „95” lub przedłużenie ważności kart kwalifikacji kierowcy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1, 2, 3, 4, 5 lub 6. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1, 2, 3, 4, 5 lub 6 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1, 2, 3, 4, 5 lub 6 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

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 upłynęłaby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 miesięcy od daty upływu ważności podanej na każdym takim prawie jazdy.

2. Ważność praw jazdy, o których mowa w art. 7 dyrektywy 2006/126/WE i w pkt 3 lit. d) załącznika I do tej dyrektywy, która w przeciwnym razie zgodnie z art. 3 rozporządzenia (UE) 2020/698 upłynęłaby w okresie między 1 września 2020 r. a 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy lub do dnia 1 lipca 2021 r., w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużenie ważności praw jazdy może pozostać niewykonalne po dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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*.

5. Jeżeli w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności praw jazdy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 lub 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Państwo członkowskie, które zdecydowało o niestosowaniu ust. 1 lub 2 zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 lub 2 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., przeprowadza się nie później niż 10 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 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 przedłużeniu 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 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 dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu rozprzestrzeniania się 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., okresu 10 miesięcy lub mających zastosowanie terminów wydania nowej karty kierowcy bądź dowolnej kombinacji tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

5. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających prowadzenie regularnych przeglądów, przedłużenie kart kierowcy lub wydawanie zastępczych kart kierowcy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1, 2 i 3. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres 10 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 miesięcy.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego lub wydawanie świadectw zdatności do ruchu drogowego mogą pozostać niewykonalne po dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 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 utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać 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. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w przypadku gdy właściwy organ stwierdza – w odniesieniu do okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. – że wymogi dotyczące pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w dyspozycji przedsiębiorstwa transportu drogowego i być przez nie użytkowane, jak określono w art. 5 lit. b) i c) tego rozporządzenia, nie są spełnione lub stwierdza, na podstawie rocznych sprawozdań finansowych i poświadczeń, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia, za lata finansowe obejmujące całość lub część okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., że przedsiębiorca transportowy nie spełnia wymogu dotyczącego zdolności finansowej określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia, terminy określone przez właściwy organ na potrzeby art. 13 ust. 1 lit. b) i c) tego rozporządzenia nie mogą przekraczać 12 miesięcy.
2. Niezależnie od art. 13 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w przypadku gdy właściwy organ stwierdza między dniem 28 maja 2020 r. a dniem 23 lutego 2021 r., że przedsiębiorca transportowy nie spełnia wymogów dotyczących pojazdu lub pojazdów, które mają pozostawać w dyspozycji przedsiębiorstwa transportu drogowego i być przez nie użytkowane, jak określono w art. 5 lit. b) i c) tego rozporządzenia, lub wymogu dotyczącego zdolności finansowej określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia oraz określił dla tego przedsiębiorcy transportowego termin na uregulowanie tej sytuacji, właściwy organ może przedłużyć ten termin, pod warunkiem że termin ten nie upłynął przed dniem 23 lutego 2021 r. Termin w ten sposób przedłużony 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 miesięcy. Uwierzytelnione wypisy odpowiednio zachowują 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 miesięcy.
3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie licencji wspólnotowych lub świadectw kierowcy może pozostać niewykonalne po dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.
4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie licencji wspólnotowych lub świadectw kierowcy w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 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 dnia 1 września 2020 r. do dnia 30 czerwca 2021 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.
3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji wspólnotowych może pozostać niewykonalne po dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.
4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przedłużanie ważności licencji wspólnotowych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres 10 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 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 dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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*.

5. Jeżeli w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z art. 10 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/798 lub przedłużanie ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres 10 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres 10 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 dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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.

5. Jeżeli w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających odnawianie certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o okres 10 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 odnawianie licencji lub przeprowadzanie kontroli okresowych mogą pozostać niewykonalne po dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu rozprzestrzeniania się 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających odnawianie licencji lub przeprowadzanie kontroli okresowych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać 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/UE, gdy organ wydający licencje wprowadził obowiązek regularnych przeglądów, terminy przeprowadzania regularnych przeglądów, które w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upływałyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres 10 miesięcy.
2. Niezależnie od art. 24 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE ważność licencji tymczasowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upływałaby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. nie później niż 10 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 dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.
5. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych w ust. 1 i 2, 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*.

6. Jeżeli w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przeprowadzanie regularnych przeglądów lub zniesienie zawieszenia licencji, lub wydawanie nowych licencji w przypadkach, gdy licencje zostały uprzednio cofnięte, w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 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 dnia 30 czerwca 2021, 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 następujących siedmiu 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone o okres 10 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 dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie odpowiednio przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy określonego w ust. 1, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

3. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 2, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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*.

4. Jeżeli w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przestrzeganie terminów przejścia badań medycznych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

Artykuł 15

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/1629

1. Niezależnie od art. 10 dyrektywy (UE) 2016/1629 ważność unijnych świadectw zdolności żeglugaowej, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużoną o okres 10 miesięcy.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej lub dokumentów, o których mowa w ust. 2, może pozostać niewykonalne po dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. lub okresu 10 miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa i ochrony transportu, 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*.

5. Jeżeli w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających odnawianie unijnych świadectw zdolności żeglugowej lub dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 2, w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. 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 niniejszego ustępu, nie może utrudniać działalności transgranicznej podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym, które skorzystały z określonych w ust. 1 i 2 odstępstw stosowanych w innym państwie członkowskim.

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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone do dnia 30 września 2021 r.

2. Niezależnie od sekcji 13.7 i 18.6 części B w załączniku 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o 10 miesięcy, ale nie dłużej niż do dnia 30 września 2021 r.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie ocen stanu ochrony obiektu portowego, o których mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004, lub różnych typów ćwiczeń, o których mowa w sekcjach 13.7 i 18.6 części B w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, może pozostać niewykonalne po dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów i terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Wniosek ten może dotyczyć okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., terminów lub okresu 10 miesięcy określonych odpowiednio w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu bądź dowolnej kombinacji tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia w zakresie ochrony, 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 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*.

5. Jeżeli w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przeprowadzanie ocen stanu ochrony obiektu portowego, o których mowa w art. 3 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004, lub różnych typów ćwiczeń, o których mowa w sekcjach 13.7 i 18.6 części B w załączniku III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o 10 miesięcy, ale nie dłużej niż do dnia 30 września 2021 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o 10 miesięcy, ale nie dłużej niż do dnia 30 września 2021 r.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie przeglądów ocen stanu ochrony portów lub planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych może pozostać niewykonalne po dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania rozprzestrzeniania się 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 dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., terminów lub okresu 10 miesięcy określonych odpowiednio w ust. 1 i 2 bądź dowolnej kombinacji tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji do dnia 31 maja 2021 r.

4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione i że wnioskowane przedłużenie nie stwarza nieproporcjonalnego zagrożenia w zakresie ochrony, 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 ocen stanu ochrony portów lub 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*.

5. Jeżeli w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. państwo członkowskie nie napotkało trudności uniemożliwiających przeprowadzanie przeglądów ocen stanu ochrony portów lub planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami spowodowanymi utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 i prawdopodobnie takich trudności nie napotka lub wprowadziło stosowne środki krajowe w celu zmniejszenia takich trudności, państwo to może podjąć decyzję o niestosowaniu ust. 1 i 2. Państwo członkowskie informuje Komisję o swojej decyzji do dnia 3 marca 2021 r. Komisja informuje o tym pozostałe państwa członkowskie i publikuje zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 18***Decyzje przyjęte na podstawie rozporządzenia (UE) 2020/698**

Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na prawa państw członkowskich wynikające z decyzji Komisji przyjętych na podstawie art. 2 ust. 6, art. 3 ust. 3, art. 4 ust. 5, art. 11 ust. 4, art. 16 ust. 6 i art. 17 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2020/698 w zakresie, w jakim decyzje te regulują, w odniesieniu do przedmiotu i odpowiednich okresów, te same przypadki co niniejsze rozporządzenie oraz przewidują przedłużenia wykraczające poza przedłużenia przewidziane w niniejszym rozporządzeniu.

W przypadku gdy decyzje te regulują, w odniesieniu do przedmiotu i odpowiednich okresów, te same przypadki co niniejsze rozporządzenie i nie przewidują przedłużeń wykraczających poza przedłużenia przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, stosuje się niniejsze rozporządzenie.

*Artykuł 19***Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 6 marca 2021 r.

Art. 2 ust. 9, art. 3 ust. 5, art. 4 ust. 6, art. 5 ust. 5, art. 7 ust. 5, art. 8 ust. 5, art. 9 ust. 5, art. 10 ust. 5, art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 6, art. 14 ust. 4, art. 15 ust. 5, art. 16 ust. 5 i art. 17 ust. 5 stosuje się jednak od dnia 23 lutego 2021 r.

Akapity pierwszy, drugi i trzeci niniejszego artykułu nie mają wpływu na retroaktywne skutki przewidziane w art. 2–18.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 lutego 2021 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D.M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

A.P. ZACARIAS

Przewodniczący

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2021/268

z dnia 28 października 2020 r.

zmieniające załącznik IV do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/841 w odniesieniu do poziomów referencyjnych dla lasów, które mają być stosowane przez państwa członkowskie w latach 2021–2025

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/841 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie włączenia emisji i pochłaniania gazów cieplarnianych w wyniku działalności związanej z użytkowaniem gruntów, zmianą użytkowania gruntów i leśnictwem do ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030 i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013 oraz decyzję nr 529/2013/UE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 8 ust. 8,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Państwa członkowskie przedłożyły Komisji krajowe plany rozliczania dla leśnictwa, w tym proponowane poziomy referencyjne dla lasów na lata 2021–2025.
- (2) Zgodnie z art. 8 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/841 Komisja przeprowadziła ocenę techniczną krajowych planów rozliczania dla leśnictwa przedłożonych przez państwa członkowskie w celu oceny, czy proponowane poziomy referencyjne dla lasów zostały określone zgodnie z zasadami i wymogami określonymi w art. 8 ust. 4 i 5 oraz w art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia.
- (3) Zgodnie z wymogami określonymi w art. 8 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2018/841 i zobowiązaniem podjętym podczas negocjacji tego rozporządzenia, jak określono w oświadczeniu dotyczącym zaangażowania ekspertów skierowanym do Parlamentu Europejskiego, w dniu 30 października 2018 r. Komisja ustanowiła grupę ekspertów Komisji⁽²⁾ („grupa ekspertów”), której zadaniem jest wspieranie Komisji w przeprowadzaniu oceny technicznej. Grupa ekspertów składała się m.in. z ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie oraz osób powołanych do działania we własnym imieniu, działających niezależnie i w interesie publicznym, przedstawicieli organizacji badawczych i pozarządowych oraz zainteresowanych stron.
- (4) W oparciu o opinie grupy ekspertów i ocenę techniczną Komisja wydała zalecenia techniczne dla państw członkowskich w celu ułatwienia technicznego przeglądu proponowanych poziomów referencyjnych dla lasów. Komisja opublikowała zalecenia techniczne w dniu 18 czerwca 2019 r.⁽³⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 156 z 19.6.2018, s. 1.

⁽²⁾ Grupa ekspertów Komisji ds. użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF) (E03638).

⁽³⁾ Dokument roboczy służb Komisji SWD(2019) 213 final z dnia 18 czerwca 2019 r. Ocena krajowych planów rozliczania dla leśnictwa.

- (5) Zgodnie z wymogami określonymi w art. 8 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/841, na podstawie oceny technicznej i zaleceń technicznych państwa członkowskie dokonały przeglądu swoich krajowych planów rozliczania dla leśnictwa, a w niektórych przypadkach proponowanych poziomów referencyjnych dla lasów, oraz przekazały te informacje Komisji. W dniu 25 lutego 2020 r. Komisja opublikowała proponowane i, w stosownych przypadkach, zmienione poziomy referencyjne dla lasów.
- (6) Grupa ekspertów zgodziła się, że poziomy referencyjne dla lasów, które Komisja proponuje włączyć do załącznika IV do rozporządzenia (UE) 2018/841, zostały określone zgodnie z zasadami i wymogami określonymi w art. 8 ust. 4 i 5 oraz w art. 5 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/841.
- (7) Komisja powinna zatem określić poziomy referencyjne dla lasów, które mają być stosowane przez państwa członkowskie w latach 2021–2025.
- (8) Niniejsze rozporządzenie jest zgodne z opinią grupy ekspertów Komisji ds. użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2018/841 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego 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 28 października 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

W załączniku IV do rozporządzenia (UE) 2018/841 dodaje się sekcję C w brzmieniu:

„C. Poziomy referencyjne dla lasów, które mają być stosowane przez państwa członkowskie w latach 2021–2025

Państwo członkowskie	Poziom referencyjny dla lasów na lata 2021-2025 w tonach ekwiwalentu CO ₂ rocznie
Belgia	- 1 369 009
Bułgaria	- 5 105 986
Czechy	- 6 137 189
Dania	+ 354 000
Niemcy	- 34 366 906
Estonia	- 1 750 000
Irlandia	+ 112 670
Grecja	- 2 337 640
Hiszpania	- 32 833 000
Francja	- 55 399 290
Chorwacja	- 4 368 000
Włochy	- 19 656 100
Cypr	- 155 779
Łotwa	- 1 709 000
Litwa	- 5 164 640
Luksemburg	- 426 000
Węgry	- 48 000
Malta	-38
Niderlandy	- 1 531 397
Austria	- 4 533 000
Polska	- 28 400 000
Portugalia	- 11 165 000
Rumunia	- 24 068 200
Słowenia	- 3 270 200
Słowacja	- 4 827 630
Finlandia	- 29 386 695
Szwecja	- 38 721 000
Zjednoczone Królestwo	- 20 701 550”

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2021/269**z dnia 4 grudnia 2020 r.****zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2020/427 w odniesieniu do daty rozpoczęcia stosowania zmian niektórych szczegółowych przepisów dotyczących produkcji produktów ekologicznych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/848****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/848 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie produkcji ekologicznej i znakowania produktów ekologicznych i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 834/2007 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 12 ust. 2 lit. e), art. 14 ust. 2 lit. c) oraz art. 15 ust. 2 lit. a) i d),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Ze względu na wybuch pandemii COVID-19 i związany z nią kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1693 ⁽²⁾ przesunięto o jeden rok datę rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) 2018/848 oraz inne powiązane daty, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2018/848.
- (2) Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/427 ⁽³⁾ zmieniono rozporządzenie (UE) 2018/848 w odniesieniu do niektórych szczegółowych przepisów dotyczących produkcji produktów ekologicznych. W celu zapewnienia pewności prawa te przepisy dotyczące produkcji powinny być stosowane od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) 2018/848.
- (3) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie delegowane (UE) 2020/427.
- (4) Ponieważ niniejsze rozporządzenie musi być stosowane w trybie pilnym, powinno ono wejść w życie w dniu jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i być stosowane od dnia 1 stycznia 2021 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W art. 2 rozporządzenia delegowanego (UE) 2020/427 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2022 r.”.

*Artykuł 2*Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2021 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 150 z 14.6.2018, s. 1.⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1693 z dnia 11 listopada 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/848 w sprawie produkcji ekologicznej i znakowania produktów ekologicznych w odniesieniu do daty rozpoczęcia jego stosowania oraz niektórych innych dat, o których mowa w tym rozporządzeniu (Dz.U. L 381 z 13.11.2020, s. 1).⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/427 z dnia 13 stycznia 2020 r. zmieniające załącznik II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/848 w odniesieniu do niektórych szczegółowych przepisów dotyczących produkcji produktów ekologicznych (Dz.U. L 87 z 23.3.2020, s. 1).

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

Sporządzono w Brukseli dnia 4 grudnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)