

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 165



Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 63

27 maja 2020

Spis treści

I Akty ustawodawcze

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/696 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, w związku z pandemią COVID-19 ⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/697 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/352 w celu umożliwienia podmiotowi zarządzającemu portem lub właściwemu organowi wprowadzenia elastyczności w zakresie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w kontekście epidemii COVID-19 7
- ★ 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 ⁽¹⁾ 10
- ★ Rozporządzenie Rady (UE) 2020/699 z dnia 25 maja 2020 r. w sprawie tymczasowych środków dotyczących walnych zgromadzeń spółek europejskich (SE) i spółdzielni europejskich (SCE) 25

DYREKTYWY

- ★ 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 ⁽¹⁾ 27

⁽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.

DECYZJE

- ★ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/701 z dnia 25 maja 2020 r. w sprawie udzielenia pomocy makrofinansowej na rzecz partnerów objętych procesem rozszerzenia i polityką sąsiedztwa w kontekście pandemii COVID-19 31
-

II Akty o charakterze nieustawodawczym

DECYZJE

- ★ Decyzja Rady (UE) 2020/702 z dnia 20 maja 2020 r. ponownie przedłużająca obowiązywanie tymczasowego odstępstwa od regulaminu wewnętrznego Rady, wprowadzonego decyzją (UE) 2020/430 i przedłużonego decyzją (UE) 2020/556, w związku z utrudnieniami w podróżowaniu spowodowanymi przez pandemię COVID-19 w Unii 38

I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/696

z dnia 25 maja 2020 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, w związku z pandemią COVID-19

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pandemia COVID-19 doprowadziła do gwałtownego spadku natężenia ruchu lotniczego w wyniku znaczącego spadku popytu na usługi transportowe oraz przyjęcia przez państwa członkowskie i państwa trzecie bezpośrednich środków mających zapobiec rozprzestrzenianiu się pandemii, takich jak zamknięcie granic i zakazy ruchu lotniczego.
- (2) Dane opublikowane przez Eurocontrol, który jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych ruchu lotniczego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, wskazują na spadek natężenia ruchu lotniczego w regionie europejskim pod koniec marca 2020 r. o około 90 % w porównaniu z marcem 2019 r. W wyniku wystąpienia pandemii COVID-19 przewoźnicy lotniczy zgłaszają znaczny spadek rezerwacji z wyprzedzeniem oraz odwołują wiele lotów na zimowy sezon lotniczy 2019–2020 i letni sezon lotniczy 2020. Nagły spadek popytu oraz niespotykana wcześniej liczba odwołań spowodowały poważne problemy z płynnością u przewoźników lotniczych. Te problemy z płynnością mają bezpośredni związek z pandemią COVID-19.
- (3) Unijni przewoźnicy lotniczy, którzy przed pandemią COVID-19 byli w dobrej kondycji finansowej, napotykają problemy z płynnością, co mogłoby doprowadzić do zawieszenia lub cofnięcia ich koncesji lub też zastąpienia ich koncesjami tymczasowymi, mimo iż nie jest to podyktowane przyczynami gospodarczymi o charakterze strukturalnym. Przyznanie koncesji tymczasowej zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 ⁽²⁾ mogłoby stanowić negatywny sygnał dla rynku w odniesieniu do perspektywy przetrwania przewoźnika lotniczego, co z kolei pogłębiłoby jego problemy finansowe, które w innej sytuacji miałyby charakter jedynie tymczasowy. Nie należy zatem zawieszać ani cofać koncesji takich przewoźników lotniczych na podstawie oceny przeprowadzonej w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., pod warunkiem że nie jest zagro-

⁽¹⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 maja 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 25 maja 2020 r.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

żone bezpieczeństwo oraz że występuje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w ciągu 12 miesięcy. Po zakończeniu tego okresu 12 miesięcy unijny przewoźnik lotniczy powinien podlegać procedurze określonej w art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Obowiązek określony w art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, dotyczący informowania Komisji, powinien mieć również zastosowanie do decyzji o niezawieszaniu lub niecofnięciu koncesji.

- (4) Oprócz środków nadzwyczajnych, które mogłyby być stosowane zgodnie z art. 21 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w przypadku wystąpienia nagłych krótkotrwałych problemów, wynikających z okoliczności, których nie można było przewidzieć i których nie można było uniknąć, państwa członkowskie powinny mieć możliwość odmowy wykonywania praw przewozowych, ograniczenia ich wykonywania lub nałożenia na nie warunków, w celu rozwiązywania problemów wynikających z pandemii COVID-19, która mogłaby trwać długo. Takie środki nadzwyczajne podejmowane w kontekście pandemii COVID-19 powinny być zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz opierać się na obiektywnych i niedyskryminacyjnych kryteriach, które mają zastosowanie zgodnie z art. 21 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
- (5) W portach lotniczych, gdzie liczba podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej jest ograniczona zgodnie z art. 6 ust. 2 i art. 9 dyrektywy Rady 96/67/WE⁽³⁾, podmioty świadczące usługi można wybrać maksymalnie na okres siedmiu lat. Z tego powodu podmioty świadczące usługi, w przypadku których okres ten dobiega końca mogą mieć w związku z tym trudności z uzyskaniem dostępu do finansowania. Ten maksymalny okres należy zatem przedłużyć.
- (6) W wyniku pandemii COVID-19 w portach lotniczych, gdzie liczba podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej jest ograniczona, jeden lub większa liczba podmiotów świadczących usługi mógłby zaprzestać działalności w danym porcie lotniczym zanim będzie można wybrać nowy podmiot świadczący usługi na podstawie procedury określonej w art. 11 ust. 1 dyrektywy 96/67/WE. W takich okolicznościach organ zarządzający portem lotniczym powinien mieć możliwość zadecydowania o bezpośrednim wyborze podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej na maksymalnie sześć miesięcy. Należy przypomnieć, że w przypadku gdy organ zarządzający portem lotniczym musi zamówić usługi obsługi naziemnej w wyniku pandemii COVID-19 i jest podmiotem zamawiającym w rozumieniu art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE⁽⁴⁾, zastosowanie ma ta dyrektywa.
- (7) Odbudowa sytuacji finansowej powinna odbywać się na podstawie planu mającego na celu zabezpieczenia zwolnieniom oraz z gwarancjami, że odbudowa sytuacji finansowej nie odbędzie się ze szkodą dla praw pracowników. Przedłużenie upoważnień dla podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej powinno mieć na celu zachowanie miejsc pracy i praw pracowniczych.
- (8) Trudno przewidzieć dalszy przebieg pandemii COVID-19 oraz jej dalszy wpływ na sektor transportu lotniczego. Komisja powinna stale analizować wpływ pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego, a Unia powinna być w stanie bez zbędnej zwłoki przedłużyć okres stosowania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu jeżeli niekorzystne warunki będą się utrzymywać.
- (9) W celu przedłużenia – w koniecznych i uzasadnionych przypadkach – okresu, w którym właściwe organy wydające koncesje mogą zadecydować o niezawieszaniu lub niecofaniu koncesji, okresu, w którym państwa członkowskie mogą odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub nałożyć na nie warunki, oraz okresu, w którym można przedłużyć umowy o świadczenie usług obsługi naziemnej i w czasie którego organ zarządzający portem lotniczym może wybrać bezpośrednio podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do zmiany rozporządzenia (WE) nr 1008/2008. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽⁵⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (10) Z uwagi na pilną potrzebę związaną z wyjątkowymi okolicznościami spowodowanymi przez pandemię COVID-19, uzasadniającymi proponowane środki, a w szczególności aby szybko przyjąć niezbędne środki oraz zaradzić poważnym i bezpośrednim problemom, z którymi boryka się sektor, uznano za właściwe przewidzieć wyjątek od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do TFUE i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (11) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zmiana rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 w związku z pandemią COVID-19, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (12) Nieprzewidywalny i gwałtowny wybuch pandemii COVID-19 oraz procedury ustawodawcze wymagane do przyjęcia odpowiednich środków sprawiły, że przyjęcie tych środków w terminie było niemożliwe. Dlatego też przepisy niniejszego rozporządzenia powinny objąć również okres poprzedzający jego wejście w życie. Biorąc pod uwagę charakter tych przepisów, takie podejście nie skutkuje naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych osób.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1008/2008.
- (14) Ze względu na pilną potrzebę spowodowaną wyjątkowymi okolicznościami uzasadniającymi przyjęte środki, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie reguluje kwestie wydawania koncesji wspólnotowym przewoźnikom lotniczym, prawo wspólnotowych przewoźników lotniczych do wykonywania wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych oraz ustalanie taryf wewnątrzwspólnotowych przewozów lotniczych. Ustanawia ono również tymczasowe zasady dotyczące świadczenia usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii.”;

- 2) w art. 9 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„1a. Właściwy organ wydający koncesje może zdecydować o niezawieszeniu lub niecofaniu koncesji unijnego przewoźnika lotniczego na podstawie ocen, o których mowa w ust. 1, przeprowadzonych w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., przed upływem tego okresu, pod warunkiem że nie jest zagrożone bezpieczeństwo oraz że występuje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w ciągu następnych 12 miesięcy. Na koniec 12-miesięcznego okresu organ ten dokonuje oceny wyników tego unijnego przewoźnika lotniczego oraz podejmuje decyzję, czy należy zawiesić lub cofnąć koncesję, i czy przyznać tymczasową koncesję na podstawie ust. 1.

1b. W przypadku gdy na podstawie danych opublikowanych przez Eurocontrol, który jest menedżerem sieci ds. funkcji sieciowych ruchu lotniczego w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, Komisja stwierdzi, że utrzymuje się i prawdopodobnie utrzyma się ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w 2019 r., a także stwierdzi, na podstawie najlepszych dostępnych danych naukowych, takich jak dane Europejskiego Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób, że sytuacja ta wynika z pandemii COVID-19, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane w celu zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez odpowiednie przedłużenie okresu od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., o którym mowa w ust. 1a niniejszego artykułu.

1c. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria określone w ust. 1b. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej kwestii, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W przypadku spełnienia kryteriów, o których mowa w ust. 1b, Komisja przyjmuje możliwe najszybciej akt delegowany, o którym mowa w ust. 1b.

1d. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 25b.”;

3) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 21a

Środki nadzwyczajne związane z pandemią COVID-19

1. Niezależnie od art. 21, w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. państwa członkowskie mogą, bez zgody Komisji, o której mowa w art. 21 ust. 1, odmówić wykonywania praw przewozowych, ograniczyć ich wykonywanie lub nałożyć na nie warunki, jeżeli jest to konieczne w odpowiedzi na pandemię COVID-19. Działanie takie musi być zgodne z zasadami proporcjonalności i przejrzystości oraz opierać się na obiektywnych i niedyskryminujących kryteriach.

2. Zainteresowane państwo członkowskie bezzwłocznie informuje Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie o działaniu, o którym mowa w ust. 1, oraz o czasie jego trwania, a także przedstawia im odpowiednie powody uzasadniające potrzebę podjęcia takiego działania. Jeżeli państwo członkowskie zmieni, zawiesi lub wycofa takie działanie po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, informuje o tym odpowiednio Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie.

3. Na wniosek któregośkolwiek z zaangażowanych państw członkowskich lub z własnej inicjatywy Komisja może zawiesić działanie, o którym mowa w ust. 2, jeżeli nie spełnia ono wymogów ust. 1 lub jest w inny sposób sprzeczne z prawem Unii.

4. W przypadku gdy na podstawie najlepszej wiedzy naukowej, dowodów i danych, takich jak dane Europejskiego Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób, potwierdzających utrzymywanie się pandemii COVID-19 Komisja uzna, że odmowy, ograniczenia i nakładanie warunków na wykonywanie praw przewozowych przez państwa członkowskie mogą być konieczne po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane zmieniające niniejsze rozporządzenie poprzez odpowiednie przedłużenie tego okresu.

5. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria, o których mowa w ust. 4. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej kwestii, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W razie potrzeby Komisja przyjmuje możliwie najszybciej akt delegowany, o którym mowa w ust. 4.

6. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 25b.”;

4) dodaje się rozdział w brzmieniu:

„ROZDZIAŁ IVa

TYMCZASOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE USŁUG OBSŁUGI NAZIEMNEJ

Artykuł 24a

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 11 ust. 1 lit. d) dyrektywy Rady 96/67/WE (*) okres ważności umów lub upoważnień przyznanych podmiotom świadczącym usługi obsługi naziemnej wybranych na podstawie procedury określonej w art. 11 ust. 1 tej dyrektywy, wygasających w okresie od dnia 28 maja 2020 r. do dnia 31 grudnia 2021 r., może zostać przedłużony do dnia 31 grudnia 2022 r.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 11 ust. 1 lit. e) dyrektywy 96/67/WE w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., w przypadku gdy podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej zaprzestaje działalności przed upływem okresu, na który został wybrany, organ zarządzający portem lotniczym lub właściwy organ państwa członkowskiego może wybrać podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej bezpośrednio na maksymalny okres sześciu miesięcy lub na okres do dnia 31 grudnia 2020 r., w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.

3. W przypadku gdy na podstawie danych opublikowanych przez Eurocontrol Komisja stwierdzi, że ograniczenie natężenia ruchu lotniczego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w 2019 r., utrzymuje się i prawdopodobnie utrzyma się, że sytuacja ta wynika z pandemii COVID-19, a także powoduje zakłócenia obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii lub trudności podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej w portach lotniczych Unii z dostępem do finansowania, Komisja przyjmuje zgodnie z art. 25a akty delegowane w celu zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez odpowiednie przedłużenie okresów, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

4. Komisja w sposób ciągły monitoruje sytuację, stosując kryteria określone w ust. 3. Do dnia 15 listopada 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie podsumowujące w tej sprawie, sporządzone na podstawie dostępnych informacji. W razie potrzeby Komisja przyjmuje możliwie najszybciej akt delegowany przewidziany w ust. 3.

5. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu pandemii COVID-19 na sektor transportu lotniczego w Unii, jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 25b.

(*) Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).;

5) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 25a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3, powierza się Komisji na okres roku od dnia 28 maja 2020 r.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 9 ust. 1b, art. 21a ust. 4 i art. 24a ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 25b

Tryb pilny

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzi w życie niezwłocznie i mają zastosowanie, dopóki nie zostanie wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 2. Przekazując akt delegowany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, podaje się powody zastosowania trybu pilnego.

2. Parlament Europejski albo Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 25a. W takim przypadku Komisja uchyła akt natychmiast po powiadomieniu jej przez Parlament Europejski lub Radę o decyzji o sprzeciwie.”.

Artykuł 2

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 25 maja 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
D.M. SASSOLI
Przewodniczący

W imieniu Rady
A. METELKO-ZGOMBIĆ
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/697**z dnia 25 maja 2020 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/352 w celu umożliwienia podmiotowi zarządzającemu portem lub właściwemu organowi wprowadzenia elastyczności w zakresie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w kontekście epidemii COVID-19**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Epidemia COVID-19 ma poważny i negatywny wpływ na sektor transportu morskiego. Poważne skutki dla usług transportu morskiego i korzystania z infrastruktury portowej mają charakter powszechny od początku marca 2020 r. i prawdopodobnie utrzymają się przez cały rok 2020. Zwolnienie z opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, ich zawieszenie, obniżenie lub odroczenie terminu ich zapłaty mogłoby przyczynić się do utrzymania zdolności finansowej operatorów statków w tych wyjątkowych okolicznościach.
- (2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 ⁽²⁾ nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia poboru opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. W rozporządzeniu (UE) 2017/352 nie przewidziano wyjątku od obowiązku pobierania opłat.

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

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1).

- (3) W związku z dotkliwością skutków epidemii COVID-19 należy umożliwić podmiotowi zarządzającemu portem lub właściwemu organowi zdecydowanie o zwolnieniu z opłat za korzystanie z infrastruktury portowej należnych za okres od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 października 2020 r., o ich zawieszeniu obniżeniu lub odroczeniu terminu ich zapłaty. Niniejsze rozporządzenie nie powinno jednak ingerować w organizację portów przez państwa członkowskie. Z tego powodu państwa członkowskie powinny móc zachować uprawnienia w zakresie regulowania przyjmowania takich decyzji przez podmiot zarządzający portem lub właściwy organ. Takie zwolnienie z opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, ich zawieszenie, obniżenie lub odroczenie terminu ich zapłaty powinno być przyznawane w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny.
- (4) Z uwagi na pilną potrzebę należy również umożliwić podmiotowi zarządzającemu portem lub właściwemu organowi odstąpienie od ustanowionego w rozporządzeniu (UE) 2017/352 obowiązku dotyczącego informowania użytkowników infrastruktury portowej o wszelkich zmianach w charakterze lub poziomie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej z przynajmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem, zanim zmiany te staną się skuteczne.
- (5) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zmiana rozporządzenia (UE) 2017/352 w celu pilnego zaradzenia sytuacji wynikłej na skutek epidemii COVID-19, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki proponowanych działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania 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 tego celu.
- (6) Z uwagi na pilną potrzebą związaną z wyjątkowymi okolicznościami spowodowanymi przez epidemię COVID-19, uzasadniającymi proponowane środki, a w szczególności aby szybko przyjąć niezbędne środki w celu wsparcia zdolności finansowej operatorów statków, uznano za właściwe przewidzieć wyjątek od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (7) Nieprzewidywalny i gwałtowny wybuch epidemii COVID-19 oraz procedury ustawodawcze wymagane do przyjęcia odpowiednich środków sprawiły, że przyjęcie takich środków we właściwym terminie było niemożliwe. Dlatego też przepisy niniejszego rozporządzenia powinny również być stosowane do opłat za korzystanie z infrastruktury portowej należnych za okres przed jego wejściem w życie. Biorąc pod uwagę charakter tych przepisów, takie podejście nie skutkuje naruszeniem uzasadnionych oczekiwań osób zainteresowanych.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2017/352.
- (9) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W art. 21 rozporządzenia (UE) 2017/352 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Niezależnie od art. 13 ust. 1, 3 i 4 podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może zdecydować o zwolnieniu z opłat za korzystanie z infrastruktury portowej należnej za okres od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 października 2020 r., o ich zawieszeniu, obniżeniu lub odroczeniu terminu ich zapłaty. Państwa członkowskie mogą postanowić, że decyzje takie mają być zgodne z wymogami ustanowionymi w tym zakresie w prawie krajowym. Zwolnienie z opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, ich zawieszenie, obniżenie lub odroczenie terminu ich zapłaty przyznaje się w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny.

Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia, by użytkownicy portu oraz przedstawiciele lub stowarzyszenia użytkowników portu zostali odpowiednio poinformowani. Termin dwóch miesięcy, o którym mowa w art. 13 ust. 5, nie ma zastosowania.”.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 25 maja 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D. M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

A. METELKO-ZGOMBIĆ

Przewodniczący

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****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Epidemia COVID-19 i związany z nią kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego stanowią bezprecedensowe wyzwanie dla państw członkowskich i są dużym obciążeniem dla organów krajowych, obywateli Unii i podmiotów gospodarczych, w szczególności przewoźników. Kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego doprowadził do powstania nadzwyczajnych okoliczności, które mają wpływ na codzienną działalność właściwych organów w państwach członkowskich oraz na działalność przedsiębiorstw transportowych, jeśli chodzi o formalności administracyjne, których należy dopełniać w różnych sektorach transportu i których nie można było w racjonalny sposób przewidzieć w chwili przyjmowania odpowiednich środków. Te nadzwyczajne okoliczności mają istotny wpływ na różne dziedziny objęte prawem transportowym Unii.
- (2) W szczególności przewoźnicy i inne zainteresowane osoby mogą nie być w stanie dopełnić niezbędnych formalności lub procedur wymaganych niektórymi przepisami prawa Unii, związanych z odnawianiem lub przedłużeniem ważności certyfikatów i świadectw, licencji lub zezwoleń bądź przeprowadzić działań niezbędnych do utrzymania ich ważności. Z tych samych powodów właściwe organy państw członkowskich mogą nie być w stanie wypełnić swoich obowiązków wynikających z prawa Unii i zapewnić, aby odpowiednie wnioski złożone przez przewoźników zostały rozpatrzone przed upływem mających zastosowanie terminów. Należy zatem przyjąć środki w celu zaradzenia tym problemom oraz zagwarantowania zarówno pewności prawa, jak i prawidłowego działania odnoszących aktów prawnych. Należy wprowadzić dostosowania w tym zakresie, w szczególności w odniesieniu do niektórych terminów, z możliwością zatwierdzenia przedłużeń przez Komisję na podstawie wniosku złożonego przez którekolwiek z państw członkowskich.
- (3) Dyrektywą 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ ustanowiono przepisy mające zastosowanie do wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób. Kierowcy ci muszą posiadać świadectwo kwalifikacji zawodowych i wykazać, że ukończyli szkolenie okresowe potwierdzone prawem jazdy lub kartą kwalifikacji kierowcy, które zawierają informacje o szkoleniu okresowym. Ze względu na trudności dla posiadacza świadectwa kwalifikacji zawodowych w ukończeniu szkoleń okresowych oraz w odnawianiu świadectw kwalifikacji zawodowych potwierdzających ukończenie tych szkoleń w związku z wystą-

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

⁽²⁾ 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).

pieniem nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, które w niektórych państwach członkowskich rozpoczęły się przed 1 lutego 2020 r., należy przedłużyć ważność tych świadectw na okres siedmiu miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego. Środki podjęte w tym zakresie przez państwa członkowskie zgodnie z art. 8 ust. 2 i 3 dyrektywy 2003/59/WE, załącznika I do dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽³⁾ lub załącznika II do dyrektywy 2003/59/WE przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia powinny pozostać w mocy.

- (4) Dyrektywą 2006/126/WE ustanowiono przepisy dotyczące praw jazdy. Przewiduje ona wzajemne uznawanie praw jazdy wydawanych przez państwa członkowskie na podstawie unijnego wzoru prawa jazdy i ustanawia minimalne wymogi dotyczące tych praw jazdy. W szczególności kierowcy pojazdów silnikowych muszą posiadać ważne prawo jazdy, które musi zostać przedłużone lub, w niektórych przypadkach, wymienione po upływie jego administracyjnego okresu ważności. Ze względu na trudności w przedłużaniu ważności praw jazdy wskutek nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, które w niektórych państwach członkowskich rozpoczęły się przed 1 lutego 2020 r., należy przedłużyć ważność niektórych praw jazdy na okres siedmiu miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość mobilności drogowej.
- (5) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽⁴⁾ 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 ⁽⁵⁾ oraz w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾, ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia uczciwej konkurencji i bezpieczeństwa drogowego. Ze względu na potrzebę zapewnienia ciągłości świadczenia usług transportu drogowego, pomimo trudności w wykonywaniu regularnych przeglądów tachografów w wyniku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, przeglądy, o których mowa w art. 23 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i które powinny być zostać przeprowadzone w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., powinny zostać przeprowadzone nie później niż sześć miesięcy od dnia, przed którym miały one zostać przeprowadzone zgodnie z tym artykułem. Z tego samego powodu trudności w przedłużaniu i wymianie kart kierowcy w wyniku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19 uzasadniają przyznanie właściwym organom państw członkowskich dodatkowego czasu na przeprowadzenie tych czynności. W takich przypadkach kierowcy powinni otrzymać możliwość i zostać zobowiązani do korzystania z wykonalnych rozwiązań alternatywnych w celu rejestrowania niezbędnych informacji dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, czasu pracy i okresów odpoczynku do momentu otrzymania przez nich nowej karty.
- (6) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE ⁽⁷⁾ ustanowiono przepisy dotyczące okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Okresowe badania zdatości 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 zdatości do ruchu drogowego w związku z wystąpieniem nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, które w niektórych państwach członkowskich rozpoczęły się przed 1 lutego 2020 r., okresowe badania zdatości do ruchu drogowego, które miały zostać przeprowadzone w okresie między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. należy przeprowadzić w terminie późniejszym, lecz nie później niż siedem miesięcy po upływie pierwotnego terminu, a przedmiotowe świadectwa powinny zachować ważność do tego późniejszego terminu.
- (7) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽⁸⁾ ustanowiono wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Epidemia COVID-19 i związany z nią kryzys w dziedzinie zdrowia publicznego mają poważne konsekwencje dla sytuacji finansowej tego sektora, a niektóre przedsiębiorstwa transportowe nie spełniają już wymogu dotyczącego zdolności finansowej. Z uwagi na ograniczenie działalności wynikające z kryzysu zdrowia publicznego można oczekiwać, że przedsiębiorstwa będą potrzebowały więcej niż zazwyczaj czasu, aby wykazać, że wymóg dotyczący zdolności finansowej jest ponownie spełniany w sposób ciągły. Należy zatem przedłużyć maksymalny termin ustanowiony do tych celów w art. 13 ust. 1 lit. c) rozporządze-

⁽³⁾ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

⁽⁸⁾ 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).

nia (WE) nr 1071/2009 z sześciu do dwunastu miesięcy w odniesieniu do ocen zdolności finansowej przedsiębiorstw transportowych obejmujących całość lub część okresu między 1 marca 2020 r. a 30 września 2020 r. W przypadku gdy takie uchybienie zostało już stwierdzone i termin ustalony przez właściwy organ jeszcze nie upłynął, właściwy organ powinien móc przedłużyć ten termin do łącznie 12 miesięcy.

- (8) Rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 ⁽⁹⁾ oraz (WE) nr 1073/2009 ⁽¹⁰⁾ ustanowiono, odpowiednio, wspólne zasady dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych. Międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy i międzynarodowy autobusowy i autokarowy przewóz osób są uzależnione między innymi od posiadania licencji wspólnotowej, a w przypadku kierowców będących obywatelami państw trzecich oraz prowadzących operacje transportu towarowego – od posiadania świadectwa kierowcy. Świadczenie regularnych usług autobusowych i autokarowych jest również zależne od zezwolenia. Te licencje, świadectwa i zezwolenia mogą być odnawiane po zweryfikowaniu, czy odpowiednie warunki są nadal spełnione. Ze względu na trudności w odnawianiu licencji oraz świadectw w związku z nadzwyczajnymi okolicznościami wskutek epidemii COVID-19 należy przedłużyć ich ważność o sześć miesięcy od daty jej wygaśnięcia, aby zapewnić ciągłość transportu drogowego.
- (9) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽¹¹⁾ ustanowiono przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei. Z uwagi na środki izolacji w połączeniu z dodatkowym obciążeniem pracą w związku z powstrzymywaniem epidemii COVID-19, organy krajowe, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury napotykają trudności związane z odnawianiem jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz – w związku ze zbliżającym się wygaśnięciem obowiązujących autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa – związane z wydawaniem takich autoryzacji na kolejny okres zgodnie z odpowiednio art. 10 i 12 tej dyrektywy. Termin odnowienia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa powinien zatem zostać przedłużony o sześć miesięcy, a przedmiotowe obecne jednolite certyfikaty bezpieczeństwa powinny odpowiednio zachować ważność. Podobnie ważność takich autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa powinna zostać przedłużona o sześć miesięcy.
- (10) Zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 niektóre państwa członkowskie przedłużyły okres transpozycji tej dyrektywy. W związku z powyższym w tych państwach członkowskich nadal mają zastosowanie przepisy dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹²⁾. 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.
- (11) Dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹³⁾ ustanowiono przepisy dotyczące przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Unii. Art. 14 ust. 5 i art. 16 tej dyrektywy stanowią, że licencja maszynisty zachowuje ważność przez dziesięć lat i podlega kontrolom okresowym. Ze względu na trudności w przedłużaniu ważności licencji wskutek nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19, okres ważności licencji upływający w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. powinien zostać przedłużony o sześć miesięcy od daty ich wygaśnięcia. Należy również przyznać maszynistom dodatkowy sześciomiesięczny okres na przeprowadzenie kontroli okresowych.
- (12) Na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽¹⁴⁾ 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

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ 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).

bezpieczeństwu. Ze względu na nadzwyczajne okoliczności spowodowane przez epidemię COVID-19 organy wydające licencję mają poważne trudności z przeprowadzaniem regularnych przeglądów dotyczących już wydanych licencji oraz z podejmowaniem stosownych decyzji dotyczących wydania nowych licencji po wygaśnięciu licencji tymczasowej. Terminy przeprowadzania regularnych przeglądów, które zgodnie z tą dyrektywą upływają w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., powinny zatem zostać przedłużone o sześć miesięcy. Podobnie ważność licencji tymczasowych upływająca w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. powinna zostać przedłużona o sześć miesięcy.

- (13) Art. 25 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE nakłada na organy wydające licencje obowiązek wydania decyzji w sprawie wniosku o wydanie licencji w terminie trzech miesięcy po przedłożeniu wszystkich stosownych informacji, w szczególności informacji, o których mowa w załączniku III do tej dyrektywy. Ze względu na trudności w podejmowaniu stosownych decyzji w wyniku nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19 należy przedłużyć ten termin o sześć miesięcy.
- (14) 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. W związku z powyższym należy ustanowić, że w przypadku gdy organ wydający licencje, na podstawie oceny przeprowadzonej w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., ustali, że dane przedsiębiorstwo kolejowe nie jest już w stanie spełniać wymogów dotyczących zdolności finansowej, może przed 31 sierpnia 2020 r. podjąć decyzję, że nie zawiesi lub nie cofnie licencji dla takiego przedsiębiorstwa kolejowego, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu oraz o ile istnieje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej tego przedsiębiorstwa kolejowego w okresie kolejnych sześciu miesięcy. Od 31 sierpnia 2020 r. przedsiębiorstwo kolejowe powinno podlegać zasadom ogólnym ustanowionym w art. 24 ust. 1 tej dyrektywy.
- (15) Dyrektywą Rady 96/50/WE⁽¹⁵⁾ ustanowiono warunki uzyskiwania świadectw kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami w Unii. Po ukończeniu 65. roku życia posiadacze świadectw kapitanów łodzi są zobowiązani do poddawania się okresowym badaniom lekarskim. Ze względu na środki podjęte w związku z epidemią COVID-19, a w szczególności na ograniczony dostęp do służby zdrowia w celu badań lekarskich, posiadacze świadectw kapitanów łodzi mogą nie mieć możliwości przejścia wymaganych badań lekarskich w okresie, w którym obowiązują te środki. W związku z powyższym w przypadkach, w których termin na przeprowadzenie badań lekarskich w przeciwnym razie upłynąłby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., termin ten powinien zostać przedłużony o sześć miesięcy w każdym z przypadków. Przedmiotowe świadectwa kapitanów łodzi powinny odpowiednio zachować ważność.
- (16) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629⁽¹⁶⁾ 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⁽¹⁷⁾ zachowują ważność do terminu ich wygaśnięcia. Środki podjęte w związku z epidemią COVID-19 mogą sprawić, że trudne lub wręcz niemożliwe w praktyce będzie przeprowadzanie inspekcji technicznych przez właściwe organy w celu przedłużenia ważności odpowiednich świadectw lub, w przypadku dokumentów, o których mowa w art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, ich wymiany. W związku z tym, w celu umożliwienia nieprzerwanej eksploatacji odpowiednich statków żeglugi śródlądowej, należy przedłużyć o okres sześciu miesięcy ważność unijnych świadectw zdolności żeglugowej i dokumentów wchodzących w zakres art. 28 dyrektywy (UE) 2016/1629, które w przeciwnym razie utraciłyby ważność w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r.

⁽¹⁵⁾ Dyrektywa Rady 96/50/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie harmonizacji warunków uzyskiwania krajowych patentów kapitanów łodzi do celów przewozu towarów i pasażerów śródlądowymi wodnymi drogami we Wspólnocie (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 31).

⁽¹⁶⁾ 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).

⁽¹⁷⁾ Dyrektywa 2006/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej i uchylająca dyrektywę Rady 82/714/EWG (Dz.U. L 389 z 30.12.2006, s. 1).

- (17) Rozporządzeniem (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁸⁾ ustanowiono przepisy dotyczące wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych. Dyrektywą 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁹⁾ ustanowiono środki mające na celu wzmocnienie ochrony portów w obliczu zagrożenia zdarzeniami naruszającymi ochronę. Dyrektywa zapewnia także, aby wzmocnienie ochrony portów miało pozytywny wpływ na środki ochrony wprowadzone w ramach stosowania rozporządzenia (WE) nr 725/2004. Trwający kryzys w zakresie zdrowia publicznego utrudnia organom państw członkowskich przeprowadzanie inspekcji i przeglądów w zakresie ochrony na morzu w celu przedłużenia ważności niektórych dokumentów w zakresie ochrony na morzu. W związku z powyższym należy wydłużyć terminy odnowienia ocen stanu ochrony i planów ochrony wymaganych na mocy tych aktów prawnych Unii o rozsądny okres, aby umożliwić państwom członkowskim i sektorowi żeglugi wprowadzenie elastycznych i pragmatycznych rozwiązań, a także utrzymać otwarte istotne łańcuchy dostaw bez uszczerbku dla ochrony. Należy również zapewnić elastyczność w zakresie alarmów próbnych i ćwiczeń w zakresie ochrony na morzu, które zgodnie z wymogami aktów prawnych Unii w zakresie ochrony na morzu mają być przeprowadzane w określonych terminach.
- (18) W przypadku gdy państwo członkowskie uzna, że stosowanie przepisów, od których niniejsze rozporządzenie wprowadza odstępstwo, dotyczących między innymi odnawiania lub przedłużania ważności certyfikatów, świadectw, licencji lub zezwoleń, prawdopodobnie będzie nadal niewykonalne po terminach określonych w niniejszym rozporządzeniu ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu COVID-19, Komisja powinna – na wniosek danego państwa członkowskiego – być upoważniona w odpowiednich przypadkach do zezwolenia danemu państwu członkowskiemu na dalsze przedłużenie okresów określonych w niniejszym rozporządzeniu. W celu zagwarantowania pewności prawa przy jednoczesnym zapewnieniu, aby bezpieczeństwo i ochrona transportu nie były zagrożone, takie przedłużenie powinno być ograniczone do tego, co jest niezbędne w celu objęcia okresu, w którym przeprowadzanie formalności, procedur, ocen i szkoleń może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie powinno być dłuższe niż sześć miesięcy.
- (19) Epidemia COVID-19 wpłynęła na całą Unię, ale nie w jednorodny sposób. Państwa członkowskie odczuły jej skutki w różnym stopniu i w różnym czasie. Z uwagi na to, że odstępstwa od przepisów, które obowiązywałyby w zwykłych okolicznościach, powinny ograniczać się do tego, co jest niezbędne, państwa członkowskie powinny mieć możliwość – w odniesieniu do dyrektywy 2006/126/WE, rozporządzenia (UE) nr 165/2014, dyrektywy 2014/45/UE, rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 oraz dyrektywy 2007/59/WE – dalszego stosowania tych aktów prawnych bez stosowania odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, w przypadkach gdy stosowanie tych aktów prawnych jest nadal wykonalne. Ma to też zastosowanie w przypadku, gdy państwo członkowskie napotkało takie trudności, lecz podjęło odpowiednie środki krajowe w celu ich zmniejszenia. Państwa członkowskie, które zdecydują się skorzystać z tej możliwości, nie powinny jednak utrudniać podmiotom gospodarczym ani osobom fizycznym korzystania z odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, które stosuje się w innym państwie członkowskim, i powinny w szczególności uznawać wszelkie licencje, certyfikaty i świadectwa oraz zezwolenia, których ważność została przedłużona na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (20) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przedłużenie ustanowionych w prawie Unii terminów odnawiania i przedłużania okresu ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz opóźnienie niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń na nadzwyczajne okoliczności spowodowane epidemią COVID-19 w obszarze transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz ochrony na morzu, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, lecz mogą, ze względu na skalę lub skutki proponowanego działania, zostać osiągnięte w skuteczniejszy sposób na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (21) Z uwagi na pilną potrzebę wynikającą z nadzwyczajnych okoliczności spowodowanych epidemią COVID-19 uznano za stosowne przewidzieć możliwość odstąpienia od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

⁽¹⁸⁾ 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).

⁽¹⁹⁾ 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).

- (22) Z uwagi na nieprzewidywalny i nagły charakter epidemii COVID-19 niemożliwe było przyjęcie odpowiednich środków w terminie. Z tego powodu przepisy niniejszego rozporządzenia powinny obejmować również okres poprzedzający jego wejście w życie. Z uwagi na charakter tych przepisów takie podejście nie skutkuje naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych osób.
- (23) W obliczu nadrzędnej potrzeby bezzwłocznej reakcji na okoliczności spowodowane epidemią COVID-19 w obszarze transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej oraz ochrony na morzu, zapewniając jednocześnie w stosownych przypadkach państwom członkowskim możliwość poinformowania Komisji w rozsądnym terminie o podjęciu decyzji o niestosowaniu niektórych odstępstw przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, w celu zapewnienia, aby sytuacja niepewności prawa wpływająca na działalność wielu organów i przewoźników w różnych sektorach transportu, w szczególności w przypadku gdy odpowiednie terminy już upłynęły, trwała jak najkrócej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

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

Artykuł 2

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2003/59/WE

1. Niezależnie od art. 8 ust. 2 i 3 dyrektywy 2003/59/WE terminy ukończenia przez posiadacza świadectwa kwalifikacji zawodowych okresowych szkoleń, które w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o okres siedmiu miesięcy. Świadectwa kwalifikacji zawodowej odpowiednio zachowują ważność.
2. Ważność oznakowania zharmonizowanym kodem unijnym „95”, określonego w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE, umieszczonego przez właściwe organy na prawie jazdy lub na karcie kwalifikacji kierowcy, o których mowa w art. 10 ust. 1 dyrektywy 2003/59/WE, na podstawie świadectw kwalifikacji zawodowej, o których mowa w ust. 1 tego artykułu, uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty wskazanej na każdym takim prawie jazdy lub każdej takiej karcie kwalifikacji kierowcy.
3. Ważność kart kwalifikacji kierowcy, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 2003/59/WE, która w przeciwnym razie upłynęłaby między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy od daty wygaśnięcia wskazanej na każdej takiej karcie.
4. Bez uszczerbku dla działań transgranicznych, o których mowa w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu, utrzymana zostaje ważność środków podjętych przez państwa członkowskie zgodnie z przepisami dyrektyw 2003/59/WE i 2006/126/WE, o których mowa w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu w okresie między 1 lutego 2020 r. a 28 maja 2020 r.
5. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że ukończenie okresowego szkolenia lub jego certyfikacja, oznakowanie zharmonizowanym kodem unijnym „95” lub przedłużenie ważności kart kwalifikacji kierowcy, mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na stosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., lub okresu siedmiu miesięcy określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

Artykuł 3

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2006/126/WE

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

2. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności praw jazdy może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu siedmiu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

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

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

Artykuł 4

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

1. Niezależnie od art. 23 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, regularne przeglądy przewidziane w ust. 1 tego artykułu, które w przeciwnym razie zgodnie z tym ustępem musiałyby zostać przeprowadzone między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., przeprowadza się nie później niż sześć miesięcy od dnia, do którego w przeciwnym razie musiałyby zostać przeprowadzone zgodnie z tym artykułem.

2. Niezależnie od art. 28 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w przypadku gdy kierowca ubiega się o przedłużenie karty kierowcy zgodnie z ust. 1 tego artykułu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., właściwe organy państwa członkowskiego wydają nową kartę kierowcy nie później niż dwa miesiące od otrzymania wniosku. Do czasu, gdy kierowca otrzyma nową kartę kierowcy od organów wydających karty, do kierowcy stosuje się odpowiednio art. 35 ust. 2 tego rozporządzenia, pod warunkiem że kierowca może udowodnić, że wystąpił zgodnie z art. 28 ust. 1 tego rozporządzenia o przedłużenie karty kierowcy.

3. Niezależnie od art. 29 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w przypadku gdy kierowca ubiega się o wydanie zastępczej karty kierowcy zgodnie z ust. 4 tego artykułu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., właściwe organy państwa członkowskiego wydają kartę zastępczą nie później niż dwa miesiące od otrzymania wniosku. Niezależnie od art. 29 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 kierowca może kontynuować jazdę do chwili otrzymania od organów wydających karty nowej karty kierowcy, pod warunkiem że kierowca może udowodnić, że karta kierowcy została zwrócona do właściwego organu w związku z jej uszkodzeniem lub wadliwym działaniem i że zwrócił się o kartę zastępczą.

4. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że prowadzenie regularnych przeglądów, przedłużanie kart kierowcy lub wydawanie zastępczych kart kierowcy wymagane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1, 2 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub mających zastosowanie terminów wydania nowej karty kierowcy, lub obu tych przypadków. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

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

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

Artykuł 5

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2014/45/UE

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

2. Niezależnie od art. 8 dyrektywy 2014/45/UE i pkt 8 załącznika II do tej dyrektywy, ważność świadectw zdatości do ruchu drogowego, których data ważności przypada między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres siedmiu miesięcy.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że prowadzenie badań zdatości do ruchu drogowego lub wydawanie świadectw zdatości do ruchu drogowego mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 lutego 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu siedmiu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

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

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

Artykuł 6

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

1. Niezależnie od art. 13 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w przypadku gdy właściwy organ na podstawie rocznych sprawozdań finansowych lub poświadczeń, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia, za lata finansowe obejmujące całość lub część okresu między 1 marca a 30 września 2020 r., stwierdza, że przedsiębiorca transportowy nie spełnia wymogu dotyczącego zdolności finansowej określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia, termin określony przez właściwy organ na potrzeby art. 13 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia nie może przekraczać 12 miesięcy.

2. Niezależnie od art. 13 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w przypadku gdy właściwy organ stwierdził przed 28 maja 2020 r., że dany przedsiębiorca transportowy nie spełnił wymogu dotyczącego zdolności finansowej określonego w art. 13 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia, i określił dla tego przedsiębiorcy transportowego termin na uregulowanie tej sytuacji, właściwy organ może – pod warunkiem że termin ten nie upłynął 28 maja 2020 r. – przedłużyć ten termin. Termin ten nie może przekraczać 12 miesięcy.

Artykuł 7

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

1. Niezależnie od art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, ważność licencji wspólnotowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy. Uwierzytelnione wypisy zachowują odpowiednio ważność.

2. Niezależnie od art. 5 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, ważność świadectw kierowcy, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji wspólnotowych lub świadectw kierowcy może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

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

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

Artykuł 8

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

1. Niezależnie od art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, ważność licencji wspólnotowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy. Uwierzytelnione wypisy odpowiednio zachowują ważność.
2. Niezależnie od art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 decyzje w sprawie wniosków o zezwolenie na świadczenie usług regularnych złożonych przez przewoźników w okresie od 12 grudnia 2019 r. do 31 sierpnia 2020 r. są podejmowane przez organ wydający w terminie sześciu miesięcy od daty złożenia wniosku. Niezależnie od art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody w odniesieniu do takiego wniosku zgodnie z ust. 1 tego artykułu, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w sprawie wniosku w terminie trzech miesięcy. Jeżeli organ wydający nie otrzyma odpowiedzi w ciągu trzech miesięcy, uznaje się, że organy, do których się zwrócono, wyrażają zgodę, i organ wydający może udzielić zezwolenia. Przedłużenie terminu do trzech miesięcy w przypadku państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody na podstawie art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, ma zastosowanie do wniosków otrzymanych przez państwa po 27 marca 2020 r.
3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji wspólnotowych może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymaniu COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych w ust. 1. Wniosek ten może dotyczyć okresów między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub między 12 grudnia 2019 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub kombinacji tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.
4. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 3, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów określonych w ust. 1, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przedłużanie ważności licencji wspólnotowych może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

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

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

Artykuł 9

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/798

1. Niezależnie od art. 10 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/798, terminy odnowienia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy. Przedmiotowe jednolite certyfikaty bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.
2. Niezależnie od art. 12 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa wydanych zgodnie z art. 10 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/798 lub przedłużanie ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

Artykuł 10

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2004/49/WE

1. Niezależnie od art. 10 ust. 5 dyrektywy 2004/49/WE terminy odnowienia certyfikatów bezpieczeństwa, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy. Przedmiotowe certyfikaty bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.

2. Niezależnie od art. 11 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE terminy odnowienia autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy. Przedmiotowe autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa odpowiednio zachowują ważność.

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że odnawianie certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

Artykuł 11

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2007/59/WE

1. Niezależnie od art. 14 ust. 5 dyrektywy 2007/59/WE ważność licencji, która w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy od daty upływu ważności każdej takiej licencji.

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

3. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przedłużanie ważności licencji lub przeprowadzanie kontroli okresowych mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

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

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

Artykuł 12

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2012/34/UE

1. Niezależnie od art. 23 ust. 2 dyrektywy 2012/34/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 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone o okres sześciu miesięcy.

2. Niezależnie od art. 24 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE ważność licencji tymczasowych, która w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upływałaby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużoną o okres sześciu miesięcy od daty upływu ważności określonej w każdej licencji tymczasowej.

3. Niezależnie od art. 25 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE organ wydający licencje podejmuje decyzję w odniesieniu do wniosków złożonych w okresie między 12 stycznia 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. nie później niż dziewięć miesięcy po przedłożeniu wszystkich odpowiednich informacji, w szczególności danych wymienionych w załączniku III do tej dyrektywy.

4. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie regularnych przeglądów lub zniesienie zawieszenia licencji lub wydawanie nowych licencji w przypadkach gdy licencje zostały uprzednio cofnięte, mogą pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. lub okresu sześciu miesięcy, lub obu tych okresów. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

Artykuł 13

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

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

Artykuł 14

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 96/50/WE

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

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

Artykuł 15

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/1629

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

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

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

Artykuł 16

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

1. Niezależnie od art. 3 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 terminy przeprowadzania okresowych przeglądów ocen stanu ochrony obiektu portowego, które w przeciwnym razie zgodnie z tym przepisem upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone do 30 listopada 2020 r.

2. W drodze odstępstwa od sekcji 13.6 części B załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, jeżeli alarmy próbne nie mogły lub nie mogą być przeprowadzane w 2020 r. z częstotliwością określoną w tej sekcji, są one przeprowadzane co najmniej dwa razy w ciągu 2020 r., w maksymalnym odstępście czasu wynoszącym sześć miesięcy.

3. Niezależnie od sekcji 13.7 i 18.6 części B załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004 terminy 18 miesięcy na przeprowadzenie różnych typów ćwiczeń, które to terminy w przeciwnym razie zgodnie z tymi przepisami upłynęłyby w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., uznaje się za przedłużone w każdym przypadku o sześć miesięcy, ale nie dłużej niż do 31 grudnia 2020 r.

4. Na potrzeby wymogu określonego w sekcjach 13.7 i 18.6 części B załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, zgodnie z którym różne typy ćwiczeń przeprowadza się co najmniej raz na rok kalendarzowy, ćwiczenia przeprowadzone w 2021 r. w okresie objętym zezwoleniem wydanym na podstawie ust. 5 niniejszego artykułu uznaje się za przeprowadzone również w 2020 r.

5. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie ocen stanu ochrony obiektu portowego lub różnych typów ćwiczeń, o których mowa w sekcjach 13.7 i 18.6 części B załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004, może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki wprowadzone w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów i terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 3. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., terminów lub okresu sześciu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 3, lub dowolnej ich kombinacji. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

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

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

Artykuł 17

Przedłużenie terminów przewidzianych w dyrektywie 2005/65/WE

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

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

3. Na potrzeby wymogu określonego w załączniku III do dyrektywy 2005/65/WE, zgodnie z którym ćwiczenia szkoleniowe przeprowadza się co najmniej raz na rok kalendarzowy, ćwiczenia szkoleniowe przeprowadzone w 2021 r. w okresie objętym zezwoleniem wydanym na podstawie ust. 4 niniejszego artykułu uznaje się za przeprowadzone również w 2020 r.

4. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że przeprowadzanie przeglądów ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych może pozostać niewykonalne po 31 sierpnia 2020 r. ze względu na środki, które wprowadziło ono w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się lub powstrzymania COVID-19, może przedłożyć uzasadniony wniosek o zezwolenie na zastosowanie przedłużenia okresów lub terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2. Wniosek ten może dotyczyć okresu między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r., terminów lub okresu sześciu miesięcy określonego odpowiednio w ust. 1 i 2 lub dowolnej ich kombinacji. Wniosek przedkłada się Komisji do 1 sierpnia 2020 r.

5. Jeżeli, w następstwie wniosku złożonego zgodnie z ust. 4, Komisja stwierdzi, że wymogi określone w tym ustępie zostały spełnione, przyjmuje decyzję zezwalającą danemu państwu członkowskiemu na przedłużenie okresów i terminów określonych odpowiednio w ust. 1 i 2, w każdym uzasadnionym przypadku. Czas przedłużenia jest określany tak, aby odzwierciedlić okres, w którym przeprowadzanie przeglądów oceny stanu ochrony portów i planów ochrony portów lub przeprowadzanie ćwiczeń szkoleniowych może pozostać niewykonalne, i w żadnym razie nie może być dłuższy niż sześć miesięcy.

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

Artykuł 18

Węście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od 4 czerwca 2020 r.

Art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 6, art. 5 ust. 5, art. 7 ust. 5, art. 8 ust. 5 oraz art. 11 ust. 5 stosuje się od 28 maja 2020 r.

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 25 maja 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
D. M. SASSOLI
Przewodniczący

W imieniu Rady
A. METELKO-ZGOMBIĆ
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE RADY (UE) 2020/699**z dnia 25 maja 2020 r.****w sprawie tymczasowych środków dotyczących walnych zgromadzeń spółek europejskich (SE)
i spółdzielni europejskich (SCE)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 352,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

względniając zgodę Parlamentu Europejskiego,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

stanowiąc zgodnie ze specjalną procedurą ustawodawczą, a także mając na uwadze,

co następuje:

- (1) Aby powstrzymać rozprzestrzenianie się epidemii COVID-19, która została uznana przez Światową Organizację Zdrowia za pandemię w dniu 11 marca 2020 r., państwa członkowskie wprowadziły szereg bezprecedensowych środków, w szczególności środków dotyczących izolacji oraz ograniczeń kontaktów osobistych.
- (2) Środki takie mogą uniemożliwić spółkom i spółdzielniom wywiązanie się z ich obowiązków prawnych wynikających z krajowego i unijnego prawa spółek, w szczególności z uwagi na poważne trudności w odbywaniu walnych zgromadzeń.
- (3) Na poziomie krajowym państwa członkowskie wprowadziły środki nadzwyczajne wspierające spółki i spółdzielnie oraz zapewniające im niezbędne narzędzia i elastyczność w obecnych wyjątkowych okolicznościach spowodowanych pandemią COVID-19. W szczególności szereg państw członkowskich umożliwiło wykorzystywanie narzędzi i procesów cyfrowych do organizowania walnych zgromadzeń oraz wydłużyło terminy odbywania walnych zgromadzeń w 2020 r.
- (4) Na poziomie Unii rozporządzenie Rady (WE) nr 2157/2001 ⁽¹⁾ reguluje spółki europejskie (SE), a rozporządzenie Rady (WE) nr 1435/2003 ⁽²⁾ reguluje spółdzielnie europejskie (SCE). Oba rozporządzenia zawierają wymóg odbycia walnego zgromadzenia w ciągu sześciu miesięcy po upływie roku gospodarczego lub obrotowego. Z uwagi na obecne wyjątkowe okoliczności spowodowane pandemią COVID-19 należy wprowadzić tymczasowe odstępstwo od tego wymogu. Zważywszy że odbycie walnych zgromadzeń ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia, aby decyzje wymagane na mocy prawa lub konieczne z punktu widzenia ekonomicznego zostały podjęte w odpowiednim terminie, należy umożliwić SE i SCE odbycie walnych zgromadzeń w ciągu 12 miesięcy po upływie roku gospodarczego lub obrotowego, pod warunkiem że odbędą się one nie później niż w dniu 31 grudnia 2020 r. Jako środek tymczasowy związany z wyjątkowymi okolicznościami spowodowanymi pandemią COVID-19, odstępstwo to powinno mieć zastosowanie wyłącznie do walnych zgromadzeń, które muszą odbyć się w 2020 r.
- (5) Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) nie powierza uprawnień do przyjęcia niniejszego rozporządzenia innych niż na mocy art. 352.
- (6) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie wprowadzenie tymczasowego nadzwyczajnego rozwiązania dla SE i SCE umożliwiającego im zastosowanie odstępstwa od przepisów rozporządzenia (WE) nr 2157/2001 i rozporządzenia (WE) nr 1435/2003 dotyczących terminu odbycia walnych zgromadzeń, nie może zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego zakres i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania 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 tego celu.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 2157/2001 z dnia 8 października 2001 r. w sprawie statutu spółki europejskiej (SE) (Dz.U. L 294 z 10.11.2001, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1435/2003 z dnia 22 lipca 2003 r. w sprawie statutu spółdzielni europejskiej (SCE) (Dz.U. L 207 z 18.8.2003, s. 1).

- (7) Zważywszy na fakt, że sześciomiesięczny okres, o którym mowa w rozporządzeniach (WE) nr 2157/2001 i (WE) nr 1435/2003, upłynie w maju lub czerwcu 2020 r., a także biorąc pod uwagę okresy konieczne do zwołania walnych zgromadzeń, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym.
- (8) Z tego względu uznano za stosowne wprowadzenie wyjątku od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do TUE, do TFUE i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Środek tymczasowy dotyczący walnych zgromadzeń spółek europejskich (SE)

W przypadku gdy, zgodnie z art. 54 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2157/2001, walne zgromadzenie SE ma odbyć się w 2020 r., to walne zgromadzenie SE może, na zasadzie odstępstwa od tego przepisu, odbyć się w ciągu 12 miesięcy po upływie roku gospodarczego, pod warunkiem że zostanie ono zorganizowane do dnia 31 grudnia 2020 r.

Artykuł 2

Środek tymczasowy dotyczący walnych zgromadzeń spółdzielni europejskich (SE)

W przypadku gdy, zgodnie z art. 54 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1435/2003, walne zgromadzenie SCE ma odbyć się w 2020 r., to walne zgromadzenie SCE może, na zasadzie odstępstwa od tego przepisu, odbyć się w ciągu 12 miesięcy po upływie roku obrotowego, pod warunkiem że zostanie ono zorganizowane do dnia 31 grudnia 2020 r.

Artykuł 3

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 25 maja 2020 r.

W imieniu Rady
G. GRLIĆ RADMAN
Przewodniczący

DYREKTYWY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 57 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽²⁾ oraz art. 33 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽³⁾ państwa członkowskie zobowiązane były do wprowadzenia w życie do dnia 16 czerwca 2019 r. przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania odpowiednich przepisów tych dyrektyw. Zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 i art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798 państwa członkowskie miały jednak możliwość przedłużenia okresu transpozycji o rok.
- (2) Siedemnaście państw członkowskich powiadomiło Komisję i Agencję Kolejową Unii Europejskiej (zwaną dalej „Agencją”) o przedłużeniu terminu transpozycji dyrektyw (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 do dnia 16 czerwca 2020 r.
- (3) Ze względu na nadzwyczajną i nieprzewidywalną sytuację spowodowaną epidemią COVID-19 niektóre z tych państw członkowskich napotykały trudności w zakończeniu prac legislacyjnych w wyznaczonym terminie transpozycji i w związku z tym grozi im niedotrzymanie tego terminu. Mogłoby ono skutkować niepewnością prawa dla branży kolejowej organów krajowych i Agencji w odniesieniu do ustawodawstwa mającego zastosowanie do bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei. Niemożność dokonania przez niektóre państwa członkowskie transpozycji dyrektyw (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 spowodowana epidemią COVID-19 ma szkodliwe skutki dla sektora kolejowego.
- (4) Konieczne jest zapewnienie jasności i pewności prawa dla branży kolejowej poprzez umożliwienie państwom członkowskim, w stosownych przypadkach, dalszego stosowania – od dnia 16 czerwca 2020 r. i przez określony czas – dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE ⁽⁴⁾ oraz 2008/57/WE ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 maja 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 25 maja 2020 r.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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 (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1).

- (5) Ponieważ epidemia COVID-19 wybuchła na ostatnim etapie przyjmowania krajowych środków transponujących dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798, państwom członkowskim należy przyznać dodatkowy okres na zakończenie procesu transpozycji.
- (6) Terminy transpozycji dyrektyw (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 należy przedłużyć do dnia 31 października 2020 r. Terminy uchylenia dyrektyw 2004/49/WE i 2008/57/WE, określone odpowiednio w art. 58 dyrektywy (UE) 2016/797 i art. 34 dyrektywy (UE) 2016/798, należy odpowiednio dostosować.
- (7) Na podstawie dyrektywy (UE) 2016/798 przyjęto szereg aktów delegowanych odzwierciedlających poprzednie terminy transpozycji. W obecnej sytuacji te akty delegowane należy dostosować do nowego terminu transpozycji.
- (8) Z uwagi na pilną potrzebę spowodowaną wyjątkowymi okolicznościami związanymi z epidemią COVID-19, 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 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE), do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (9) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie zmiana dyrektyw (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 ze względu na epidemię COVID-19, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki tego celu możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 TUE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798.
- (11) Aby umożliwić szybkie zastosowanie środków przewidzianych w niniejszej dyrektywie, powinna ona wejść w życie w trybie pilnym, następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie (UE) 2016/797

W dyrektywie (UE) 2016/797 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 54 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Najpóźniej od dnia 16 czerwca 2019 r. Agencja wykonuje zadania związane z udzielaniem zezwolenia na mocy art. 21 i 24 oraz zadania wymienione w art. 19 w odniesieniu do obszarów użytkowania w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 57 ust. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 21 i 24 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2, mogą nadal wydawać zezwolenia zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE do dnia 16 czerwca 2020 r. Na zasadzie odstępstwa od art. 21 i 24, krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2a, mogą nadal wydawać zezwolenia zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE do dnia 31 października 2020 r.”;

- 2) w art. 57 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Państwa członkowskie, które przedłużyły okres transpozycji zgodnie z ust. 2, mogą go dodatkowo przedłużyć do dnia 31 października 2020 r. Ich środki transpozycji stosuje się od tego dnia. Te państwa członkowskie powiadamiają o tym Agencję i Komisję do dnia 29 maja 2020 r.”;

- 3) w art. 58 akapit pierwszy datę „16 czerwca 2020 r.” zastępuje się datą „31 października 2020 r.”.

Artykuł 2

Zmiany w dyrektywie (UE) 2016/798

W dyrektywie (UE) 2016/798 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Dostosowanie CSM do zmienionych terminów

Komisja jest upoważniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 27 w celu dostosowania dat rozpoczęcia stosowania aktów delegowanych przyjętych na podstawie art. 6 ust. 6 do terminu transpozycji określonego w art. 33 ust. 2a. Do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu ma zastosowanie procedura przewidziana w art. 27a”;

- 2) w art. 27 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„7. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 6a, powierza się Komisji na okres od dnia 28 maja 2020 r. do dnia 31 października 2020 r.”;

- 3) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 27a

Tryb pilny

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzi w życie niezwłocznie i mają zastosowanie, dopóki nie zostanie wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 2. Przekazując akt delegowany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie podaje się powody zastosowania trybu pilnego.

2. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 27 ust. 6. W takim przypadku Komisja uchyla akt natychmiast po powiadomieniu jej przez Parlament Europejski lub Radę o decyzji o sprzeciwie.”;

- 4) art. 31 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Najpóźniej od dnia 16 czerwca 2019 r. Agencja wykonuje zadania związane z certyfikacją na mocy art. 10 w odniesieniu do obszarów działalności w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji lub Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2. Na zasadzie odstępstwa od art. 10 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 33 ust. 2, mogą nadal wydawać certyfikaty zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE do dnia 16 czerwca 2020 r. Na zasadzie odstępstwa od art. 10 krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 33 ust. 2a, mogą nadal wydawać certyfikaty zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE do dnia 31 października 2020 r.”;

- 5) w art. 33 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Państwa członkowskie, które przedłużyły okres transpozycji zgodnie z ust. 2, mogą go dodatkowo przedłużyć do dnia 31 października 2020 r. Ich środki transpozycji stosuje się od tego dnia. Te państwa członkowskie powiadamiają o tym Agencję i Komisję do dnia 29 maja 2020 r.”;

- 6) w art. 34 akapit pierwszy datę „16 czerwca 2020 r.” zastępuje się datą „31 października 2020 r.”.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 maja 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
D. M. SASSOLI
Przewodniczący

W imieniu Rady
A. METELKO-ZGOMBIĆ
Przewodniczący

DECYZJE

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/701

z dnia 25 maja 2020 r.

w sprawie udzielenia pomocy makrofinansowej na rzecz partnerów objętych procesem rozszerzenia i polityką sąsiedztwa w kontekście pandemii COVID-19

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 212 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pandemia COVID-19 wywiera bardzo szkodliwy wpływ na stabilność gospodarczą i finansową regionów objętych procesem rozszerzenia i polityką sąsiedztwa. Sytuacja tych partnerów pod względem bilansu płatniczego i budżetu jest obecnie słaba i szybko się pogarsza, a gospodarka zmierza ku recesji. Szereg argumentów przemawia za tym, aby Unia podjęła szybkie i zdecydowane działania w celu wsparcia tych gospodarek. Niniejsza decyzja obejmuje zatem dziesięciu partnerów: Republikę Albanii, Bośnię i Hercegowinę, Kosowo *, Czarnogórę, Republikę Macedonii Północnej, w regionie objętym procesem rozszerzenia, Gruzję, Republikę Mołdawii i Ukrainę, we wschodnim sąsiedztwie, oraz Jordanię, Królestwo Haszymidzkie i Republikę Tunezyjską, w południowym sąsiedztwie (zwanych dalej „partnerami”).
- (2) Konieczność udzielenia natychmiastowej pomocy jest związana z pilnym zapotrzebowaniem partnerów na finansowanie, dodatkowe w stosunku do finansowania, które zostanie zapewnione z innych instrumentów Unii oraz przez międzynarodowe instytucje finansowe, państwa członkowskie oraz innych dwustronnych darczyńców. Jest to konieczne, aby stworzyć w perspektywie krótkoterminowej przestrzeń polityczną, która umożliwi władzom partnerów wdrożenie środków w celu przeciwdziałania skutkom gospodarczym pandemii COVID-19.
- (3) Władze każdego z partnerów oraz Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW) uzgodniły już program, który będzie wspierany za pomocą rozwiązań w zakresie udzielania pożyczek z MFW, albo mają wkrótce uzgodnić taki program.
- (4) Unijna pomoc makrofinansowa powinna stanowić instrument finansowy stosowany w sytuacjach wyjątkowych, mający formę niewiązanego i nieukierunkowanego wsparcia bilansu płatniczego, mający na celu zaspokojenie pilnych potrzeb beneficjenta w zakresie finansowania zewnętrznego, w połączeniu z innymi niż ostrożnościowe rozwiązaniami MFW w zakresie udzielania pożyczek, które są uzależnione od realizacji uzgodnionego programu reform gospodarczych. W kontekście pandemii COVID-19 unijna pomoc makrofinansowa powinna być dostępna również dla partnerów korzystających z nadzwyczajnego finansowania zapewnianego przez MFW, które może nie być uzależnione od wcześniejszych działań ani spełnienia określonych warunków – na przykład poprzez instrument szybkiego finansowania. Pomoc ta powinna zatem być udzielana na krótszy okres, ograniczać się do dwóch wypłat i stanowić podstawę realizacji programu polityki obejmującego ograniczony zestaw reform.

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

* Użycie tej nazwy nie wpływa na stanowiska w sprawie statusu Kosowa i jest zgodne z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244 (1999) oraz z opinią Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Deklaracji niepodległości Kosowa.

- (5) Wsparcie finansowe udzielane przez Unię partnerom jest zgodne z politykami Unii w zakresie rozszerzenia i sąsiedztwa.
- (6) Mając na uwadze, że partnerzy uczestniczą w procesie akcesyjnym lub przedakcesyjnym, lub są objęci europejską polityką sąsiedztwa, kwalifikują się do otrzymywania unijnej pomocy makrofinansowej.
- (7) Mając na uwadze spodziewany drastyczny wzrost potrzeb partnerów w zakresie finansowania zewnętrznego do poziomu znacznie przekraczającego zasoby, które zostaną udostępnione przez MFW i inne instytucje wielostronne, pomoc makrofinansowa, której Unia ma udzielić partnerom, jest w obecnych nadzwyczajnych okolicznościach uważana za właściwą odpowiedź na wnioski partnerów o wsparcie stabilizacji gospodarczej. Unijna pomoc makrofinansowa zapewniłaby wsparcie stabilizacji gospodarczej, uzupełniając zasoby udostępnione w ramach rozwiązań MFW w zakresie udzielania pożyczek.
- (8) Celem unijnej pomocy makrofinansowej powinno być wspieranie przywrócenia partnerom trwałego finansowania zewnętrznego, a tym samym wsparcie wznowienia ich rozwoju gospodarczego i społecznego.
- (9) Ustalenie kwoty unijnej pomocy makrofinansowej opiera się na wstępnej ocenie szacunkowej pozostających do zaspokojenia potrzeb każdego z partnerów w zakresie finansowania zewnętrznego oraz uwzględnia jego zdolność do finansowania się z własnych zasobów, w szczególności z rezerw międzynarodowych, którymi dysponuje. Unijna pomoc makrofinansowa powinna uzupełniać programy i środki udostępniane przez MFW i Bank Światowy. Przy ustalaniu kwoty pomocy uwzględnia się również potrzebę zapewnienia sprawiedliwego podziału obciążeń między Unią a innymi darczyńcami, a także środki uruchomione wcześniej w ramach innych unijnych instrumentów finansowania zewnętrznego oraz wartość dodaną ogólnego zaangażowania Unii.
- (10) Komisja powinna zapewnić zgodność prawną i merytoryczną unijnej pomocy makrofinansowej z kluczowymi zasadami i celami różnych obszarów działań zewnętrznych, ze środkami podejmowanymi w tych obszarach oraz z innymi stosownymi politykami Unii.
- (11) Unijna pomoc makrofinansowa powinna wspierać politykę zewnętrzną Unii wobec partnerów. Komisja i Europejska Służba Działań Zewnętrznych (ESDZ) powinny ściśle współpracować przez cały okres udzielania pomocy makrofinansowej w celu koordynowania i zapewnienia spójności polityki zewnętrznej Unii.
- (12) Unijna pomoc makrofinansowa powinna wspierać zaangażowanie partnerów w przestrzeganie wartości podzielańych przez te państwa i Unię, w tym demokracji, praworządności, dobrych rządów, poszanowania praw człowieka, zrównoważonego rozwoju i zmniejszania ubóstwa, a także ich zaangażowanie w przestrzeganie zasady otwartego, opartego na zasadach i uczciwego handlu.
- (13) Warunkiem wstępnym przyznania unijnej pomocy makrofinansowej powinno być poszanowanie przez partnerów skutecznych mechanizmów demokratycznych, w tym wielopartyjnego systemu parlamentarnego, i praworządności oraz gwarantowanie poszanowania praw człowieka. Ponadto cele szczególne unijnej pomocy makrofinansowej powinny prowadzić do zwiększenia skuteczności, przejrzystości i rozliczalności systemów zarządzania finansami publicznymi w państwach będących partnerami oraz do wspierania reform strukturalnych przyczyniających się do trwałego wzrostu gospodarczego i konsolidacji budżetowej. Komisja i ESDZ powinny regularnie monitorować zarówno spełnienie warunków wstępnych, jak i realizację tych celów.
- (14) W celu zapewnienia skutecznej ochrony interesów finansowych Unii związanych z unijną pomocą makrofinansową partnerzy powinni podjąć stosowne środki w zakresie zapobiegania nadużyciom finansowym, korupcji i wszelkim innym nieprawidłowościom związanym z tą pomocą oraz w zakresie ich zwalczania. Należy również zapewnić kontrole przeprowadzane przez Komisję, kontrole przeprowadzane przez Trybunał Obrachunkowy oraz wykonywanie kompetencji przez Prokuraturę Europejską.
- (15) Przekazanie unijnej pomocy makrofinansowej pozostaje bez uszczerbku dla uprawnień Parlamentu Europejskiego i Rady jako władzy budżetowej.
- (16) Wymagane kwoty przeznaczone na pomoc makrofinansową powinny odpowiadać środkom budżetowym przewidzianym w wieloletnich ramach finansowych.
- (17) Unijną pomocą makrofinansową powinna zarządzać Komisja. Aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie możliwość śledzenia wykonania niniejszej decyzji, Komisja powinna regularnie informować te instytucje o rozwoju sytuacji w związku z tą pomocą oraz udostępniać im odpowiednie dokumenty.

- (18) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej decyzji należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽²⁾.
- (19) Unijna pomoc makrofinansowa powinna podlegać warunkom dotyczącym polityki gospodarczej, które mają zostać określone w protokole ustaleń. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania oraz mając na uwadze skuteczność Komisja powinna być uprawniona do negocjowania takich warunków z władzami partnerów pod nadzorem komitetu przedstawicieli państw członkowskich zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011. Na mocy tego rozporządzenia procedura doradcza powinna, co do zasady, mieć zastosowanie we wszystkich przypadkach innych niż te, które zostały przewidziane w tym rozporządzeniu. Mając na uwadze potencjalnie znaczący wpływ pomocy w kwocie większej niż 90 mln EUR, w odniesieniu do operacji przekraczających ten pułap należy stosować procedurę sprawdzającą określoną w rozporządzeniu (UE) nr 182/2011. Mając na uwadze kwotę unijnej pomocy makrofinansowej skierowanej do każdego z partnerów, w odniesieniu do przyjęcia protokołu ustaleń z Czarnogórą należy stosować procedurę doradczą, natomiast procedurę sprawdzającą należy stosować w odniesieniu do przyjęcia protokołu ustaleń z pozostałymi partnerami objętymi zakresem niniejszej decyzji oraz, odpowiednio, do każdego obniżenia, zawieszenia lub anulowania tej pomocy,
- (20) Ponieważ cel niniejszej decyzji, a mianowicie wsparcie gospodarek partnerów, którzy w konsekwencji pandemii COVID-19 doświadczają trudnej i szybko pogarszającej się sytuacji pod względem bilansu płatniczego i budżetu, a ich gospodarki zmierzają w stronę recesji, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej („TUE”). Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza decyzja nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (21) Z uwagi na pilną potrzebę związaną z wyjątkowymi okolicznościami wynikającymi z pandemii COVID-19 oraz ze związanymi z tym skutkami gospodarczymi uznano, że należy przewidzieć wyjątek od ośmiotygodniowego terminu, 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.
- (22) Niniejsza decyzja powinna wejść w życie w trybie pilnym w dniu następującym po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Unia udostępnia Republice Albanii, Bośni i Hercegowinie, Gruzji, Jordańskiemu Królestwu Haszymidzkemu, Kosowu, Republice Mołdawii, Czarnogórze, Republice Macedonii Północnej, Republice Tunezyjskiej i Ukrainie (zwanymi dalej „partnerami”) pomoc makrofinansową (zwaną dalej „unijną pomoc makrofinansową”) w maksymalnej łącznej kwocie 3 mld EUR w celu wspierania stabilizacji gospodarczej i programu znacznych reform w państwach będących partnerami. Pomoc ta przyczynia się do pokrycia pilnych potrzeb partnerów w zakresie bilansu płatniczego, jak określono w programie wspieranym przez MFW, i jest przyznawana w następujący sposób:

- a) 180 mln EUR dla Republiki Albanii;
- b) 250 mln EUR dla Bośni i Hercegowiny;
- c) 150 mln EUR dla Gruzji;
- d) 200 mln EUR dla Jordańskiego Królestwa Haszymidzkiego;
- e) 100 mln EUR dla Kosowa;
- f) 100 mln EUR dla Republiki Mołdawii;
- g) 60 mln EUR dla Czarnogóry;
- h) 160 mln EUR dla Republiki Macedonii Północnej;
- i) 600 mln EUR dla Republiki Tunezyjskiej;
- j) 1,2 mld EUR dla Ukrainy.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

2. Pełna kwota unijnej pomocy makrofinansowej zostanie udostępniona każdemu z partnerów w formie pożyczek. Komisja jest upoważniona do pożyczania w imieniu Unii niezbędnych środków na rynkach kapitałowych lub od instytucji finansowych oraz do ich dalszego pożyczania partnerowi. Maksymalny średni termin wymagalności pożyczek wynosi 15 lat.
3. Przekazywaniem unijnej pomocy makrofinansowej zarządza Komisja w sposób spójny z umowami lub ustaleniami między MFW a partnerem. Komisja regularnie informuje Parlament Europejski i Radę o postępach w udzielaniu unijnej pomocy makrofinansowej, w tym o wypłacie tej pomocy, i w stosownym terminie udostępnia tym instytucjom odpowiednie dokumenty.
4. Unijna pomoc makrofinansowa udostępniana jest na okres 12 miesięcy, począwszy od pierwszego dnia po wejściu w życie protokołu ustaleń, o którym mowa w art. 3 ust. 1.
5. Jeżeli w okresie wypłacania unijnej pomocy makrofinansowej potrzeby finansowe partnera znacznie się zmniejszą w stosunku do pierwotnych założeń, Komisja – działając zgodnie z art. 7 ust. 2 – obniża wysokość takiej pomocy, zawiesza ją lub ją anuluje.

Artykuł 2

1. Warunkiem wstępnym przyznania unijnej pomocy makrofinansowej jest poszanowanie przez partnera skutecznych mechanizmów demokratycznych, w tym wielopartyjnego systemu parlamentarnego, i praworządności oraz zagwarantowanie poszanowania praw człowieka.
2. Komisja i ESDZ monitorują wypełnienie warunku wstępnego określonego w ust. 1 przez cały czas udzielania unijnej pomocy makrofinansowej.
3. Ust. 1 i 2 stosuje się zgodnie z decyzją Rady 2010/427/UE ^(*).

Artykuł 3

1. Komisja, zgodnie z art. 7 ust. 2, uzgadnia z władzami każdego z partnerów jasno określone warunki dotyczące polityki gospodarczej oraz warunki finansowe, koncentrując się na reformach strukturalnych i zdrowych finansach publicznych, którym to warunkom ma podlegać unijna pomoc makrofinansowa. Te warunki dotyczące polityki gospodarczej oraz warunki finansowe określa się w protokole ustaleń zawierającym harmonogram spełnienia tych warunków. Warunki dotyczące polityki gospodarczej oraz warunki finansowe określone w protokole ustaleń muszą być zgodne z umowami lub ustaleniami, o których mowa w art. 1 ust. 3, w tym z programami w zakresie dostosowań makroekonomicznych i reform strukturalnych realizowanymi przez partnera, przy wsparciu MFW.
2. Warunki, o których mowa w ust. 1, mają w szczególności służyć zwiększeniu skuteczności, przejrzystości i rozliczalności systemów zarządzania finansami publicznymi w państwach będących partnerami, w tym w odniesieniu do wykorzystania unijnej pomocy makrofinansowej. Podczas opracowywania środków z zakresu polityki uwzględnia się również należyte postępy we wzajemnym otwieraniu rynku, rozwój opartego na zasadach i uczciwego handlu oraz inne priorytety w kontekście unijnej polityki zewnętrznej. Komisja regularnie monitoruje postępy w osiągnięciu tych celów.
3. Szczegółowe warunki finansowe unijnej pomocy makrofinansowej określa się w umowie pożyczki zawieranej oddzielnie między Komisją a władzami każdego z partnerów (zwanej dalej „umową pożyczki”).
4. Komisja ocenia w regularnych odstępach czasu, czy warunki, o których mowa w art. 4 ust. 3, są nadal spełnione, w tym czy polityka gospodarcza partnera jest zgodna z celami unijnej pomocy makrofinansowej. Komisja działa w tym zakresie w ścisłej współpracy z MFW i Bankiem Światowym oraz – gdy jest to konieczne – z Parlamentem Europejskim i Radą.

Artykuł 4

1. Unijna pomoc makrofinansowa udostępniana jest przez Komisję w dwóch transzach, z zastrzeżeniem warunków, o których mowa w ust. 3. Wysokość każdej transzy określa się w protokole ustaleń.

^(*) Decyzja Rady 2010/427/UE z dnia 26 lipca 2010 r. określająca organizację i zasady funkcjonowania Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych (Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 30).

2. Kwoty unijnej pomocy makrofinansowej są zabezpieczane, gdy jest to wymagane, zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 480/2009 ⁽⁴⁾.

3. O przekazaniu transz decyduje Komisja, przy czym jest to uzależnione od spełnienia wszystkich następujących warunków:

- a) warunku wstępnego określonego w art. 2;
- b) udokumentowania stałych zadowalających postępów we wdrażaniu innych niż ostrożnościowe rozwiązań MFW w zakresie udzielania pożyczek;
- c) zadowalającej realizacji warunków dotyczących polityki gospodarczej oraz warunków finansowych uzgodnionych w protokole ustaleń.

Wypłata drugiej transzy następuje, co do zasady, nie wcześniej niż po upływie trzech miesięcy po wypłacie pierwszej transzy.

4. W przypadku gdy warunki, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy, nie są spełnione, Komisja tymczasowo zawiesza lub anuluje wypłatę unijnej pomocy makrofinansowej. W takich przypadkach Komisja informuje Parlament Europejski i Radę o przyczynach zawieszenia lub anulowania.

5. Unijna pomoc makrofinansowa jest wypłacana bankowi centralnemu partnera. Środki finansowe Unii mogą zostać przekazane Ministerstwu Finansów jako beneficjentowi końcowemu, z zastrzeżeniem postanowień, które mają zostać uzgodnione w protokole ustaleń, w tym potwierdzenia pozostających do zaspokojenia budżetowych potrzeb finansowych.

Artykuł 5

1. Operacje zaciągania i udzielania pożyczek związane z unijną pomocą makrofinansową przeprowadzane są w euro z tą samą datą waluty i nie mogą angażować Unii w transformację terminów zapadalności ani narażać jej na jakiekolwiek ryzyko walutowe lub ryzyko stopy procentowej, ani na jakiekolwiek inne ryzyko handlowe.

2. W przypadku gdy pozwalają na to okoliczności i jeżeli partner o to zawnioskuje, Komisja może podjąć kroki niezbędne do zapewnienia, aby w warunkach dotyczących udzielania pożyczki uwzględniona została klauzula wcześniejszej spłaty i aby odpowiadała jej odpowiednia klauzula w warunkach operacji zaciągania pożyczek.

3. W przypadku gdy okoliczności pozwalają na uzyskanie korzystniejszego oprocentowania udzielonej pożyczki i jeżeli partner o to zawnioskuje, Komisja może zadecydować o refinansowaniu całości lub części zaciągniętej pierwotnie pożyczki lub może zmienić odpowiednie warunki finansowe. Operacje refinansowania lub zmiany warunków pożyczki przeprowadza się zgodnie z ust. 1 i 4 oraz nie mogą one skutkować przedłużeniem terminu wymagalności danej pożyczki ani zwiększeniem kwoty kapitału pozostającej do spłaty na dzień refinansowania lub zmiany warunków pożyczki.

4. Partner pokrywa wszystkie koszty poniesione przez Unię, które mają związek z operacjami zaciągania i udzielania pożyczek na podstawie niniejszej decyzji.

5. Komisja informuje Parlament Europejski i Radę o rozwoju sytuacji w zakresie operacji, o których mowa w ust. 2 i 3.

Artykuł 6

1. Unijną pomoc makrofinansową wdraża się zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 ⁽⁵⁾.

2. Unijna pomoc makrofinansowa udzielana jest w ramach zarządzania bezpośredniego.

3. Umowa pożyczki zawiera postanowienia:

- a) zapewniające, aby partner regularnie sprawdzał, czy środki finansowe pochodzące z budżetu ogólnego Unii zostały właściwie wykorzystane, podejmował odpowiednie środki zapobiegające nieprawidłowościom i nadużyciom finansowym oraz, w razie konieczności, podejmował działania prawne zmierzające do odzyskania wszelkich środków udostępnionych na podstawie niniejszej decyzji, które zostały sprzeniewierzone;

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 480/2009 z dnia 25 maja 2009 r. ustanawiające Fundusz Gwarancyjny dla działań zewnętrznych (Dz.U. L 145 z 10.6.2009, s. 10).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1).

- b) zapewniające ochronę interesów finansowych Unii, w szczególności przewidujące wprowadzenie konkretnych środków związanych z zapobieganiem nadużyciom finansowym, korupcji i wszelkim innym nieprawidłowościom mającym wpływ na unijną pomoc makrofinansową, oraz ze zwalczaniem takich zjawisk, zgodnie z rozporządzeniami Rady (WE, Euratom) nr 2988/95 ⁽⁶⁾ i (Euratom, WE) nr 2185/96 ⁽⁷⁾, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 ⁽⁸⁾ oraz, w przypadku państw członkowskich uczestniczących we wzmocnionej współpracy w odniesieniu do Prokuratury Europejskiej, rozporządzeniem Rady (UE) 2017/1939 ⁽⁹⁾. W tym celu Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) musi być wyraźnie upoważniony do prowadzenia dochodzeń, w tym kontroli na miejscu oraz inspekcji obejmujących czynności z zakresu kryminalistyki cyfrowej i przesłuchania;
 - c) wyraźnie upoważniające Komisję lub jej przedstawicieli do przeprowadzania kontroli, w tym kontroli na miejscu i inspekcji;
 - d) wyraźnie upoważniające Komisję i Trybunał Obrachunkowy do przeprowadzania – w okresie, na jaki została udostępniona unijna pomoc makrofinansowa, oraz po jego upływie – kontroli, w tym kontroli dokumentów i kontroli na miejscu, takich jak ocena operacyjna;
 - e) zapewniające, aby Unia była uprawniona do żądania wcześniejszej spłaty pożyczki, w przypadku gdy stwierdzono, że w związku z zarządzaniem unijną pomocą finansową partner uczestniczył w jakiegokolwiek czynności stanowiącej nadużycie finansowe lub korupcję lub jakąkolwiek inną nielegalną działalność naruszającą interesy finansowe Unii ze szkodą dla interesów finansowych Unii; oraz
 - f) zapewniające, aby wszystkie koszty poniesione przez Unię, które związane są z operacjami zaciągania i udzielania pożyczek na podstawie niniejszej decyzji, zostały pokryte przez partnera.
4. Przed udzieleniem unijnej pomocy makrofinansowej Komisja ocenia, w drodze oceny operacyjnej, prawidłowość stosowanych przez partnera uregulowań finansowych, procedur administracyjnych oraz wewnętrznych i zewnętrznych mechanizmów kontroli, które mają znaczenie dla tej pomocy.

Artykuł 7

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, w odniesieniu do unijnej pomocy makrofinansowej dla Czarnogóry stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011, natomiast w odniesieniu do unijnej pomocy makrofinansowej dla pozostałych partnerów objętych zakresem niniejszej decyzji stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 8

1. Do dnia 30 czerwca każdego roku Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania niniejszej decyzji w poprzednim roku, zawierające ocenę tego wykonania. Sprawozdanie to zawiera:
 - a) analizę postępów poczynionych w realizacji unijnej pomocy makrofinansowej;
 - b) ocenę sytuacji gospodarczej partnera i jego perspektyw gospodarczych, a także ocenę postępów poczynionych we wdrażaniu środków z zakresu polityki, o których mowa w art. 3 ust. 1;
 - c) informacje o związku pomiędzy warunkami dotyczącymi polityki gospodarczej określonymi w protokole ustaleń, bieżącymi wynikami gospodarczymi i budżetowymi partnerów a decyzjami Komisji dotyczącymi wypłaty poszczególnych transz unijnej pomocy makrofinansowej.
2. Nie później niż dwa lata po upływie okresu, na jaki udostępniona została pomoc, o którym mowa w art. 1 ust. 4, Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny *ex post* zawierające ocenę rezultatów i skuteczności ukończonych działań w ramach unijnej pomocy makrofinansowej oraz zakresu, w jakim przyczyniły się one do osiągnięcia celów pomocy.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Rady (WE, Euratom) nr 2988/95 z dnia 18 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 312 z 23.12.1995, s. 1).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami (Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) nr 883/2013 z dnia 11 września 2013 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Rady (Euratom) nr 1074/1999 (Dz.U. L 248 z 18.9.2013, s. 1).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2017/1939 z dnia 12 października 2017 r. wdrażające wzmocnioną współpracę w zakresie ustanowienia Prokuratury Europejskiej (Dz.U. L 283 z 31.10.2017, s. 1).

Artykuł 9

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 maja 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D. M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

A. METELKO-ZGOMBIĆ

Przewodniczący

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2020/702

z dnia 20 maja 2020 r.

ponownie przedłużająca obowiązywanie tymczasowego odstępstwa od regulaminu wewnętrznego Rady, wprowadzonego decyzją (UE) 2020/430 i przedłużonego decyzją (UE) 2020/556, w związku z utrudnieniami w podróżowaniu spowodowanymi przez pandemię COVID-19 w Unii

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 240 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją Rady (UE) 2020/430 ⁽¹⁾ wprowadzono obowiązujące przez miesiąc odstępstwo od art. 12 ust. 1 akapit pierwszy regulaminu wewnętrznego Rady ⁽²⁾ w odniesieniu do decyzji o zastosowaniu zwykłej procedury pisemnej, gdy są one podejmowane przez Komitet Stałych Przedstawicieli Rządów Państw Członkowskich (Coreper). Odstępstwo to miało obowiązywać do dnia 23 kwietnia 2020 r.
- (2) W decyzji (UE) 2020/430 przewidziano, że jeżeli jest to uzasadnione utrzymującymi się wyjątkowymi okolicznościami, Rada może przedłużyć okres obowiązywania tej decyzji. W dniu 21 kwietnia 2020 r. Rada decyzją (UE) 2020/556 ⁽³⁾ przedłużyła obowiązywanie odstępstwa przewidzianego w art. 1 decyzji (UE) 2020/430 o kolejny miesiąc od dnia 23 kwietnia 2020 r. Ten przedłużony okres obowiązywania odstępstwa upływa dnia 23 maja 2020 r.
- (3) Ze względu na to, że wyjątkowe okoliczności spowodowane pandemią COVID-19 utrzymują się, a pewne nadzwyczajne środki profilaktyczne i środki powstrzymujące rozprzestrzenianie się wirusa podjęte przez państwa członkowskie są nadal stosowane, należy przedłużyć obowiązywanie odstępstwa przewidzianego w art. 1 decyzji (UE) 2020/430, przedłużone decyzją (UE) 2020/556, o kolejny ograniczony okres do dnia 10 lipca 2020 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Obowiązywanie odstępstwa przewidzianego w art. 1 decyzji (UE) 2020/430, przedłużone decyzją (UE) 2020/556, zostaje niniejszym ponownie przedłużone do dnia 10 lipca 2020 r.

⁽¹⁾ Decyzja Rady (UE) 2020/430 z dnia 23 marca 2020 r. w sprawie tymczasowego odstępstwa od regulaminu wewnętrznego Rady w związku z utrudnieniami w podróżowaniu spowodowanymi przez pandemię COVID-19 w Unii (Dz.U. L 88 I z 24.3.2020, s. 1).

⁽²⁾ Decyzja Rady 2009/937/UE z dnia 1 grudnia 2009 r. dotycząca przyjęcia regulaminu wewnętrznego Rady (Dz.U. L 325 z 11.12.2009, s. 35).

⁽³⁾ Decyzja Rady (UE) 2020/556 z dnia 21 kwietnia 2020 r. przedłużająca obowiązywanie tymczasowego odstępstwa od regulaminu wewnętrznego Rady wprowadzonego decyzją (UE) 2020/430 w związku z utrudnieniami w podróżowaniu spowodowanymi przez pandemię COVID-19 w Unii (Dz.U. L 128 I z 23.4.2020, s. 1).

Artykuł 2

Niniejsza decyzja staje się skuteczna z dniem jej przyjęcia.

Niniejsza decyzja zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 maja 2020 r.

W imieniu Rady
G. GRLIĆ RADMAN
Przewodniczący

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



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL