

COM(2020) 176 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2019/2020

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 13 mai 2020

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 13 mai 2020

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Règlement du Parlement européen et du conseil établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et concernant la validité de certains certificats, licences et agréments et le report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports

E 14778

Bruxelles, le 29 avril 2020
(OR. en)

7652/20

**Dossier interinstitutionnel:
2020/0068(COD)**

**TRANS 177
MAR 60
CODEC 322**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	29 avril 2020
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 176 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et concernant la validité de certains certificats, licences et agréments et le report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 176 final.

p.j.: COM(2020) 176 final



Bruxelles, le 29.4.2020
COM(2020) 176 final

2020/0068 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et concernant la validité de certains certificats, licences et agréments et le report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

L'objectif du présent projet de règlement est d'établir des mesures spécifiques et temporaires applicables au renouvellement et à la prolongation de la validité de certains certificats, certaines licences et certains agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues en réaction à la situation exceptionnelle découlant de la pandémie de COVID-19 dans les domaines du transport routier, du transport ferroviaire et du transport par voies navigables intérieures, ainsi que de la sécurité maritime.

La pandémie de COVID-19 et la crise de santé publique en découlant constituent un défi sans précédent pour les États membres et représentent une lourde charge pour les autorités nationales, les citoyens de l'Union et les opérateurs économiques, notamment dans le secteur des transports. La crise de la COVID-19 a donné naissance à une situation exceptionnelle qui affecte les activités normales des autorités compétentes des États membres et le travail des entreprises de transport en ce qui concerne les formalités administratives qui doivent être accomplies dans divers secteurs des transports. Cette situation n'aurait pas pu raisonnablement être anticipée au moment de l'adoption des mesures concernées.

En raison de mesures publiques qui sont devenues nécessaires au vu de la pandémie de COVID-19, les opérateurs de transport et d'autres personnes concernées se trouvent souvent dans l'incapacité d'accomplir les formalités ou les procédures nécessaires pour respecter certaines dispositions du droit de l'Union liées au renouvellement, à l'extension ou le maintien de la validité de certains certificats, certaines licences ou certains agréments. En outre, et pour les mêmes raisons, les autorités compétentes des États membres peuvent ne pas être en mesure de respecter les obligations établies par la législation de l'Union, et de veiller à ce que les demandes correspondantes introduites par les opérateurs de transport soient traitées avant l'expiration des délais applicables.

C'est le cas, par exemple, des permis de conduire, des contrôles techniques pour les véhicules à moteur et leurs remorques, des licences communautaires et des attestations de conducteur pour la prestation de services de transport de marchandises par route, des certificats de sécurité uniques ou des agréments de sécurité pour le transport ferroviaire, des certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure ou des évaluations de la sûreté portuaire. Il est très probable que les certificats, licences et agréments qui, conformément au droit de l'Union, viendraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 ne pourraient être renouvelés à temps.

Afin de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur et un niveau élevé de sécurité des transports, d'assurer la sécurité juridique et d'éviter d'éventuelles perturbations du marché, il est nécessaire d'adopter des mesures temporaires prolongeant la validité des certificats, licences ou agréments qui expireraient entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 et garantissant que ceux-ci resteront valables durant une période raisonnable pendant et après la pandémie de COVID-19.

De même, les délais pour accomplir les formalités pertinentes devraient être prolongés et la validité des licences, certificats et document similaires devrait être étendue en conséquence. Lorsqu'il y a lieu, des moyens alternatifs destinés à permettre des contrôles appropriés devraient être autorisés et rendus obligatoires. C'est le cas, par exemple, dans le domaine des tachygraphes, lorsque la carte de conducteur expire et que la délivrance d'une nouvelle carte n'est pas possible.

En outre, il est possible qu'en raison des mesures prises par l'État membre concerné pour prévenir ou contenir la propagation de la COVID-19, le renouvellement des certificats, licences ou agréments reste impossible à l'issue de la période fixée dans l'une ou l'autre des dispositions pertinentes du présent règlement. En pareil cas, si, à la suite d'une demande présentée par l'État membre concerné, la Commission constate que les circonstances le justifient, elle autorise ledit État membre à appliquer une prolongation de la ou des périodes en question. Cette prolongation devrait être limitée à la période durant laquelle la difficulté à renouveler les certificats, licences ou agréments est susceptible de persister dans cet État membre.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La législation concernée par le présent règlement ne contient pas de disposition explicite qui autoriserait la prolongation de la validité des certificats, licences ou agréments dans une situation telle que celle créée par la crise de la COVID-19. Il y a donc lieu d'adopter des dispositions pertinentes pour tenir compte des effets de la crise actuelle et garantir la sécurité juridique aux particuliers et aux opérateurs économiques, ainsi qu'aux autorités des États membres.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Le bon fonctionnement du marché intérieur dans le domaine des transports et des services connexes dépend de la continuité de prestation des services de transport par les opérateurs. Les effets négatifs de la crise actuelle pourraient, du fait de l'impossibilité pour les entreprises de remplir les exigences applicables, compromettre l'exercice de l'activité de ces dernières. Il pourrait aussi en résulter une pénurie de personnel disponible pour ces activités, en raison de l'absence des documents valables nécessaires pour autoriser l'exercice légal de la profession. Les dispositions du règlement proposé répondent à ce problème majeur en garantissant la sécurité juridique et en autorisant l'exercice des professions du transport.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La proposition est fondée sur l'article 91 et sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Le principe de subsidiarité veut que l'Union n'agisse que si les objectifs visés ne peuvent être atteints par la seule action des États membres. Les questions à l'origine de la présente proposition sont liées aux termes du droit de l'Union et il ne peut donc y être répondu que par des dispositions du droit de l'Union, en l'occurrence sous la forme de dérogations temporaires.

- **Proportionnalité**

La présente action de l'Union est nécessaire pour atteindre l'objectif d'un bon fonctionnement des mécanismes prévus par les éléments pertinents du droit de l'Union, en tenant compte de l'ampleur et de la gravité de l'actuelle pandémie de COVID-19. Le règlement proposé contient des mesures temporaires ciblées qui sont strictement liées à l'actuelle pandémie de COVID-19 et limitées à ce qui est nécessaire pour garantir la sécurité juridique, la sécurité des transports et le bon fonctionnement du marché intérieur.

- **Choix de l'instrument**

La proposition concerne des dispositions précises qui affectent l'application de plusieurs directives et règlements. Les dispositions de l'acte proposé devraient s'appliquer immédiatement et être directement applicables afin de garantir sans délai la sécurité juridique

pour les opérateurs de transport et les autres personnes concernées ainsi que pour les autorités des États membres. La validité des certificats, licences et agréments concernés, de même que le délai pour respecter l'obligation d'effectuer les vérifications périodiques, de suivre les formations continues et de passer les examens, devrait donc être prolongée de plein droit, même lorsque les points concernés sont régis par une directive. L'acte législatif devrait donc prendre la forme d'un règlement qui est directement applicable et ne nécessite pas de transposition en droit national.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Compte tenu de l'urgence de la question, les parties intéressées n'ont pas été formellement consultées. Toutefois, les autorités des États membres et les parties intéressées ont demandé à la Commission d'adopter une proposition de mesures appropriées, et plusieurs ont exprimé des craintes concernant la fragmentation qui pourrait naître en l'absence d'action de l'Union. Dans les faits, plusieurs États membres ont déjà adopté des mesures nationales prolongeant la validité des certificats et licences ou ont annoncé l'adoption imminente de telles mesures. Les associations du domaine des transports ont exprimé des préoccupations concernant de telles initiatives nationales non coordonnées.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Comme expliqué, l'urgence de la situation n'a pas permis de recueillir l'expertise voulue.

- **Analyse d'impact**

Compte tenu de l'urgence de la situation, aucune analyse d'impact n'a été réalisée. La présente proposition ne modifie pas les principes et mécanismes de la législation de l'Union concernée ni n'impose de nouvelles obligations aux parties concernées. Elle vise principalement à autoriser, à titre exceptionnel dans le contexte de l'actuelle pandémie de COVID-19, la prolongation de la validité de certificats, licences ou agréments et de certains délais, pour une courte période.

- **Droits fondamentaux**

Sans objet.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La mesure ne comporte aucune modalité de suivi ou d'information particulière. Toutefois, étant donné l'incertitude persistante concernant l'évolution de la situation en lien avec la COVID-19, et en particulier la possible apparition de vagues de contaminations ultérieures et la réintroduction potentielle des confinements, ainsi que la nécessité de tenir compte de situations propres aux différents États membres, la Commission devrait être habilitée à autoriser, à la demande de tout État membre, l'application de délais supplémentaires. À l'instar de ce qui est

prévu à l'article 14 du règlement (CE) n° 561/2006¹, les modalités de procédure sont simples et, de ce fait, permettent l'adoption rapide de toute décision nécessaire.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**
- **Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil²**

La directive 2003/59/CE établit les exigences de qualification initiale et de formation continue pour les conducteurs professionnels de camions et d'autobus, dans le but d'améliorer la sécurité sur les routes européennes. L'objectif de la directive est d'établir des normes de compétence minimales harmonisées dans toute l'Union. La directive fait obligation aux conducteurs de suivre une formation initiale, puis une formation continue tous les cinq ans. En raison de l'actuelle pandémie de COVID-19, les conducteurs soumis à l'obligation de formation continue peuvent ne pas être en mesure de la respecter ou de renouveler les documents prouvant qu'ils ont respecté cette obligation. Il est donc nécessaire de prolonger la validité des certificats d'aptitude professionnelle (CAP), la date d'échéance du code harmonisé de l'Union «95» apposé soit sur le permis de conduire, soit sur la carte de qualification de conducteur, sur la base de ces CAP ou de la carte de qualification de conducteur qui, conformément à ces dispositions, expireraient entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020. La validité de ces documents devrait être réputée prolongée pour une période de six mois et ces documents devraient rester valables en conséquence afin de garantir la continuité du transport par route.

- **Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte)³**

La directive 2006/126/CE prévoit la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les États membres sur la base d'un modèle de permis de conduire européen. Elle établit une série d'exigences minimales concernant ces permis de conduire afin d'améliorer la sécurité routière, de faciliter la libre circulation des citoyens qui déménagent au sein de l'Union et de réduire les possibilités de fraude. La directive a donc introduit des périodes de validité harmonisées pour toutes les catégories de permis de conduire. En raison de l'actuelle pandémie de COVID-19, les titulaires d'un permis de conduire peuvent ne pas être en mesure de renouveler ou d'échanger leur permis de conduire. Il est donc nécessaire que les permis de conduire qui, en vertu de ces dispositions, arriveraient normalement à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 soient réputés prolongés pour une période de six mois afin de garantir la continuité de la mobilité par la route.

- **Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du**

¹ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

² JO L 226 du 10.9.2003, p. 4.

³ JO L 403 du 30.12.2006, p. 18.

Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route⁴.

Le respect des règles concernant la durée de conduite, le temps de travail et les temps de repos est essentiel pour préserver les principes de sécurité routière et de concurrence loyale sur le marché intérieur des transports par route. Les tachygraphes et les cartes de conducteur enregistrent les informations nécessaires pour apprécier le respect de ces règles. En vertu de l'article 23 du règlement (UE) n° 165/2014 (le «règlement relatif au tachygraphe»), les tachygraphes sont soumis à des inspections régulières effectuées par des ateliers agréés tous les deux ans pour vérifier le bon fonctionnement, l'étalonnage et les éléments de sécurité des dispositifs installés dans les véhicules. Les cartes de conducteur sont personnelles et sont délivrées par les autorités nationales pour une période de cinq ans. Lorsqu'une carte de conducteur arrive à expiration, elle doit être remplacée par une nouvelle carte, conformément à l'article 28 du règlement relatif au tachygraphe. Conformément à l'article 29 du règlement relatif au tachygraphe, en cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, le conducteur doit en demander, dans les sept jours civils, le remplacement auprès des autorités compétentes de l'État membre dans lequel il a sa résidence normale. Ces autorités fournissent une carte de remplacement dans un délai de huit jours ouvrables suivant la réception par celles-ci d'une demande circonstanciée à cet effet. Les États membres ont informé la Commission de difficultés dans l'accomplissement des inspections périodiques des tachygraphes et le renouvellement des cartes de conducteur dans les délais prévus par la législation de l'Union. Ces difficultés résultent du caractère exceptionnel de la situation actuelle, liée à la pandémie de COVID-19. En pareilles circonstances, il devrait être permis aux États membres d'autoriser, pendant une période limitée, la poursuite de la circulation de véhicules équipés de tachygraphes dont l'inspection n'a pas eu lieu en temps voulu.

Par ailleurs, en ce qui concerne les cartes de conducteur arrivées à expiration, les conducteurs ayant demandé une nouvelle carte conformément à l'article 28 du règlement relatif au tachygraphe devraient être en mesure, et avoir l'obligation, de recourir à d'autres solutions viables pour garder la trace de leur activité jusqu'à ce que les autorités chargées de délivrer les cartes leur en remettent une nouvelle. La procédure prévue à l'article 35, paragraphe 2, du règlement relatif au tachygraphe en cas de détérioration, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur devrait s'appliquer mutatis mutandis aux conducteurs dont la carte a expiré. Cette approche garantira l'équilibre approprié entre la nécessaire continuité du transport et la nécessité de ne pas compromettre la sécurité routière.

– Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE⁵

La directive 2014/45/UE définit les exigences minimales harmonisées concernant le contrôle technique périodique. Elles portent notamment sur la fréquence des contrôles et, par conséquent, sur la validité des certificats de contrôle technique. En raison des circonstances exceptionnelles actuelles liées à la pandémie de COVID-19, ces activités peuvent être irréalisables. Il est donc nécessaire que les contrôles techniques devant être réalisés entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 puissent être effectués à une date ultérieure, au plus tard six mois après le délai initial, et que les certificats concernés restent valables en conséquence.

⁴ JO L 60 du 28.2.2014, p. 1.

⁵ JO L 127 du 29.4.2014, p. 51.

- **Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil⁶**

Le règlement (CE) n° 1071/2009 établit des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route. Dans les circonstances actuelles, d'autres entreprises de transport risquent de ne pas pouvoir satisfaire au critère de la capacité financière, en raison de la réduction de leur niveau d'activité et, partant, de celle de leur chiffre d'affaires, qui peuvent conduire à une réduction du niveau de leurs ressources propres. Par conséquent, les transporteurs qui, par ailleurs, sont structurellement viables, risquent de perdre leur licence d'exploitation, ce qui impliquerait la fin de leur activité de transport. Conformément à l'article 13, paragraphe 1, point c), du règlement (CE) n° 1071/2009, lorsque les entreprises de transport ne remplissent plus l'exigence de capacité financière, les autorités compétentes peuvent accorder un délai ne dépassant pas six mois afin de leur permettre de démontrer que cette exigence sera de nouveau remplie de façon permanente. Toutefois, compte tenu de l'actuel manque d'activités et de revenus, cette période maximale semble trop courte et devrait donc être portée à douze mois, pour les évaluations effectuées entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 décembre 2020, ainsi que pour les décisions prises dans cet intervalle.

- **Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route⁷**
- **Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006⁸**

Les transports internationaux de marchandises par route et les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus sont subordonnés à la possession d'une licence communautaire par les transporteurs professionnels fournissant ces services, dans les conditions prévues à l'article 6 du règlement (CE) n° 1072/2009 pour les transports de marchandises et à l'article 4 du règlement n° 1073/2009 pour les transports de voyageurs.

La licence communautaire atteste que les transporteurs sont établis dans l'Union et satisfont aux exigences requises pour fournir des services de transport internationaux. De plus, en cas de transport international de marchandises, lorsque le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, il convient qu'il soit en possession d'une attestation de conducteur conformément aux dispositions prévues au chapitre II du règlement (CE) n° 1072/2009. Cela permet aux États membres de réellement vérifier si les conducteurs de pays tiers sont employés légalement ou s'ils sont mis légalement à la disposition du transporteur professionnel responsable d'une opération de transport donnée.

La prestation de services réguliers par autocars et autobus est soumise à autorisation, conformément aux dispositions du chapitre III du règlement n° 1073/2009. La même procédure s'applique, mutatis mutandis, pour le renouvellement d'autorisation. L'autorisation est soumise à un certain nombre de conditions visant à garantir qu'un transporteur donné est apte à exploiter un service régulier donné. La licence communautaire et l'autorisation relatives aux services réguliers sont interdépendantes dans la mesure où la possession d'une licence communautaire

⁶ JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

⁷ JO L 300 du 14.11.2009, p. 72.

⁸ JO L 300 du 14.11.2009, p. 88.

est nécessaire pour la délivrance d'une autorisation. Les licences communautaires, les attestations de conducteur et les autorisations pour les services réguliers par autocars et autobus sont délivrées par les autorités compétentes des États membres à la demande des transporteurs pour des périodes allant jusqu'à dix ans (licence communautaire) et cinq ans (attestations de conducteur et autorisations) qui peuvent être renouvelées. Leur renouvellement est subordonné à la vérification du respect des conditions de leur délivrance. Les États membres ont informé la Commission des difficultés qu'ils rencontrent pour renouveler ces licences, attestations et autorisations dans les délais prévus par la législation de l'Union ou pour procéder aux vérifications nécessaires avant leur renouvellement. Ces difficultés sont dues aux circonstances actuelles exceptionnelles liées à la pandémie de COVID-19. Par ailleurs, il est essentiel de veiller à la continuité des services de transport. Il est donc nécessaire de prolonger la validité des licences communautaires, attestations et autorisations susmentionnées pour une durée limitée.

- **Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire**⁹
- **Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire)**¹⁰

La directive 2004/49/CE et la directive (UE) 2016/798 réglementent la certification et l'agrément de sécurité dans l'Union. La directive 2004/49/CE est abrogée par la directive (UE) 2016/798 avec effet au 16 juin 2020. Jusqu'à cette date, elle s'applique toujours aux États membres qui ont prorogé jusqu'à la même date le délai de transposition de la directive (UE) 2016/798, conformément à l'article 33, paragraphe 2, de cette dernière directive.

Conformément à l'article 10, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/798, une entreprise ferroviaire doit être en possession d'un certificat de sécurité unique délivré soit par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, soit par une autorité nationale de sécurité, à renouveler sur demande à des intervalles ne dépassant pas cinq ans. Conformément à l'article 12, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, l'agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure est valable pour une période de cinq ans.

Conformément à l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE, un certificat de sécurité est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire au plus tard tous les cinq ans. Conformément à l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE, l'agrément de sécurité est renouvelable, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure, à des intervalles n'excédant pas cinq ans.

En raison de la situation extraordinaire causée par l'épidémie de COVID-19, les autorités nationales, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure rencontrent des difficultés en ce qui concerne le renouvellement des certificats de sécurité (uniques) et des agréments de sécurité ou, dans la perspective d'une prochaine expiration des agréments de sécurité existants, la délivrance de telles autorisations pour une période ultérieure. Il est donc nécessaire de prolonger le délai de renouvellement et de validité de ces documents afin de garantir que la gestion des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure ne soit

⁹ JO L 138 du 26.5.2016, p. 102.

¹⁰ JO L 164 du 30.4.2004, p. 44.

pas compromise. Une prolongation de six mois devrait permettre de faire face aux difficultés rencontrées par les autorités nationales de sécurité pour effectuer les inspections sur place et mener à bien les autres tâches administratives requises.

– **Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté¹¹**

Conformément à l'article 14, paragraphe 5, de la directive 2007/59/CE, une licence est valable pour une durée de dix ans, sous réserve de l'article 16, paragraphe 1. En raison de la situation extraordinaire causée par l'épidémie de COVID-19, les autorités compétentes éprouvent des difficultés en ce qui concerne le renouvellement des licences dans les conditions requises. Il convient que les licences devant être renouvelées au cours de la période durant laquelle ce renouvellement est impossible restent valables pendant une période supplémentaire de six mois. De même, les conducteurs de train devraient bénéficier d'un délai supplémentaire de six mois pour se soumettre aux vérifications périodiques.

– **Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen¹²**

Aux termes de l'article 24, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, lorsqu'une licence est suspendue ou retirée pour cause de non-respect des exigences en matière de capacité financière, l'autorité responsable des licences peut délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. Toutefois, la période de validité maximale d'une licence temporaire est de six mois. En raison des circonstances exceptionnelles dues à la pandémie de COVID-19, les autorités rencontrent de sérieuses difficultés pour adopter les décisions pertinentes, c'est-à-dire celles concernant la délivrance de nouvelles licences pour la période suivant l'expiration des licences temporaires. En conséquence, il y a lieu de prolonger de six mois la validité des licences temporaires concernées, qui sont délivrées ou arrivent à expiration au cours de la période allant du 1^{er} mars 2020 au 30 août 2020.

L'article 25, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE impose à l'autorité responsable de statuer sur la demande de délivrance dans un délai de trois mois. Toutefois, pour les raisons susmentionnées, les autorités responsables ne sont pas en mesure d'agir dans les délais. Il est donc proposé d'accorder auxdites autorités une prorogation de six mois à cet égard, applicable aux demandes introduites entre le 12 janvier 2020 et le 31 août 2020.

Conformément à la directive 2012/34/UE, les autorités responsables peuvent suspendre ou retirer la licence d'une entreprise ferroviaire qui est susceptible de ne pas pouvoir répondre aux exigences en matière de capacité financière. En pareil cas, les autorités peuvent délivrer une licence provisoire à l'entreprise ferroviaire dont la licence a été retirée ou suspendue. Une licence temporaire est destinée à permettre à l'entreprise ferroviaire de se restructurer et de poursuivre son activité, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. Toutefois, l'expérience montre qu'elle envoie également un signal très négatif au marché quant à la capacité de survie d'une entreprise ferroviaire, ce qui aggrave les difficultés financières de celle-ci, en particulier en termes de flux de trésorerie. Il est probable que de nombreuses entreprises ferroviaires qui étaient financièrement stables avant la crise se trouveront finalement dans une situation dans laquelle leur licence devrait être suspendue ou retirée, vu leur situation financière. Dans le contexte de la crise actuelle, cela pourrait ne pas se justifier, en particulier

¹¹ JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

¹² JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.

en termes économiques et du point de vue de la sécurité. En outre, les entreprises ferroviaires pourraient nécessiter davantage de temps pour se stabiliser financièrement au cours de la période suivant l'enrayement de la pandémie de COVID-19.

Par conséquent, il est proposé d'autoriser à titre temporaire que les États membres maintiennent en l'état une licence existante, c'est-à-dire s'abstiennent de la retirer ou de la suspendre et de délivrer une licence temporaire, pour autant qu'il n'y ait pas de risque pour la sécurité. Les États membres conserveraient la possibilité d'assurer le suivi de la capacité financière des entreprises ferroviaires en question, en particulier pour protéger les passagers de risques indus pour la sécurité. En conséquence, les entreprises ferroviaires ne seraient pas soumises à des contraintes excessives et se trouveraient dans de meilleures conditions pour se redresser financièrement.

– **Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté**¹³

L'article 6, paragraphe 2, de la directive 96/50/CE prévoit que le titulaire d'un certificat de conduite de bateau doit, lorsqu'il a atteint l'âge de soixante-cinq ans, se soumettre à un examen médical dans les trois mois qui suivent et ultérieurement tous les ans. Toutefois, l'accès aux services médicaux pour des examens non urgents étant limité en raison des mesures prises en lien avec la pandémie de COVID-19, les titulaires de certificats de conduite de bateau pourraient ne pas être en mesure de se soumettre à un examen médical pendant la période concernée par les mesures en question. Par conséquent, dans chacun des cas où les examens médicaux devraient être passés au plus tard à une date se situant entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020, il y a lieu de reporter la date limite concernée de six mois.

– **Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE**¹⁴

La durée de validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est limitée en application de l'article 10 de la directive (UE) 2016/1629. En outre, l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629 prévoit le maintien de la validité des documents entrant dans le champ d'application de ladite directive et délivrés par les autorités compétentes des États membres au titre de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil¹⁵, autrefois en vigueur.

Les mesures prises en raison de la pandémie de COVID-19 peuvent rendre difficile, voire impossible, la réalisation, par les autorités compétentes, de la visite technique nécessaire à la prolongation de la validité des certificats ou, dans le cas des documents visés à l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629, à leur remplacement.

Dès lors, par souci de sécurité juridique et afin de permettre la poursuite de l'exploitation des bateaux de navigation intérieure concernés, il convient de prolonger de six mois la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ainsi que des documents relevant

¹³ JO L 235 du 17.9.1996, p. 31.

¹⁴ JO L 252 du 16.9.2016, p. 118.

¹⁵ JO L 389 du 30.12.2006, p. 1.

du champ d'application de l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629 qui, dans le cas contraire, expireraient entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020.

- **Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires¹⁶**
- **Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports¹⁷**

La pandémie de COVID-19 rend les inspections et visites de sûreté maritime difficiles à réaliser au cours de cette période car elles nécessitent la présence physique d'inspecteurs dans les ports et les installations portuaires et à bord des navires. Cela signifie souvent qu'il est pratiquement impossible de renouveler dans les délais impartis les certificats, évaluations et plans exigés par la législation de l'Union en matière de sécurité maritime. Dès lors, il est nécessaire de prévoir des solutions flexibles et pragmatiques sans pour autant compromettre la sécurité, et ce, en prolongeant, au besoin, la validité de ces documents d'une durée raisonnable. Cela vaut également pour la périodicité des entraînements et exercices de sûreté maritime, ceux-ci pouvant être difficiles à réaliser pendant les périodes de confinement nationales respectives..

¹⁶ JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

¹⁷ JO L 310 du 25.11.2005, p. 28.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

établissant des mesures spécifiques et temporaires dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et concernant la validité de certains certificats, licences et agréments et le report de certaines vérifications périodiques et formations continues dans certains domaines de la législation en matière de transports

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91 et son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁸,

vu l'avis du Comité des régions¹⁹,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La pandémie de COVID-19 et la crise de santé publique en découlant constituent un défi sans précédent pour les États membres et représentent une lourde charge pour les autorités nationales, les citoyens de l'Union et les opérateurs économiques, en particulier les opérateurs de transport. La crise de la COVID-19 a donné naissance à une situation exceptionnelle qui affecte les activités normales des autorités compétentes des États membres et le travail des entreprises de transport en ce qui concerne les formalités administratives à accomplir dans divers secteurs des transports et qui ne pouvait raisonnablement pas être anticipée au moment de l'adoption des mesures concernées. Cette situation exceptionnelle a une incidence significative sur divers domaines couverts par le droit des transports de l'Union.
- (2) Plus spécifiquement, les opérateurs de transport et d'autres personnes concernées pourraient ne pas être en mesure d'accomplir les formalités ou les procédures nécessaires pour se conformer à certaines dispositions du droit de l'Union relatives au renouvellement ou à la prolongation des certificats, des licences ou des agréments, ni d'effectuer d'autres démarches nécessaires pour conserver la validité de ceux-ci. Pour les mêmes raisons, les autorités compétentes des États membres pourraient ne pas être en mesure de respecter les obligations établies par le droit de l'Union, ni de veiller à ce que les demandes concernées introduites par les opérateurs de transport soient traitées dans les délais applicables. Il convient par conséquent d'adopter des mesures destinées à remédier à ces situations et à garantir à la fois la sécurité juridique et le bon

¹⁸ JO C [...] du [...], p. [...].

¹⁹ JO C [...] du [...], p. [...].

fonctionnement des actes concernés. Il y a lieu de prévoir des adaptations à cet effet, notamment pour certains délais, ainsi que la possibilité pour la Commission d'autoriser des prolongations lorsqu'un État membre en fait la demande.

- (3) La directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil²⁰ établit des règles applicables à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs. Ces conducteurs doivent être titulaires d'un certificat d'aptitude professionnelle et démontrer qu'ils ont suivi une formation continue en présentant un permis de conduire ou une carte de qualification de conducteur qui atteste ladite formation. Compte tenu de la difficulté de suivre une formation continue et de renouveler les certificats d'aptitude professionnelle certifiant cette formation, qui est imputable à la situation exceptionnelle due à la pandémie de COVID-19, il est nécessaire de prolonger la validité de ces certificats de six mois à compter de leur date d'expiration, afin d'assurer la continuité du transport par route.
- (4) La directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil²¹ établit des règles relatives au permis de conduire. Elle prévoit la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les États membres sur la base d'un modèle de permis de conduire de l'Union et établit une série d'exigences minimales applicables à ces permis. Plus spécifiquement, les conducteurs de véhicules à moteur doivent être titulaires d'un permis de conduire en cours de validité, qui doit être renouvelé ou, dans certains cas, échangé à l'expiration de sa validité administrative. Compte tenu de la difficulté de renouveler les permis de conduire imputable à la situation exceptionnelle due à la pandémie de COVID-19, il est nécessaire de prolonger la validité de certains permis de six mois à compter de leur date d'expiration, afin d'assurer la continuité du transport par route.
- (5) Le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil²² établit des règles relatives aux tachygraphes dans les transports routiers. Il est essentiel de respecter les règles relatives à la durée de conduite, au temps de travail et aux temps de repos énoncées dans le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil²³ et la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil²⁴, afin de garantir une concurrence loyale et la sécurité routière. Compte tenu de la nécessité de garantir la continuité dans la prestation des services de transport routier malgré la difficulté

²⁰ Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

²¹ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (JO L 403 du 30.12.2006, p. 18).

²² Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

²³ Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

²⁴ Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

d'effectuer les inspections périodiques des tachygraphes qui est imputable à la situation exceptionnelle due à la pandémie de COVID-19, les inspections visées à l'article 23, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014 qui auraient dû être effectuées entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 devraient désormais être réalisées au plus tard six mois après la date à laquelle elles étaient censées être effectuées sur la base dudit article. Pour la même raison, la difficulté de renouveler et de remplacer les cartes de conducteur imputable à la situation exceptionnelle due à la pandémie de COVID-19 justifie que les autorités se voient accorder plus de temps à cette fin, et les conducteurs devraient être en mesure, et avoir l'obligation, de recourir à d'autres solutions viables pour enregistrer les informations nécessaires relatives à la durée de conduite, au temps de travail et aux temps de repos jusqu'à ce qu'ils aient reçu une nouvelle carte.

- (6) La directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil²⁵ établit des règles relatives au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques. Le contrôle technique périodique est une tâche complexe visant à garantir que les véhicules sont maintenus dans un état acceptable au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant leur exploitation. Compte tenu de la difficulté d'effectuer les contrôles techniques périodiques imputable à la situation exceptionnelle due à la pandémie de COVID-19, lesdits contrôles qui devaient être effectués entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 devraient désormais être réalisés à une date ultérieure, au plus tard dans les six mois suivant le délai initial, et les certificats concernés devraient dès lors rester valables.
- (7) Le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil²⁶ établit des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route. La crise de la COVID-19 a de graves répercussions sur la situation financière du secteur, et certaines entreprises de transport ne satisfont plus à l'exigence en matière de capacité financière. Compte tenu de la réduction du niveau d'activité imputable à la crise, on peut s'attendre à ce que les entreprises aient besoin de plus de temps que d'ordinaire pour démontrer que cette exigence sera à nouveau remplie de manière permanente. Il convient dès lors de prolonger de six à douze mois le délai maximum fixé à cette fin à l'article 13, paragraphe 1, point c), du règlement (CE) n° 1071/2009 pour les évaluations effectuées et les décisions prises entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 décembre 2020.
- (8) Le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil²⁷ et le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil²⁸ établissent des règles communes applicables, respectivement, à l'accès au marché du transport international de marchandises par route et à l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus. Le transport international de marchandises par route et le

²⁵ Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

²⁶ Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

²⁷ Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72).

²⁸ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88).

transport international de voyageurs par autocars et autobus sont soumis, notamment, à l'obligation de posséder une licence communautaire et une attestation de conducteur dans le cas des conducteurs de pays tiers effectuant des opérations de transport de marchandises. La fourniture de services réguliers par autobus et autocar est également soumise à autorisation. Ces licences, attestations et autorisations peuvent être renouvelées après vérification que les conditions applicables sont toujours respectées. Compte tenu de la difficulté de renouveler les licences, attestations et autorisations imputable à la situation exceptionnelle due à la pandémie de COVID-19, il y a lieu de prolonger leur validité de six mois à compter de leur date d'expiration, afin d'assurer la continuité du transport par route.

- (9) La directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil²⁹ établit des règles relatives à la sécurité ferroviaire. Compte tenu des mesures de confinement ainsi que de la charge de travail supplémentaire résultant des efforts consentis pour maîtriser la pandémie de COVID-19, les autorités nationales, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure rencontrent des difficultés dans le contexte des articles 10 et 12 de la directive, s'agissant du renouvellement des certificats de sécurité uniques et de la délivrance des agréments de sécurité existants pour une période ultérieure, eu égard à l'expiration prochaine desdits agréments. Le délai de renouvellement des certificats de sécurité uniques devrait donc être prolongé de six mois, et les certificats de sécurité uniques existants concernés devraient dès lors rester valables. De même, la validité des agréments de sécurité devrait être prolongée de six mois.
- (10) Conformément à l'article 33, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, certains États membres ont prolongé le délai de transposition de ladite directive. Les règles de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil³⁰ demeurent donc applicables dans ces États membres. Il y a ainsi lieu de prévoir également une prolongation des délais de renouvellement des certificats de sécurité et des agréments de sécurité délivrés sur la base des articles 10 et 11 de la directive 2004/49/CE et de préciser que les certificats de sécurité et les agréments de sécurité concernés restent dès lors valables.
- (11) La directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil³¹ établit des règles relatives à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans l'Union. Selon l'article 14, paragraphe 5, de la directive, la validité des licences des conducteurs de train est limitée à dix ans et soumise à des vérifications périodiques. Compte tenu de la difficulté de renouveler les licences imputable à la situation exceptionnelle due à la pandémie de COVID-19, il y a lieu de prolonger la validité des licences expirant entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020. De même, les conducteurs de train devraient bénéficier d'un délai supplémentaire de six mois pour effectuer les vérifications périodiques.

²⁹ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).

³⁰ Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (JO L 164 du 30.4.2004, p. 44).

³¹ Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (JO L 315 du 3.12.2007, p. 51).

- (12) La directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil³² établit un espace ferroviaire unique européen. Aux termes de l'article 24, paragraphe 3, de cette directive, les autorités responsables des licences peuvent suspendre ou retirer une licence pour cause de non-respect de l'exigence en matière de capacité financière et délivrer une licence temporaire durant la réorganisation de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise. En raison de la situation exceptionnelle due à la pandémie de COVID-19, les autorités rencontrent de sérieuses difficultés pour adopter les décisions pertinentes, à savoir celles concernant la délivrance de nouvelles licences pour la période suivant l'expiration des licences temporaires. En conséquence, il y a lieu de prolonger de six mois la validité des licences temporaires concernées, arrivant à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 30 août 2020.
- (13) L'article 25, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE impose aux autorités responsables des licences de statuer sur les demandes de délivrance de licences dans un délai de trois mois. Compte tenu de la difficulté de statuer résultant des circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de COVID-19, il est nécessaire de prolonger ce délai de six mois.
- (14) Les entreprises ferroviaires, qui étaient financièrement stables avant la pandémie de COVID-19, sont confrontées à des problèmes de liquidités qui pourraient conduire à la suspension de leur licence, à son retrait et, éventuellement, à son remplacement par une licence temporaire sans nécessité économique structurelle. La délivrance d'une licence temporaire en vertu de l'article 24, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE pourrait envoyer un signal négatif au marché quant à la capacité des entreprises ferroviaires à survivre, ce qui aurait pour effet d'aggraver les éventuels problèmes financiers rencontrés par ces entreprises, qui, sans cela, auraient été passagers. Il convient donc de prévoir que, sur la base de l'évaluation effectuée par l'autorité responsable des licences et au moyen d'une décision prise au cours de la période comprise entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020, la licence de ces entreprises ferroviaires ne pourra pas être suspendue ni retirée, pour autant que la sécurité ne soit pas compromise et qu'il existe une perspective réaliste de reconstruction financière satisfaisante dans un délai de six mois. Au terme de ce délai de six mois, l'entreprise devrait être soumise aux règles générales énoncées à l'article 24, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.
- (15) La directive 96/50/CE³³ définit les conditions d'obtention des certificats de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans l'Union. Les titulaires de certificats de conduite de bateaux qui ont atteint l'âge de 65 ans sont tenus de passer des examens médicaux périodiques. Compte tenu des mesures prises en lien avec la pandémie de COVID-19, et en particulier de l'accès limité aux services médicaux pour effectuer des contrôles médicaux, les titulaires de certificats de conduite de bateaux pourraient ne pas être en mesure de passer les examens médicaux requis durant la période concernée par ces mesures. Par conséquent, dans chacun des cas où les examens médicaux auraient dû être passés au plus tard à une date comprise entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020, il y a lieu de reporter la date limite concernée de six mois.

³² Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

³³ Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté (JO L 235 du 17.9.1996, p. 31).

- (16) La directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil³⁴ établit les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure. L'article 10 de cette directive limite la durée de validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. En outre, l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629 dispose que les documents entrant dans le champ d'application de cette directive et délivrés par les autorités compétentes des États membres avant le 6 octobre 2018 au titre de la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil³⁵ précédemment applicable restent valables jusqu'à leur date d'expiration. Les mesures prises en raison de la pandémie de COVID-19 peuvent rendre difficile, voire impossible, la réalisation, par les autorités compétentes, des visites techniques nécessaires à la prolongation de la validité des certificats ou, dans le cas des documents visés à l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629, à leur remplacement. Dès lors, afin de permettre la poursuite de l'exploitation des bateaux de navigation intérieure concernés, il convient de prolonger de six mois la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ainsi que des documents relevant du champ d'application de l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629 censés expirer entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020.
- (17) Le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil³⁶ établit des règles relatives à la sûreté des navires et des installations portuaires. La directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil³⁷ définit des mesures visant à améliorer la sûreté des ports face à des menaces d'atteinte à la sûreté. Elle veille également à ce que les mesures de sûreté prises en application du règlement (CE) n° 725/2004 bénéficient du renforcement de la sûreté dans les ports. Les inspections et les visites de sûreté maritime effectuées par les autorités des États membres, qui sont nécessaires pour renouveler certains documents et donc respecter les délais fixés par la législation de l'Union en matière de sûreté maritime, sont rendues difficiles par la crise sanitaire actuelle. Il est donc nécessaire de prolonger d'une durée raisonnable la validité des certificats et les délais applicables aux évaluations et aux plans requis par cette législation, afin d'offrir aux États membres et au secteur du transport maritime une approche flexible et pragmatique et de maintenir ouvertes les chaînes d'approvisionnement essentielles, sans compromettre la sûreté. Il convient également de faire preuve de souplesse en ce qui concerne les exercices et les entraînements de sûreté maritime, qui doivent, conformément à la législation, être effectués selon des calendriers spécifiques.
- (18) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir prolonger les délais fixés dans le droit de l'Union pour le renouvellement ou la prolongation de certificats, de licences ou d'agrément, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut, en raison des dimensions et des effets de l'action proposée, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

³⁴ Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118).

³⁵ Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil (JO L 389 du 30.12.2006, p. 1).

³⁶ Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (JO L 129 du 29.4.2004, p. 6).

³⁷ Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports (JO L 310 du 25.11.2005, p. 28).

- (19) Il convient que le présent règlement soit adopté d'urgence, de sorte que les situations d'insécurité juridique touchant de nombreuses autorités et de nombreux opérateurs de différents secteurs, en particulier dans les cas où les délais applicables ont déjà expiré, durent le moins longtemps possible. Il y a donc lieu de prévoir une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole n° 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.
- (20) En raison du caractère imprévisible et soudain de la pandémie de COVID-19 et des procédures législatives requises pour l'adoption des mesures concernées, il a été impossible d'adopter ces mesures à temps. Par conséquent, les dispositions du présent règlement devraient également couvrir la période précédant son entrée en vigueur. Compte tenu de la nature de ces dispositions, une telle approche ne devrait pas porter atteinte à la confiance légitime des intéressés.
- (21) Le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement établit des mesures spécifiques et temporaires applicables au renouvellement et à la prolongation de la validité de certains certificats, certaines licences et certains agréments et au report de certaines vérifications périodiques et formations continues en réaction à la situation exceptionnelle découlant de la pandémie de COVID-19 dans les domaines du transport routier, du transport ferroviaire et du transport par voies navigables intérieures ainsi que de la sécurité maritime.

Article 2

Prolongation des délais prévus par la directive 2003/59/CE

- (1) Nonobstant l'article 8, paragraphes 2 et 3, de la directive 2003/59/CE, les délais de réalisation des formations continues qui, en vertu de ces dispositions, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés pour une période de six mois dans chaque cas. La validité des certificats d'aptitude professionnelle est prolongée d'autant.
- (2) La validité de l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union prévu à l'annexe I de la directive 2006/126/CE, effectuée par les autorités compétentes soit sur le permis de conduire soit sur la carte de qualification de conducteur visée à l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2003/59/CE sur la base des certificats d'aptitude professionnelle visés au paragraphe 1, est réputée prolongée pour une durée de six mois à compter de la date indiquée sur chacun de ces permis ou cartes.
- (3) La validité des cartes de qualification de conducteur visées à l'annexe II de la directive 2003/59/CE qui arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois à compter de la date d'expiration administrative indiquée sur chacune de ces cartes.
- (4) Si un État membre estime que la réalisation des formations continues ou leur certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union ou le renouvellement des cartes de qualification de conducteur resteront vraisemblablement impossibles

après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des périodes prévues aux paragraphes 1, 2 et 3. Cette demande peut concerner les périodes de référence, les périodes de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.

- (5) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 4, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1, 2 et 3, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période pendant laquelle la réalisation de la formation continue en question ou sa certification, l'apposition du code harmonisé «95» de l'Union ou le renouvellement des cartes de qualification de conducteur resteront vraisemblablement impossibles.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 3

Prolongation des délais prévus par la directive 2006/126/CE

- (1) Nonobstant l'article 7 et l'annexe I, point 3 d), de la directive 2006/126/UE, la validité des permis de conduire qui, en vertu de ces dispositions, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois à compter de la date mentionnée sur chacun de ces permis.
- (2) Si un État membre estime que le renouvellement des permis de conduire restera vraisemblablement impossible après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des périodes prévues au paragraphe 1. Cette demande peut concerner la période de référence, la période de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.
- (3) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 2, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées au paragraphe 1, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des permis de conduire restera vraisemblablement impossible.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Prolongation des délais prévus par le règlement (UE) n° 165/2014

- (1) Nonobstant l'article 23 du règlement (UE) n° 165/2014, les inspections régulières prévues au paragraphe 1 dudit article, qui devaient être réalisées entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont effectuées au plus tard six mois après la date à laquelle elles auraient dû être réalisées conformément audit article.
- (2) Nonobstant l'article 28 du règlement (UE) n° 165/2014, lorsqu'un conducteur demande le renouvellement d'une carte de conducteur conformément au paragraphe 1 dudit article entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence), les autorités compétentes fournissent une nouvelle carte au plus tard deux mois après la

demande. Jusqu'à ce que le conducteur reçoive une nouvelle carte des autorités chargées de la délivrance des cartes, l'article 35, paragraphe 2, dudit règlement s'applique mutatis mutandis au conducteur.

- (3) Nonobstant l'article 29, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 165/2014, lorsqu'un conducteur demande le renouvellement d'une carte de conducteur conformément au paragraphe 4 dudit article entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence), les autorités compétentes fournissent une carte de remplacement au plus tard deux mois après la demande. Nonobstant l'article 29, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 165/2014, le conducteur peut continuer à conduire jusqu'à ce qu'il ait reçu une nouvelle carte des autorités chargées de la délivrance des cartes à condition qu'il puisse prouver que la carte a été retournée à l'autorité compétente pour cause de détérioration ou de mauvais fonctionnement et que son remplacement a été demandé.
- (4) Si un État membre estime que les inspections régulières, le renouvellement des cartes de conducteur ou le remplacement des cartes de conducteur resteront vraisemblablement impossibles après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des périodes prévues aux paragraphes 1, 2 et 3. Cette demande peut concerner les périodes de référence, les délais ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.
- (5) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 4, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1, 2 et 3, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle les inspections régulières, le renouvellement des cartes de conducteur ou le remplacement des cartes de conducteur resteront vraisemblablement impossibles.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Prolongation des délais prévus par la directive 2014/45/UE

- (1) Nonobstant l'article 5, paragraphe 1, lu en combinaison avec l'article 10, paragraphe 1, et l'annexe II, point 8), de la directive 2014/45/UE, les délais des contrôles techniques qui, en vertu de ces dispositions, devraient être effectués entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés pour une période de six mois.
- (2) Nonobstant l'article 8, lu en combinaison avec l'annexe II, point 8), de la directive 2014/45/UE, la validité des certificats de contrôle technique dont la date d'expiration est comprise entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois.
- (3) Si un État membre estime que la réalisation des contrôles techniques ou leur certification resteront vraisemblablement impossibles après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des périodes prévues aux paragraphes 1 et 2. Cette demande peut concerner les périodes de référence, les délais ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.

- (4) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle la réalisation des contrôles techniques ou leur certification resteront vraisemblablement impossibles.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 6

Prolongation des délais prévus par le règlement (CE) n° 1071/2009

Nonobstant l'article 13, paragraphe 1, point c), du règlement (CE) n° 1071/2009, lorsque des évaluations effectuées du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2020 montrent qu'une entreprise ne remplit pas l'exigence relative à la capacité financière énoncée à l'article 3, paragraphe 1, point c), dudit règlement, le délai accordé par une autorité compétente au cours de cette période aux fins de l'article 13, paragraphe 1, point c), dudit règlement ne dépasse pas douze mois.

Article 7

Prolongation des délais prévus par le règlement (CE) n° 1072/2009

- (1) Nonobstant l'article 4, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1072/2009, la validité des licences communautaires qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois.
- (2) Nonobstant l'article 5, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 1072/2009, la validité des attestations de conducteur qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois.
- (3) Si un État membre estime que le renouvellement des licences communautaires ou des attestations de conducteur restera vraisemblablement impossible après l'expiration du délai fixé aux paragraphes 1 et 2, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des périodes prévues auxdits paragraphes. Cette demande peut concerner les périodes de référence, les périodes de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.
- (4) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des licences communautaires ou des attestations de conducteur restera vraisemblablement impossible.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 8

Prolongation des délais prévus par le règlement (CE) n° 1073/2009

- (1) Nonobstant l'article 4, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1073/2009, la validité des licences communautaires qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois.
- (2) Nonobstant l'article 8, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1073/2009, les décisions sur les demandes introduites par les transporteurs entre le 12 décembre 2019 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont prises par l'autorité délivrante dans un délai de six mois à compter de la date d'introduction de la demande. Nonobstant l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1073/2009, les autorités compétentes des États membres dont l'accord a été sollicité sur une telle demande en vertu du paragraphe 1 dudit article font connaître leur décision à l'autorité délivrante dans un délai de trois mois.
- (3) Si un État membre estime que le renouvellement des licences communautaires restera vraisemblablement impossible après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des périodes prévues audit paragraphe. Cette demande peut concerner la période de référence, la période de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.
- (4) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées au paragraphe 1, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des licences communautaires restera vraisemblablement impossible.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 9

Prolongation des délais prévus par la directive (UE) 2016/798

- (1) Nonobstant l'article 10, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/798, les délais de renouvellement des certificats de sécurité uniques qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés pour une période de six mois. La validité des certificats de sécurité uniques concernés est prolongée d'autant.
- (2) Nonobstant l'article 12, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, la validité des agréments de sécurité qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois.
- (3) Si un État membre estime que le renouvellement des certificats de sécurité uniques délivrés en vertu de l'article 10, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/798 ou la prolongation de la période de validité des agréments de sécurité resteront vraisemblablement impossibles après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des périodes prévues aux paragraphes 1 et 2. Cette demande peut concerner les périodes de référence, les périodes de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.
- (4) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des certificats de sécurité uniques ou la prolongation de la période de validité des agréments de sécurité resteront vraisemblablement impossibles.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 10

Extension des délais prévus par la directive 2004/49/CE

- (1) Nonobstant l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2004/49/CE, les délais de renouvellement des certificats de sécurité qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés pour une période de six mois. La validité des certificats de sécurité concernés est prolongée d'autant.
- (2) Nonobstant l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2004/49/CE, les délais de renouvellement des agréments de sécurité qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés pour une période de six mois. La validité des agréments de sécurité concernés est prolongée d'autant.
- (3) Si un État membre estime que le renouvellement des certificats de sécurité ou des agréments de sécurité restera vraisemblablement impossible après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des délais prévus aux paragraphes 1 et 2. Cette demande

peut concerner les périodes de référence, les périodes de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.

- (4) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des certificats de sécurité ou des agréments de sécurité est susceptible de rester impossible.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 11

Extension des délais prévus par la directive 2007/59/CE

- (1) Nonobstant l'article 14, paragraphe 5, de la directive 2007/59/CE, la validité des licences arrivant à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois à compter de la date d'expiration de chacune des licences.
- (2) Nonobstant l'article 16 et les annexes II et VII de la directive 2007/59/CE, les délais de réalisation des vérifications périodiques qui, en vertu de ces dispositions, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés pour une période de six mois dans chaque cas. La validité des licences visées à l'article 14 et des attestations visées à l'article 15 de la directive 2007/59/CE est prolongée d'autant.
- (3) Si un État membre estime que le renouvellement des licences ou la réalisation des vérifications périodiques resteront vraisemblablement impossibles après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des délais prévus aux paragraphes 1 et 2. Cette demande peut concerner les périodes de référence, les périodes de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.
- (4) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des licences ou la réalisation des vérifications périodiques sont susceptibles de rester impossibles.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 12

Extension des délais prévus par la directive 2012/34/UE

- (1) Nonobstant l'article 24, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, la validité des licences temporaires qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois à compter de la date de fin de validité indiquée sur chaque licence temporaire.

- (2) Nonobstant l'article 25, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, l'autorité responsable des licences statue sur les demandes présentées entre le 12 janvier 2020 et le 31 août 2020 au plus tard neuf mois après la date à laquelle toutes les informations nécessaires, notamment les informations visées à l'annexe III, lui ont été présentées.
- (3) Si un État membre estime que la suppression de la suspension des licences ou la délivrance de nouvelles licences, à la suite d'une révocation antérieure, resteront vraisemblablement impossibles après le 31 août 2020, en raison des mesures prises par un État membre afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des délais prévus au paragraphe 1. Cette demande peut concerner la période de référence, la période de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.
- (4) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées au paragraphe 1, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle la suppression de la suspension des licences ou la délivrance de nouvelles licences, à la suite d'une révocation antérieure, sont susceptibles de rester impossibles.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 13

Traitement des licences accordées aux entreprises ferroviaires en vertu de la directive 2012/34/UE en cas de capacité financière insuffisante

Nonobstant l'article 24, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, si une autorité responsable des licences constate, entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020, qu'une entreprise ferroviaire ne peut plus remplir les obligations en matière de capacité financière visées à l'article 20 de ladite directive, elle peut, au cours de cette période, décider de ne pas suspendre ni retirer la licence de l'entreprise ferroviaire, pour autant que la sécurité ne soit pas menacée et qu'il existe une perspective réaliste de reconstruction financière satisfaisante dans les six mois suivants. Elle réexaminera la performance de l'entreprise ferroviaire concernée au terme de la période de six mois et décidera de la nécessité ou non de suspendre ou de retirer la licence sur la base de l'article 24, paragraphe 1, ainsi que de délivrer une licence temporaire sur la base de l'article 24, paragraphe 3 de cette directive.

Article 14

Extension des délais prévus par la directive 96/50/CE

- (1) Nonobstant l'article 6, paragraphe 2, de la directive 96/50/CE, les délais de passage des examens médicaux qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés pour une période de six mois. La validité des certificats de conduite de bateaux est prolongée d'autant.
- (2) Si un État membre estime que la réalisation des examens médicaux restera vraisemblablement impossible après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des délais prévus au paragraphe 1. Cette demande peut concerner la période de

référence, la période de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.

- (3) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 2, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées au paragraphe 1, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle la réalisation des examens médicaux est susceptible de rester impossible.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 15

Extension des délais prévus par la directive (UE) 2016/1629

- (1) Nonobstant l'article 10 de la directive (UE) 2016/1629, la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois.
- (2) Nonobstant l'article 28 de la directive (UE) 2016/1629, la validité des documents entrant dans le champ d'application de cette directive et délivrés par les autorités compétentes des États membres au titre de la directive 2006/87/CE avant le 6 octobre 2018 et qui, en vertu de cette disposition, expirerait entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) est réputée prolongée pour une période de six mois.
- (3) Si un État membre estime que le renouvellement des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure restera vraisemblablement impossible après le 31 août 2020, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des délais prévus aux paragraphes 1 et 2. Cette demande peut concerner les périodes de référence, les périodes de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.
- (4) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle le renouvellement des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est susceptible de rester impossible.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 16

Extension des délais prévus par le règlement (CE) n° 725/2004

- (1) Nonobstant l'article 3, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 725/2004, les délais de réalisation des évaluations de la sûreté des installations portuaires qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés jusqu'au 30 novembre 2020.
- (2) Par dérogation à la section 13.6 de l'annexe III, partie B, du règlement (CE) n° 725/2004, si les exercices ne peuvent être effectués dans les intervalles qui y sont

précisés en 2020, ils devraient être effectués au moins deux fois au cours de cette année, dans un intervalle de six mois maximum.

- (3) Nonobstant les sections 13.7 et 18.6 de l'annexe III, partie B, du règlement (CE) n° 725/2004, les délais de 18 mois prévus pour effectuer les divers types d'exercices qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés de six mois dans chaque cas, mais en aucun cas au-delà du 31 décembre 2020.
- (4) Aux fins de l'exigence établie aux sections 13.7 et 18.6 de l'annexe III, partie B, du règlement (CE) n° 725/2004, en vertu de laquelle les divers types d'exercices doivent être effectués chaque année civile, les exercices effectués en 2021 au cours de la période couverte par une autorisation délivrée en vertu du paragraphe 5 sont réputés avoir été effectués en 2020. Si un État membre estime que la réalisation des évaluations de la sûreté des installations portuaires ou des divers types d'exercices visés à l'annexe III, partie B, sections 13.7 et 18.6, du règlement (CE) n° 725/2004, restera vraisemblablement impossible, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des délais prévus aux paragraphes 1 et 3. Cette demande peut concerner les périodes de référence, les délais, les périodes de six mois ou toute combinaison de ces éléments. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.
- (5) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 4, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1 et 3, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle la réalisation des évaluations de la sûreté des installations portuaires et des divers types d'exercices est susceptible de rester impossible.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 17

Extension des délais prévus par la directive 2005/65/CE

- (1) Nonobstant l'article 10 de la directive 2005/65/CE, les délais de réexamen des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté qui, en vertu de cette disposition, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés de six mois dans chaque cas, mais en aucun cas au-delà du 30 novembre 2020.
- (2) Nonobstant l'article 7, paragraphe 7, et l'annexe III de la directive 2005/65/CE, les délais de 18 mois prévus pour effectuer la formation qui, en vertu de cette annexe, arriveraient à expiration entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 août 2020 (la période de référence) sont réputés prolongés de six mois dans chaque cas, mais en aucun cas au-delà du 30 novembre 2020.
- (3) Aux fins de l'exigence établie à l'annexe III de la directive 2005/65/CE, en vertu de laquelle des exercices de formation doivent être effectués chaque année civile, les exercices effectués en 2021 au cours de la période couverte par une autorisation délivrée en vertu du paragraphe 4 sont réputés avoir été effectués en 2020.
- (4) Si un État membre estime que la réalisation du réexamen des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté ou de la formation restera vraisemblablement

impossible, en raison des mesures prises afin de prévenir ou de contenir la propagation de la COVID-19, il peut, le cas échéant, présenter une demande motivée d'autorisation en vue de l'application d'une extension des délais prévus aux paragraphes 1 et 2. Cette demande peut concerner les périodes de référence, les périodes de six mois ou les deux. Elle est adressée à la Commission au plus tard le 15 juillet 2020.

- (5) Si, à la suite d'une demande présentée conformément au paragraphe 3, la Commission constate que les exigences énoncées audit paragraphe sont remplies, elle adopte une décision autorisant l'État membre concerné à appliquer une extension des périodes visées respectivement aux paragraphes 1 ou 2, en fonction de la justification fournie dans chaque cas. L'extension est limitée de manière à tenir compte de la période au cours de laquelle la réalisation du réexamen des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté ou de la formation est susceptible de rester impossible.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 18

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président