COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 18.1.2021
COM(2021) 25 final

2021/0012 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte, para períodos de referencia posteriores a los contemplados en el Reglamento (UE) 2020/698

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El objetivo del Reglamento aquí propuesto es establecer medidas específicas y temporales, adicionales a las establecidas en el Reglamento (UE) 2020/698[1], aplicables a la renovación y la prórroga del período de validez de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en respuesta a las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19 en curso en el ámbito del transporte por carretera, ferroviario y por vías navegables interiores, así como en el de la seguridad marítima.

El brote de COVID-19 y la consiguiente crisis de salud pública suponen un reto sin precedentes para los Estados miembros e imponen una pesada carga a las autoridades nacionales, los ciudadanos de la Unión y los operadores económicos, en particular en el sector del transporte. La crisis de la COVID-19 ha creado unas circunstancias extraordinarias que afectan a las actividades normales de las autoridades competentes en los Estados miembros y al trabajo de las empresas de transporte por lo que respecta a los trámites administrativos que es necesario llevar a cabo en los diferentes sectores del transporte. Dichas circunstancias no podían preverse razonablemente en el momento de la adopción de la legislación pertinente de la Unión.

Como consecuencia de las medidas públicas que ha sido necesario adoptar a raíz del brote de COVID-19, en muchos casos los transportistas y otras personas afectadas no pueden llevar a cabo los trámites o procedimientos necesarios para cumplir determinadas disposiciones del Derecho de la Unión relacionadas con la renovación, la prórroga o la continuidad de la validez de algunos certificados, permisos, licencias o autorizaciones. Además, y por las mismas razones, es posible que las autoridades competentes de los Estados miembros no puedan cumplir las obligaciones establecidas por el Derecho de la Unión ni tramitar las solicitudes pertinentes introducidas por los transportistas antes del vencimiento de los plazos aplicables.

Por este motivo, las disposiciones del Reglamento (UE) 2020/698 ampliaron el período de validez de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones y aplazaron la realización de determinados controles periódicos y formación continua que, con arreglo a la legislación de la Unión en cuestión, deberían haber tenido lugar en el período comprendido entre el 1 de marzo (o el 1 de febrero en determinados casos) y el 31 de agosto de 2020 por un período de seis meses (o de siete en algunos casos).

Asimismo, algunos Estados miembros consideraron que era probable que la renovación de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones y la realización de determinados controles periódicos o formación continua siguieran siendo inviables después del 31 de agosto de 2020, debido a las medidas que habían adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19. Por consiguiente, con arreglo a lo dispuesto en el

[1] Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID- 19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte (DO L 165 de 27.5.2020, p. 10).

Reglamento (UE) 2020/698, presentaron a la Comisión solicitudes motivadas de autorización para aplicar nuevas prórrogas individuales de alguno de esos períodos o de ambos. La Comisión adoptó seis Decisiones que autorizaban dichas prórrogas[2].

El brote de COVID- 19 ha afectado a toda la Unión, pero no de manera uniforme. Los Estados miembros se han visto afectados en distinto grado y momento. Dado que las excepciones a los actos legislativos que se aplicarían habitualmente deben limitarse a lo necesario, el Reglamento (UE) 2020/698 autorizó a los Estados miembros a seguir aplicando dichos actos sin aplicar las excepciones establecidas en dicho Reglamento cuando la aplicación de tales actos siguiera siendo posible (exclusión voluntaria). En tales casos, los Estados miembros en cuestión podían no aplicar las excepciones relativas a determinados actos legislativos[3], previa información a la Comisión[4].

La Comisión, en su Comunicación relativa a los corredores verdes II[5], consideró que había quedado demostrado que todas las disposiciones de flexibilidad incluidas en el Reglamento (UE) 2020/698 eran necesarias y útiles. Además, a la vista del rebrote de la COVID-19, la Comisión anunció que era favorable a proponer una actualización del régimen, de manera que todos los Estados miembros, incluso aquellos que habían hecho uso de la posibilidad de exclusión voluntaria con respecto a dicho Reglamento, pudieran beneficiarse de las excepciones necesarias. No obstante, la Comisión consideró que cualquier medida legislativa de este tipo debía tener carácter *ad hoc*, es decir, estar concebida para un período específico con efectos limitados en el tiempo.

A pesar de que durante el verano de 2020 la situación causada por el brote de COVID-19 mejoró en cierta medida, la persistencia y, en algunos casos, el agravamiento de los efectos de la enfermedad durante el otoño de 2020 han obligado a los Estados miembros a mantener, y en determinados casos reforzar, las medidas adoptadas para evitar la propagación de la pandemia.

---

2 Decisión (UE) 2020/1236 de la Comisión, de 25 de agosto de 2020, por la que se autoriza a los Países Bajos a aplicar una prórroga a determinados plazos especificados en los artículos 2 y 3 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 282 de 31.8.2020, p. 19); Decisión (UE) 2020/1235 de la Comisión, de 26 de agosto de 2020, por la que se autoriza a Grecia a ampliar determinados plazos indicados en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 282 de 31.8.2020, p. 17); Decisión (UE) 2020/1219 de la Comisión, de 20 de agosto de 2020, por la que se autoriza a Italia a ampliar determinados períodos especificados en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 277 de 26.8.2020, p. 16); Decisión (UE) 2020/1240 de la Comisión, de 21 de agosto de 2020, por la que se autoriza a Bulgaria a ampliar un período especificado en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 1.9.2020, p. 7); Decisión (UE) 2020/1282 de la Comisión, de 31 de agosto de 2020, por la que se autoriza a Francia a ampliar determinados períodos indicados en los artículos 11, 16 y 17 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 301 de 15.9.2020, p. 9); Decisión (UE) 2020/1237 de la Comisión, de 25 de agosto de 2020, por la que se autoriza al Reino Unido a ampliar determinados períodos previstos en los artículos 3 y 11 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 282 de 31.8.2020, p. 22).

3 Directiva 2006/126/CE, Reglamento (UE) n.º 165/2014, Directiva 2014/45/UE, Reglamento (CE) n.º 1072/2009, Reglamento (CE) n.º 1073/2009 y Directiva 2007/59/CE.

4 Los anuncios pertinentes se publicaron en el DO C 182I de 2.6.2020, DO C 183I de 3.6.2020, DO C 189 de 5.6.2020, DO C 190I de 8.6.2020, DO C 193I de 9.6.2020 y DO C 200I de 15.6.2020.

5 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo «Mejora de los corredores verdes de transporte para mantener la economía activa durante el rebrote de la pandemia de COVID-19», COM(2020) 685, de 28 de octubre de 2020.

Como consecuencia de estas medidas, los transportistas y otras personas afectadas siguen teniendo dificultades para llevar a cabo los trámites o procedimientos necesarios o cualquier otra acción exigida por el Derecho de la Unión para la renovación o prórroga de los certificados, permisos, licencias o autorizaciones o para completar los controles periódicos y la formación continua a fin de mantener su validez.

Por las mismas razones, es posible que las autoridades competentes de los Estados miembros sigan sin poder cumplir las obligaciones establecidas por el Derecho de la Unión ni tramitar las solicitudes pertinentes introducidas por los transportistas dentro de los plazos aplicables.

A fin de garantizar el buen funcionamiento del mercado interior y un elevado nivel de seguridad del transporte, velar por la seguridad jurídica y evitar posibles perturbaciones del mercado, así como garantizar la continuidad del régimen jurídico, es necesario establecer ahora disposiciones temporales destinadas a prorrogar la validez de aquellos certificados, permisos, licencias o autorizaciones que, en principio, habrían expirado o expirarían entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 (en lo sucesivo, «el período de referencia»). Los documentos en cuestión deben seguir siendo válidos durante un período de tiempo razonable durante y después del brote de COVID-19 (en lo sucesivo, «el período de prórroga»).

De la misma forma, deben ampliarse los plazos correspondientes a los trámites pertinentes y debe mantenerse en consecuencia la validez de los permisos, licencias, certificados y otros documentos similares. Cuando proceda, deben autorizarse métodos alternativos destinados a permitir un control adecuado, y debe establecerse su obligatoriedad. Es el caso, por ejemplo, en el ámbito de los tacógrafos, cuando caduca la tarjeta de conductor y la emisión de una nueva tarjeta no es posible.

Además, al igual que en el contexto del Reglamento (UE) 2020/698, puede que, debido a las medidas adoptadas por el Estado miembro en cuestión para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, la renovación de los certificados, permisos, licencias o autorizaciones siga siendo inviable tras el vencimiento del plazo fijado en una u otra disposición pertinente del Reglamento propuesto. Cuando, previa petición presentada por el Estado miembro en cuestión el 1 de abril de 2021 a más tardar, la Comisión constate que las circunstancias lo justifican, debe poder autorizar a dicho Estado miembro a aplicar una prórroga del período o los períodos pertinentes. Dicha prórroga debe quedar limitada a lo necesario para reflejar el período durante el cual es probable que siga siendo inviable llevar a cabo los trámites, procedimientos, controles y formación, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

Como se afirma en la Comunicación relativa a los corredores verdes II, el acto en el que se establezcan las excepciones para un período adicional posterior al período de referencia establecido en el Reglamento (UE) 2020/698 también debe contemplar la posibilidad de que los Estados miembros no apliquen las excepciones establecidas en dicho acto, cuando la aplicación de las disposiciones aplicables al margen de dichas excepciones siga siendo viable.

Por tanto, al igual que el Reglamento (UE) 2020/698, el Reglamento que aquí se propone también incluye la posibilidad de exclusión voluntaria cuando los Estados miembros no se hayan enfrentado, ni probablemente vayan a enfrentarse, a dificultades que hagan impracticable la renovación de permisos, licencias, certificados y autorizaciones o el aplazamiento de controles periódicos y formación continua durante el período de referencia, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19,

o cuando hayan adoptado las medidas nacionales adecuadas para paliar tales dificultades. El Estado miembro que haya decidido no aplicar tales excepciones no debe obstaculizar las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones aplicables en otro Estado miembro. Se propone ampliar esta posibilidad a las excepciones (correspondientes a actos legislativos específicos) para las que no se había establecido en el Reglamento (UE) 2020/698. A fin de garantizar la seguridad jurídica, los Estados miembros deben informar a la Comisión de sus decisiones de no aplicar las excepciones establecidas en el presente Reglamento antes de que sus disposiciones sustantivas sean aplicables.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La legislación afectada por el presente Reglamento no contiene disposiciones explícitas que permitan prorrogar la validez de los certificados, autorizaciones, permisos o licencias en situaciones como la creada por la crisis de la COVID-19. Por consiguiente, es necesario adoptar disposiciones pertinentes para tener en cuenta los efectos de la crisis actual y proporcionar seguridad jurídica a las personas y a los operadores económicos, así como a las autoridades de los Estados miembros.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El funcionamiento eficaz del mercado interior de los servicios de transporte y servicios conexos depende de la prestación continua de los servicios de transporte por parte de los transportistas. Debido a la imposibilidad de las empresas para cumplir los requisitos aplicables, las consecuencias negativas de la crisis actual podrían hacer peligrar el desarrollo de su actividad. También podrían dar lugar a una escasez de personal disponible para este tipo de actividad, al no contar con los documentos válidos necesarios para ejercer legalmente la profesión. Las disposiciones del Reglamento propuesto persiguen los mismos objetivos que el Reglamento (UE) 2020/698, a fin de abordar esta importante cuestión garantizando la seguridad jurídica y permitiendo el ejercicio de las distintas profesiones en el sector del transporte.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La presente propuesta se basa en el artículo 91 y en el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Según el principio de subsidiariedad, la Unión solo puede intervenir si los objetivos perseguidos no pueden ser alcanzados por los Estados miembros por sí solos. Las cuestiones que han dado lugar a la presente propuesta están relacionadas con las disposiciones del Derecho de la Unión, por lo que solo pueden subsanarse mediante disposiciones del Derecho de la Unión, a saber, en forma de excepciones temporales.

- **Proporcionalidad**

Esta acción de la Unión es necesaria para lograr el objetivo del correcto funcionamiento de los mecanismos establecidos en los actos pertinentes del Derecho de la Unión, teniendo en cuenta la magnitud y la gravedad de la situación actual en el contexto de la COVID-19. El Reglamento propuesto contiene medidas temporales específicas, que están estrictamente vinculadas a la situación actual en el contexto de la COVID-19 y se limitan a lo necesario

para garantizar la seguridad jurídica, la seguridad del transporte y el buen funcionamiento del mercado interior.

- **Elección del instrumento**

La presente propuesta se refiere a disposiciones específicas que afectan a la aplicación de varias Directivas y Reglamentos. A fin de garantizar sin demora la seguridad jurídica para los transportistas y otras personas afectadas, así como para las autoridades de los Estados miembros, las disposiciones del acto propuesto deben ser de aplicación inmediata y directamente aplicables. Por tanto, la validez de los certificados, autorizaciones, permisos y licencias pertinentes, así como la obligación de someterse a controles o exámenes periódicos o a formación continua, deben prolongarse *ex lege*, incluso cuando las cuestiones pertinentes estén reguladas por una directiva. Al igual que en el caso del Reglamento (UE) 2020/698, que tiene los mismos objetivos que la presente propuesta, el presente acto legislativo debe adoptar la forma de reglamento, que es directamente aplicable y no requiere la transposición al Derecho nacional.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Consultas con las partes interesadas**

Dada la urgencia de la cuestión, no se ha llevado a cabo ninguna consulta formal con las partes interesadas. No obstante, tanto las autoridades de los Estados miembros como las partes interesadas han pedido a la Comisión que adopte una propuesta para ampliar las excepciones incluidas en el Reglamento (UE) 2020/698. En concreto, la Comisión ha estado en contacto permanente con las autoridades competentes de los Estados miembros, ha realizado análisis periódicos de la aplicación de las disposiciones de dicho Reglamento y ha sido informada por dichas autoridades sobre su situación específica y sobre las peticiones de prórroga de las excepciones.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como ya se ha afirmado anteriormente, la urgencia de la situación no ha permitido recabar asesoramiento especializado.

- **Evaluación de impacto**

Dada la urgencia de la situación, no se ha llevado a cabo ninguna evaluación de impacto. La presente propuesta no modifica los principios y mecanismos de la legislación de la Unión afectada ni impone nuevas obligaciones a las partes interesadas. Su finalidad principal es permitir, por motivos excepcionales en el contexto de la actual pandemia de COVID-19, prorrogar la validez de los certificados, permisos, licencias o autorizaciones, así como de determinados plazos, durante un breve período de tiempo.

- **Derechos fundamentales**

No procede.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La medida en cuestión no incluye ninguna modalidad específica de seguimiento o información. Sigue sin estar claro cómo evolucionará la COVID-19. Es posible que se produzcan nuevas olas de infecciones que den lugar a nuevos confinamientos. También debe tenerse en cuenta la situación específica en los diferentes Estados miembros. Por consiguiente, la Comisión debe estar facultada, previa solicitud presentada por cualquier Estado miembro, para autorizar la aplicación de plazos adicionales, de forma similar a lo establecido en el Reglamento (UE) 2020/698.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

– Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo[6]

La Directiva 2003/59/CE establece los requisitos de cualificación inicial y formación continua para los conductores profesionales de camiones y autobuses, con el objetivo de garantizar la seguridad en las carreteras europeas. La finalidad de esta Directiva es establecer unas normas mínimas armonizadas en materia de aptitud en toda la Unión. Dicha Directiva exige que los conductores sigan una formación inicial y luego una formación continua cada cinco años. Debido a la persistencia de la COVID-19, es posible que los conductores sujetos a esta obligación de formación no puedan cumplirla o no puedan renovar los documentos que demuestran que han cumplido la obligación de formación continua. Por tanto, es necesario prorrogar la validez de los certificados de aptitud profesional (CAP) y del código «95» armonizado de la Unión inscrito en el permiso de conducción o en la tarjeta de cualificación del conductor y basado en dichos CAP o de la tarjeta de cualificación del conductor que, de conformidad con las disposiciones en cuestión, expirarían durante el período de referencia, entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021. La validez de estos documentos debe considerarse prorrogada por un período de siete meses, y los documentos deben seguir siendo válidos, en consecuencia, para garantizar la continuidad del transporte por carretera.

– Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (Refundición)[7]

La Directiva 2006/126/CE establece el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros sobre la base de un modelo de permiso de conducción de la Unión. Establece, asimismo, una serie de requisitos mínimos para estos permisos de conducción, con el fin de mejorar la seguridad vial, facilitar la libre circulación de los ciudadanos que se desplazan dentro de la Unión y reducir la posibilidad de fraude. Por consiguiente, dicha Directiva ha introducido períodos de validez armonizados para todas las categorías de permisos de conducción. Como consecuencia de la persistencia de la COVID-19, es posible que los titulares de permisos de conducción no puedan renovar o canjear sus permisos. Por tanto, es necesario que la validez de los permisos de conducción que, de conformidad con las disposiciones en cuestión, en principio expirarían durante el período de

[6] DO L 226 de 10.9.2003, p. 4.
[7] DO L 403 de 30.12.2006, p. 18.

referencia, entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, se considere prorrogada por un período de siete meses, a fin de garantizar la continuidad de la movilidad por carretera.

– Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera[8]

El cumplimiento de las normas sobre el tiempo de conducción, el tiempo de trabajo y los períodos de descanso es esencial para preservar los principios de seguridad vial y competencia leal en el mercado interior del transporte por carretera. Los tacógrafos y las tarjetas de conductor registran la información necesaria para evaluar el cumplimiento de dichas normas. Según el artículo 23 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 («el Reglamento sobre los tacógrafos»), los tacógrafos deben ser inspeccionados cada dos años por talleres autorizados, con el fin de evaluar si las características de funcionamiento, calibrado y seguridad del dispositivo instalado en el vehículo son correctas. La tarjeta de conductor es personal y la expiden las autoridades nacionales para un período de cinco años. Cuando caduca una tarjeta de conductor, la renovación debe consistir en una tarjeta nueva, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento sobre los tacógrafos. Según el artículo 29 del Reglamento sobre los tacógrafos, en caso de deterioro, funcionamiento defectuoso, extravío o robo de la tarjeta de conductor, su titular debe solicitar su sustitución en el plazo de siete días naturales a las autoridades competentes del Estado miembro de su residencia habitual. Dichas autoridades deben facilitarle otra en los ocho días hábiles posteriores a la recepción de la correspondiente solicitud pormenorizada a tal efecto. Los Estados miembros han informado a la Comisión de que están teniendo dificultades para llevar a cabo las inspecciones periódicas de los tacógrafos y la renovación de las tarjetas de conductor con arreglo a los plazos establecidos en la legislación de la Unión. Estas dificultades se deben a las excepcionales circunstancias actuales vinculadas a la persistencia de la COVID-19. En tales circunstancias, debe permitirse a los Estados miembros que autoricen, durante un período de tiempo limitado, que sigan circulando los vehículos equipados con tacógrafos cuya inspección no se haya efectuado en el plazo establecido.

Por otro lado, con respecto a las tarjetas de conductor caducadas, los conductores que hayan solicitado una nueva tarjeta con arreglo al artículo 28 del Reglamento sobre los tacógrafos deben poder recurrir a alternativas viables para mantener un registro de su actividad hasta que las autoridades expedidoras de las tarjetas hayan expedido una nueva tarjeta para ellos, y deben estar obligados a recurrir a dichas alternativas. El procedimiento previsto en el artículo 35, apartado 2, del Reglamento sobre los tacógrafos en caso de deterioro, funcionamiento defectuoso, extravío o robo de la tarjeta de conductor debe aplicarse, *mutatis mutandis*, a los conductores cuya tarjeta ha caducado. De este modo se garantiza un equilibrio adecuado entre la necesaria continuidad del transporte y la necesidad de no poner en peligro la seguridad vial.

[8] DO L 60 de 28.2.2014, p. 1.

– Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE[9]

La Directiva 2014/45/UE establece los requisitos mínimos armonizados para las inspecciones técnicas periódicas. Dichos requisitos incluyen, en particular, la frecuencia de las inspecciones y, en consecuencia, la validez de los certificados de inspección técnica. Debido a las excepcionales circunstancias actuales vinculadas a la persistencia de la COVID-19, puede resultar inviable llevar a cabo estas actividades. Por consiguiente, es necesario que las inspecciones técnicas que deben realizarse durante el período de referencia, entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, puedan realizarse en una fecha posterior, a más tardar siete meses después del plazo inicial, y que los certificados correspondientes sigan siendo válidos en consecuencia.

– Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo[10]

El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 establece las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. En las circunstancias actuales, es probable que un número mayor de empresas de transporte corran el riesgo de no cumplir los requisitos relativos al vehículo o vehículos que deben tener a su disposición y utilizar o el requisito de capacidad financiera, habida cuenta del reducido nivel de actividad y, por consiguiente, de volumen de negocio, lo que puede dar lugar a una disminución del nivel de recursos propios. Como consecuencia de ello, empresas que, en principio, son estructuralmente viables podrían correr el riesgo de perder su licencia de explotación, lo que implicaría el fin de su actividad como transportistas. En concreto, cabe prever que las empresas tardarán más tiempo de lo habitual en demostrar que cumplen de nuevo de forma permanente los requisitos relativos al vehículo o vehículos que deben tener a su disposición y utilizar o el requisito de capacidad financiera. Procede, por tanto, ampliar de seis a doce meses los plazos máximos establecidos para esos fines en el artículo 13, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, por lo que respecta a la evaluación de los requisitos relativos al vehículo o vehículos que deben tener a su disposición y utilizar las empresas de transporte por carretera en cuestión, contemplados en el artículo 5, letras b) y c), de dicho Reglamento, y del requisito relativo a la capacidad financiera de dichas empresas, en la medida en que tales evaluaciones abarquen total o parcialmente el período de referencia, entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021. Cuando ya se haya constatado el incumplimiento de alguno de estos requisitos y el plazo fijado por la autoridad competente no haya expirado aún, dicha autoridad competente debe poder ampliar el plazo hasta un total de doce meses.

– Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera[11]

– Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado

[9] DO L 127 de 29.4.2014, p. 51.
[10] DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.
[11] DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006[12]

El transporte internacional de mercancías por carretera y el transporte internacional de viajeros en autocar y autobús están supeditados a la posesión de una licencia comunitaria por parte del transportista profesional que presta el servicio, con arreglo a las condiciones contempladas en el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 por lo que respecta al transporte de mercancías y en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 por lo que respecta al transporte de viajeros.

La licencia comunitaria certifica que el transportista está establecido en la Unión y cumple los requisitos necesarios para prestar servicios de transporte internacional. Además, en el caso de los transportes internacionales de mercancías, cuando el conductor es nacional de un tercer país, dicho conductor debe estar en posesión de un certificado de conductor conforme a lo dispuesto en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 1072/2009. De este modo, se permite a los Estados miembros comprobar efectivamente si los conductores procedentes de terceros países se encuentran en situación de empleo legal o a disposición del transportista profesional responsable de una determinada operación de transporte.

La prestación de servicios regulares en autobús o autocar está sujeta a autorización de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III del Reglamento n.º 1073/2009. El procedimiento para su renovación también está sujeto al mismo procedimiento, *mutatis mutandis*. La autorización en cuestión está supeditada a una serie de condiciones para garantizar la idoneidad de una compañía determinada para prestar un servicio regular específico. La licencia comunitaria y la autorización de servicios regulares son interdependientes, ya que, para expedir esta última, es necesario estar en posesión de una licencia comunitaria. Las autoridades competentes de los Estados miembros expiden las licencias comunitarias, los certificados de conductor y las autorizaciones de servicios regulares en autobús y autocar, previa petición de los transportistas, para períodos de hasta diez años (licencia comunitaria) y cinco años (certificado de conductor y autorización), renovables. La renovación está supeditada a la verificación de que siguen cumpliéndose las condiciones en las que se expidieron. Los Estados miembros han informado a la Comisión de que están teniendo dificultades para renovar estas licencias, certificados y autorizaciones en los plazos establecidos en la legislación de la Unión o para llevar a cabo las verificaciones necesarias antes de su renovación. Esto es debido a las excepcionales circunstancias actuales vinculadas a la persistencia de la COVID-19. Por otra parte, es esencial garantizar la continuidad de los servicios de transporte. Por consiguiente, es necesario ampliar la validez de las licencias comunitarias, los certificados y las autorizaciones mencionados durante un período de tiempo limitado.

– Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria[13]

– Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de

[12] DO L 300 de 14.11.2009, p. 88.
[13] DO L 138 de 26.5.2016, p. 102.

infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria)[14]

La Directiva 2004/49/CE y la Directiva (UE) 2016/798 regulan la certificación y autorización de seguridad en la Unión. La Directiva 2004/49/CE ha sido derogada por la Directiva (UE) 2016/798 con efectos a partir del 31 de octubre de 2020. Hasta esa fecha, siguió siendo de aplicación en aquellos Estados miembros que habían ampliado el plazo de transposición de la Directiva (UE) 2016/798 hasta esa misma fecha, de conformidad con el artículo 33, apartado 2, de esta última Directiva.

De conformidad con el artículo 10, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/798, las empresas ferroviarias deben poseer un certificado de seguridad único expedido por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o por una autoridad nacional de seguridad, que debe renovarse, previa solicitud, a más tardar cada cinco años. De conformidad con el artículo 12, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, la autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras tiene una validez de cinco años.

De conformidad con el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE, el certificado de seguridad debe renovarse, previa solicitud de la empresa ferroviaria, a más tardar cada cinco años. De conformidad con el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, la autorización de seguridad debe renovarse, previa solicitud del administrador de la infraestructura, a más tardar cada cinco años.

Debido a la situación extraordinaria causada por la persistencia de la COVID-19, las autoridades nacionales, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras están teniendo dificultades para renovar los certificados de seguridad (únicos) y las autorizaciones de seguridad o, en el caso de las autorizaciones de seguridad vigentes que van a caducar próximamente, para expedir tales autorizaciones para un período posterior. Por consiguiente, al objeto de no menoscabar el funcionamiento de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras es necesario ampliar el plazo de renovación y validez de estos documentos. Una prórroga de siete meses debería resolver las dificultades de las autoridades nacionales responsables de la seguridad para llevar a cabo inspecciones *in situ* y realizar otras tareas administrativas necesarias.

– Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad[15]

De conformidad con el artículo 14, apartado 5, de la Directiva 2007/59/CE, las licencias deben tener una validez de diez años, a reserva de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1. Debido a la situación extraordinaria causada por la persistencia de la COVID-19, las autoridades competentes están teniendo dificultades para renovar las licencias en las condiciones establecidas. Las licencias que deban renovarse en el transcurso de un período durante el cual sea inviable la renovación deben seguir siendo válidas durante un período adicional de siete meses. De la misma forma, debe concederse a los maquinistas un período adicional de siete meses para completar los controles periódicos.

– Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único[16]

[14] DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.
[15] DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

De conformidad con el artículo 23, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, una licencia conserva su validez mientras la empresa ferroviaria cumpla las obligaciones establecidas en el capítulo III de dicha Directiva. No obstante, la autoridad otorgante puede decidir llevar a cabo una revisión a intervalos regulares. En ese caso, la revisión debe llevarse a cabo al menos cada cinco años. Como consecuencia del brote de COVID-19, las autoridades otorgantes están teniendo dificultades para llevar a cabo estas revisiones. Por tanto, en los casos en que los plazos para llevar a cabo las revisiones concluirían durante el período de referencia, entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, dichos plazos deben ampliarse siete meses en cada uno de los casos afectados.

Con arreglo al artículo 24, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, cuando una licencia es suspendida o revocada por incumplimiento del requisito de capacidad financiera, la autoridad otorgante puede conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal mientras dure su reorganización, siempre que no comprometa la seguridad. No obstante, el período máximo de validez de una licencia temporal es de siete meses. Debido a las circunstancias extraordinarias causadas por la persistencia de la COVID-19, las autoridades están teniendo serias dificultades para tomar las decisiones pertinentes, en particular por lo que respecta a la expedición de nuevas licencias para el período posterior a la caducidad de una licencia temporal. Por tanto, la validez de las licencias temporales en cuestión, expedidas o que caduquen durante el período de referencia, entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, debe prorrogarse siete meses.

Con arreglo al artículo 25, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, la autoridad otorgante debe pronunciarse sobre las solicitudes de licencia en un plazo de tres meses. Sin embargo, por las razones antes mencionadas, las autoridades otorgantes no están en condiciones de actuar a tiempo. Así pues, se propone conceder a dichas autoridades una ampliación de siete meses al respecto, en relación con las solicitudes presentadas entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021.

Con arreglo a la Directiva 2012/34/UE, las autoridades otorgantes pueden suspender o revocar la licencia de toda empresa ferroviaria que no pueda cumplir los requisitos de capacidad financiera. En tal caso, tras la revocación o suspensión, las autoridades pueden conceder una licencia temporal a la empresa ferroviaria en cuestión. La licencia temporal tiene por objeto permitir a la empresa ferroviaria restructurarse y continuar con su actividad, siempre que no comprometa la seguridad. Sin embargo, la experiencia ha demostrado que dicha licencia temporal también envía al mercado una señal muy negativa sobre la capacidad de la empresa ferroviaria para sobrevivir, lo que a su vez agrava sus problemas financieros, en particular en términos de flujo de tesorería. Es probable que muchas empresas ferroviarias que antes de la crisis tenían una situación financiera estable acaben en una situación financiera que haga necesaria la revocación o suspensión de su licencia. En el contexto de la crisis actual, esto puede resultar injustificado, en particular desde el punto de vista económico y de la seguridad. Por otro lado, las empresas ferroviarias podrían necesitar más tiempo para estabilizar sus finanzas en el período posterior a la contención de la COVID-19.

Por tanto, se propone permitir temporalmente a los Estados miembros que mantengan como están las licencias vigentes, es decir, que se abstengan de revocarlas o suspenderlas y de expedir licencias temporales, siempre y cuando no se ponga en riesgo la seguridad. Los Estados miembros seguirían pudiendo controlar la capacidad financiera de las empresas

[16] DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

ferroviarias en cuestión, en particular para proteger a los pasajeros de riesgos de seguridad indebidos. Como consecuencia de ello, las empresas ferroviarias no estarían sujetas a restricciones indebidas y estarían en mejores condiciones para recuperarse financieramente.

– Directiva 96/50/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la armonización de los requisitos de obtención de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Comunidad[17]

Con arreglo al artículo 6, apartado 2, de la Directiva 96/50/CE, al cumplir los 65 años, los titulares de un título de patrón de embarcaciones deben someterse a un examen médico en los tres meses siguientes y posteriormente cada año. No obstante, dado que, como consecuencia de las medidas adoptadas en relación con la persistencia de la COVID-19, el acceso a los servicios médicos está limitado para los exámenes que no tengan carácter urgente, los titulares de un título de patrón de embarcaciones no pueden someterse al examen médico en cuestión durante el período afectado por dichas medidas. Por tanto, en los casos en que el plazo para someterse a los exámenes médicos concluiría durante el período de referencia, entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, dicho plazo debe ampliarse siete meses en cada uno de los casos afectados.

– Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE[18]

El período de validez de los certificados de navegación interior de la Unión está limitado de conformidad con el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/1629. Por otro lado, con arreglo al artículo 28 de esa misma Directiva, deben seguir siendo válidos los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva y expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo a la Directiva anteriormente aplicable, la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo[19].

Las medidas adoptadas a raíz de la persistencia de la COVID-19 pueden hacer inviable, y a veces imposible, que las autoridades competentes lleven a cabo la inspección técnica destinada a prorrogar la validez de los certificados pertinentes o, en el caso de los documentos contemplados en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, sustituirlos.

Por consiguiente, en aras de la seguridad jurídica y con el fin de permitir que las embarcaciones de la navegación interior pertinentes sigan operando, procede ampliar por un período de siete meses la validez de los certificados de navegación interior de la Unión, así como los documentos incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, que, en principio, expirarían entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021.

[17] DO L 235 de 17.9.1996, p. 31.
[18] DO L 252 de 16.9.2016, p. 118.
[19] DO L 389 de 30.12.2006, p. 1.

– Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias[20]

– Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria[21]

La persistencia de la COVID-19 ha complicado la realización de inspecciones de protección y reconocimientos en el ámbito marítimo durante este período, ya que requieren la presencia física de inspectores en los puertos, las instalaciones portuarias y los buques. A menudo, esto significa que es inviable renovar las evaluaciones y los planes exigidos por la legislación de la Unión en materia de seguridad marítima dentro de los plazos establecidos. Por tanto, es necesario aportar soluciones flexibles y pragmáticas, sin poner en peligro la seguridad, que consistan en la prórroga de la validez de estos documentos durante un período de tiempo razonable, según resulte oportuno. Esto también se aplica a la periodicidad de los ejercicios de protección marítima, cuya realización también puede resultar complicada debido a las medidas nacionales adoptadas para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.

[20] DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.
[21] DO L 310 de 25.11.2005, p. 28.

2021/0012 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte, para períodos de referencia posteriores a los contemplados en el Reglamento (UE) 2020/698

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91 y su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La persistencia de la COVID-19 y la consiguiente crisis de salud pública suponen un reto sin precedentes para los Estados miembros e imponen una pesada carga a las autoridades nacionales, los ciudadanos de la Unión y los operadores económicos, en particular a los transportistas. La crisis de salud pública ha creado unas circunstancias extraordinarias que afectan a la actividad normal de las autoridades competentes de los Estados miembros, así como al trabajo de las empresas de transporte por lo que respecta a los trámites administrativos que es necesario llevar a cabo en los diferentes sectores del transporte y que no pudieron preverse razonablemente en el momento de adoptar las correspondientes medidas. Estas circunstancias extraordinarias tienen un impacto significativo en diversos ámbitos regulados por el Derecho de la Unión en materia de transporte.

(2) En concreto, es posible que los transportistas y otras personas afectadas no puedan llevar a cabo los trámites o procedimientos necesarios para cumplir determinadas disposiciones del Derecho de la Unión relativas a la renovación o prórroga de certificados, permisos, licencias o autorizaciones, o para realizar otras acciones necesarias para mantener su validez. Por las mismas razones, es posible que las autoridades competentes de los Estados miembros no puedan cumplir las obligaciones establecidas por el Derecho de la Unión ni garantizar que las solicitudes pertinentes introducidas por los transportistas se tramiten antes del vencimiento de los plazos aplicables.

(3) El Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo[1] estableció medidas específicas y temporales relativas a la renovación o prórroga del período de validez de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, así como al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua que, con arreglo a la legislación de la Unión contemplada en dicho Reglamento, deberían haber tenido lugar durante el período de referencia, entre el 1 de marzo o, en determinados casos, el 1 de febrero, y el 31 de agosto de 2020. De conformidad con dicho Reglamento, esos certificados, permisos, licencias y autorizaciones, así como determinados controles periódicos y formación continua, se prorrogaron o aplazaron por un período de seis meses o, en algunos casos, de siete.

(4) Algunos Estados miembros que, a 1 de agosto de 2020, consideraron que era probable que la renovación de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones y la realización de determinados controles periódicos o formación continua siguieran siendo inviables después del 31 de agosto de 2020, debido a las medidas que habían adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, presentaron a la Comisión solicitudes motivadas de autorización para aplicar nuevas prórrogas individuales. La Comisión adoptó seis Decisiones que autorizaban dichas prórrogas[2].

(5) A pesar de que durante el verano de 2020 la situación causada por el brote de COVID-19 mejoró en cierta medida, la persistencia y, en algunos casos, el agravamiento de los efectos de la pandemia durante el tercer trimestre de 2020 han obligado a los Estados miembros a mantener, y en determinados casos reforzar, las medidas adoptadas para evitar la propagación de la enfermedad. Una de las consecuencias de estas medidas es que es posible que los transportistas y otras personas afectadas no puedan llevar a cabo los trámites o procedimientos necesarios para cumplir determinadas disposiciones del Derecho de la Unión relativas a la renovación o prórroga de certificados, permisos, licencias o autorizaciones o completar los controles periódicos y la formación continua, o para realizar otras acciones necesarias para mantener su validez, como ocurrió durante la primavera de 2020. Por las mismas razones, es posible que las autoridades competentes de los Estados miembros no puedan cumplir las obligaciones

---

[1] Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID- 19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte (DO L 165 de 27.5.2020, p. 10).

[2] Decisión (UE) 2020/1236 de la Comisión, de 25 de agosto de 2020, por la que se autoriza a los Países Bajos a aplicar una prórroga a determinados plazos especificados en los artículos 2 y 3 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 282 de 31.8.2020, p. 19); Decisión (UE) 2020/1235 de la Comisión, de 26 de agosto de 2020, por la que se autoriza a Grecia a ampliar determinados plazos indicados en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 282 de 31.8.2020, p. 17); Decisión (UE) 2020/1219 de la Comisión, de 20 de agosto de 2020, por la que se autoriza a Italia a ampliar determinados períodos especificados en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 277 de 26.8.2020, p. 16); Decisión (UE) 2020/1240 de la Comisión, de 21 de agosto de 2020, por la que se autoriza a Bulgaria a ampliar un período especificado en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 1.9.2020, p. 7); Decisión (UE) 2020/1282 de la Comisión, de 31 de agosto de 2020, por la que se autoriza a Francia a ampliar determinados períodos indicados en los artículos 11, 16 y 17 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 301 de 15.9.2020, p. 9); Decisión (UE) 2020/1237 de la Comisión, de 25 de agosto de 2020, por la que se autoriza al Reino Unido a ampliar determinados períodos previstos en los artículos 3 y 11 del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 282 de 31.8.2020, p. 22).

establecidas por el Derecho de la Unión ni garantizar que las solicitudes pertinentes introducidas por los transportistas se tramiten antes del vencimiento de los plazos aplicables.

(6) Por consiguiente, es necesario adoptar medidas para poner remedio a estos problemas y para garantizar tanto la seguridad jurídica como el correcto funcionamiento de los actos legislativos en cuestión. A tal fin, conviene proceder a las adaptaciones pertinentes, en particular por lo que respecta a determinados plazos, con la posibilidad de que la Comisión autorice prórrogas sobre la base de una solicitud presentada por cualquier Estado miembro.

(7) La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[3] establece las normas aplicables a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera. Dichos conductores deben estar en posesión de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») y deben demostrar que han superado la formación continua mediante la posesión de un permiso de conducción o de una tarjeta de cualificación del conductor, en los que quedará registrada la formación continua. Debido a las dificultades del titular del CAP para completar la formación continua y para renovar el CAP que certifica la superación de dicha formación continua, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que en algunos Estados miembros han persistido después del 31 de agosto de 2020, es necesario prorrogar la validez de dicho CAP durante un período de siete meses a partir de su fecha de caducidad, a fin de garantizar la continuidad del transporte por carretera.

(8) La Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[4] establece las normas aplicables a los permisos de conducción. Determina el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros sobre la base de un modelo de permiso de conducción de la Unión y establece una serie de requisitos mínimos para dichos permisos. En concreto, los conductores de vehículos de motor deben estar en posesión de un permiso de conducción válido, que debe ser renovado o, en algunos casos, canjeado cuando caduque su validez administrativa. Debido a las dificultades para renovar los permisos de conducción, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que en algunos Estados miembros han persistido después del 31 de agosto de 2020, es necesario prorrogar la validez de determinados permisos de conducción durante un período de siete meses a partir de su fecha de expiración, a fin de garantizar la continuidad de la movilidad por carretera.

(9) El Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo[5] establece las normas aplicables a los tacógrafos en el transporte por carretera. El cumplimiento de

---

3 Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

4 Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (Refundición) (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

5 Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de

las normas sobre el tiempo de conducción, el tiempo de trabajo y los períodos de descanso con arreglo a lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo[6] y en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[7] es esencial para garantizar la competencia leal y la seguridad vial. Debido a la necesidad de garantizar la continuidad de la prestación de servicios de transporte por carretera a pesar de las dificultades para llevar a cabo inspecciones periódicas de los tacógrafos, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la persistencia de la COVID-19, las inspecciones a las que se refiere el artículo 23, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 que deberían haberse realizado entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 ahora deben realizarse a más tardar siete meses después de la fecha en la que hubieran tenido que llevarse a cabo con arreglo a dicho artículo. Por la misma razón, las dificultades para renovar y sustituir las tarjetas de conductor, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, justifican que se conceda a las autoridades competentes de los Estados miembros tiempo adicional para ello. En estos casos, los conductores deben poder recurrir a alternativas viables para registrar la información necesaria relacionada con el tiempo de conducción, el tiempo de trabajo y los períodos de descanso hasta que reciban una nueva tarjeta, y deben estar obligados a recurrir a dichas alternativas.

(10) La Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[8] establece las normas aplicables a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques. La inspección técnica periódica es una tarea compleja diseñada para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Debido a las dificultades para llevar a cabo las inspecciones técnicas periódicas, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que en algunos Estados miembros han persistido después del 31 de agosto de 2020, las inspecciones técnicas periódicas que deberían haberse realizado entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 ahora deben realizarse en una fecha posterior, a más tardar siete meses después del plazo inicial, y los certificados correspondientes deben seguir siendo válidos hasta dicha fecha posterior.

(11) El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo[9] establece las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. Como consecuencia del brote de

---

determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

6 Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

7 Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

8 Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

9 Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

COVID-19 y de la consiguiente crisis de salud pública que ha persistido después del 31 de agosto de 2020, algunas empresas de transporte han dejado de cumplir los requisitos relativos al vehículo o vehículos que deben tener a su disposición y utilizar. El sector financiero también ha sufrido graves repercusiones y algunas empresas de transporte han dejado de cumplir el requisito de capacidad financiera. Habida cuenta del reducido nivel de actividad resultante de la crisis de salud pública, cabe prever que las empresas tardarán más tiempo de lo habitual en demostrar que cumplen de nuevo de forma permanente los requisitos relativos al vehículo o vehículos que deben tener a su disposición y utilizar o el requisito de capacidad financiera. Procede, por tanto, ampliar de seis a doce meses los plazos máximos establecidos para esos fines en el artículo 13, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, por lo que respecta a la evaluación de los requisitos relativos al vehículo o vehículos que deben tener a su disposición y utilizar las empresas de transporte por carretera en cuestión, contemplados en el artículo 5, letras b) y c), de dicho Reglamento, y del requisito relativo a la capacidad financiera de dichas empresas, en la medida en que tales evaluaciones abarquen total o parcialmente el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021. Cuando ya se haya constatado el incumplimiento de alguno de estos requisitos y el plazo fijado por la autoridad competente no haya expirado aún, dicha autoridad competente debe poder ampliar el plazo hasta un total de doce meses.

(12) Los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009[10] y (CE) n.º 1073/2009[11] del Parlamento Europeo y del Consejo establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, respectivamente. El transporte internacional de mercancías por carretera y el transporte internacional de viajeros en autocar y autobús están supeditados, entre otras cosas, a la posesión de una licencia comunitaria y, en el caso de los conductores que sean nacionales de terceros países y que realicen operaciones de transporte de mercancías, a la posesión de un certificado de conductor. La prestación de servicios regulares en autobús o autocar también está sujeta a autorización. Tales licencias, certificados y autorizaciones pueden renovarse tras verificarse que se siguen cumpliendo las condiciones pertinentes. Debido a las dificultades para renovar las licencias y certificados, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la persistencia de la COVID-19 después del 31 de agosto de 2020, es necesario prorrogar su validez durante siete meses a partir de su fecha de caducidad, a fin de garantizar la continuidad del transporte por carretera.

(13) La Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo[12] establece normas aplicables a la seguridad ferroviaria. Habida cuenta de las medidas de confinamiento, combinadas con la carga de trabajo adicional que supone la contención del brote de COVID-19, que han persistido después del 31 de agosto de 2020, las autoridades nacionales, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras están

---

10 Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

11 Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

12 Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

teniendo dificultades en relación con la renovación de los certificados de seguridad únicos y, habida cuenta de la próxima caducidad de las autorizaciones de seguridad vigentes, con la expedición de tales autorizaciones para un período posterior, reguladas respectivamente en los artículos 10 y 12 de dicha Directiva. El plazo para la renovación de los certificados de seguridad únicos debe ampliarse, por tanto, siete meses más, y los certificados de seguridad únicos vigentes afectados deben seguir siendo válidos en consecuencia. Asimismo, la validez de dichas autorizaciones de seguridad debe prorrogarse siete meses a partir de su fecha de caducidad.

(14) De conformidad con el artículo 33, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, algunos Estados miembros ampliaron el plazo de transposición de dicha Directiva hasta el 16 de junio de 2020. La Directiva (UE) 2020/700 del Parlamento Europeo y del Consejo[13], que modifica la Directiva (UE) 2016/798, ofreció a dichos Estados miembros la posibilidad de ampliar dicho plazo hasta el 31 de octubre de 2020. Por tanto, las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[14] siguieron siendo aplicables en dichos Estados miembros hasta el 31 de octubre de 2020, y los Estados miembros en cuestión siguieron teniendo derecho a expedir certificados con arreglo a dicha Directiva. Los certificados de seguridad expedidos con arreglo a dicha Directiva seguirán siendo válidos hasta su fecha de expiración, de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798. Así pues, también es necesario prever una ampliación de los plazos para la renovación de los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad expedidos de conformidad con los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE y aclarar que los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad en cuestión siguen siendo válidos en consecuencia.

(15) La Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[15] establece normas aplicables a la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Unión. Con arreglo al artículo 14, apartado 5, y al artículo 16 de dicha Directiva, la validez de las licencias de los maquinistas está limitada a diez años y debe someterse a controles periódicos. Debido a las dificultades para renovar dichas licencias, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que han persistido después del 31 de agosto de 2020, debe prorrogarse la validez de las licencias que caducan entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 durante un período de siete meses a partir de su fecha de caducidad. Análogamente, debe concederse a los maquinistas un período adicional de siete meses para completar los controles periódicos.

---

13 Directiva (UE) 2020/700 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, que modifica las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en lo relativo a la prórroga de sus períodos de transposición (DO L 165 de 27.5.2020, p. 27).

14 Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

15 Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L 315 de 3.12.2007, p. 51).

(16) La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[16] establece un espacio ferroviario europeo único. Con arreglo al artículo 23, apartado 2, de dicha Directiva, las autoridades otorgantes pueden llevar a cabo una revisión a intervalos regulares con el fin de comprobar que las empresas ferroviarias siguen cumpliendo las obligaciones establecidas en el capítulo III de dicha Directiva en relación con sus licencias. Con arreglo al artículo 24, apartado 3, de dicha Directiva, las autoridades otorgantes pueden suspender o revocar una licencia por incumplimiento del requisito de capacidad financiera y conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal mientras dure su reorganización, siempre que no comprometa la seguridad. Debido a las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que han persistido después del 31 de agosto de 2020, las autoridades otorgantes están teniendo serias dificultades para llevar a cabo las revisiones a intervalos regulares en relación con las licencias vigentes y para adoptar las decisiones pertinentes relativas a la expedición de nuevas licencias una vez caducada una licencia temporal. Por tanto, los plazos para llevar a cabo las revisiones a intervalos regulares que, de conformidad con dicha Directiva, expiran entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, deben ampliarse siete meses. Asimismo, la validez de las licencias temporales que caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 debe prorrogarse siete meses.

(17) Con arreglo al artículo 25, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, las autoridades otorgantes deben pronunciarse sobre las solicitudes de licencias en un plazo de tres meses después de haberse presentado toda la información pertinente, en particular la información mencionada en el anexo III de dicha Directiva. Debido a las dificultades para tomar las decisiones pertinentes, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que han persistido después del 31 de agosto de 2020, es necesario ampliar este plazo siete meses.

(18) Las empresas ferroviarias que tenían una situación financiera estable antes del brote de COVID-19 se enfrentan a problemas de liquidez que podrían dar lugar a la suspensión o la revocación de sus licencias de explotación o a la sustitución de estas por licencias temporales, sin que exista una necesidad económica estructural de que esto suceda. La concesión de una licencia temporal con arreglo al artículo 24, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE podría enviar al mercado una señal negativa sobre la capacidad de supervivencia de la empresa ferroviaria, lo que, a su vez, agravaría sus problemas financieros en principio transitorios. Con relación al Reglamento (UE) 2020/698 y dada la persistencia de la COVID-19 después del 31 de agosto de 2020, cabe establecer, por tanto, que, cuando la autoridad otorgante determine, sobre la base de la comprobación efectuada durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, que una empresa ferroviaria ya no puede cumplir los requisitos relativos a la capacidad financiera, debe poder decidir, antes del 30 de abril de 2021, no suspender ni revocar la licencia de dicha empresa ferroviaria, siempre que no se comprometa la seguridad y que existan perspectivas realistas de un saneamiento financiero satisfactorio de la empresa ferroviaria en los siete meses siguientes. Después del 30 de abril de 2021, deben aplicarse a la empresa ferroviaria las normas generales del artículo 24, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE.

[16] Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

(19) La Directiva 96/50/CE del Consejo[17] establece los requisitos de obtención de los títulos de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Unión. Al cumplir 65 años, los titulares de un título de patrón de embarcaciones están obligados a someterse a exámenes médicos periódicos. Habida cuenta de las medidas adoptadas en relación con el brote de COVID-19, que han persistido después del 31 de agosto de 2020 y, en particular, del acceso limitado a los servicios médicos para la realización de exámenes médicos, es posible que los titulares de títulos de patrón de embarcaciones no puedan someterse a los exámenes médicos obligatorios en el período afectado por dichas medidas. Por tanto, cuando los plazos para someterse a exámenes médicos hubieran expirado o expiren, en principio, entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, dichos plazos deben ampliarse siete meses en cada uno de los casos afectados. Los títulos de patrón de embarcaciones deben seguir siendo válidos en consecuencia.

(20) La Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo[18] establece las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. El artículo 10 de dicha Directiva limita el período de validez de los certificados de navegación interior de la Unión. Por otro lado, con arreglo al artículo 28 de esa misma Directiva, deben seguir siendo válidos hasta su expiración los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva que hayan expedido las autoridades competentes de los Estados miembros antes del 6 de octubre de 2018 con arreglo a la Directiva anteriormente aplicable, a saber, la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[19]. Las medidas adoptadas a raíz de la persistencia de la COVID-19 después del 31 de agosto de 2020 pueden hacer inviable, y a veces imposible, que las autoridades competentes lleven a cabo las inspecciones técnicas destinadas a prorrogar la validez de los certificados pertinentes o, en el caso de los documentos contemplados en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, sustituirlos. Por consiguiente, con el fin de permitir que las embarcaciones de la navegación interior pertinentes sigan operando, procede prorrogar por un período de siete meses la validez de los certificados de navegación interior de la Unión y de los documentos incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, que, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021.

(21) El Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo[20] establece normas sobre la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias. La Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[21] establece medidas destinadas a aumentar la protección de los puertos frente a amenazas que afecten a la seguridad. Garantiza, asimismo, que las medidas de protección adoptadas en

---

17 Directiva 96/50/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la armonización de los requisitos de obtención de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Comunidad (DO L 235 de 17.9.1996, p. 31).

18 Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

19 Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo (DO L 389 de 30.12.2006, p. 1).

20 Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (DO L 129 de 29.4.2004, p. 6).

21 Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria (DO L 310 de 25.11.2005, p. 28).

aplicación del Reglamento (CE) n.º 725/2004 se beneficien de la mejora de la protección portuaria. La persistencia de la COVID-19 después del 31 de agosto de 2020 dificulta a las autoridades de los Estados miembros la realización de las inspecciones de protección y reconocimientos marítimos con vistas a la renovación de determinados documentos en materia de seguridad marítima. Por tanto, es necesario ampliar por un período de tiempo razonable los plazos para revisar las evaluaciones y planes de protección exigidos por dichos actos legislativos de la Unión, a fin de permitir a los Estados miembros y al sector del transporte marítimo que adopten un enfoque flexible y pragmático, y mantener abiertas las cadenas de suministro esenciales, sin comprometer la seguridad. También debe otorgarse más flexibilidad en relación con los ejercicios de protección marítima que los actos legislativos de la Unión en el ámbito de la seguridad marítima exigen que se lleven a cabo dentro de determinados plazos.

(22) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la aplicación de las normas respecto de las cuales se establecen excepciones en el presente Reglamento, relacionadas, entre otras cosas, con la renovación o prórroga de certificados, permisos, licencias o autorizaciones, siga siendo inviable después de las fechas establecidas en el presente Reglamento, debido a las medidas que haya adoptado para evitar o contener la propagación de la COVID-19, la Comisión debe estar autorizada, previa solicitud de dicho Estado miembro el 1 de abril de 2021 a más tardar, a permitir que el Estado miembro en cuestión vuelva a ampliar los períodos especificados en el presente Reglamento, según corresponda. A fin de garantizar la seguridad jurídica y no poner en peligro la protección y la seguridad del transporte, dicha ampliación debe quedar limitada a lo necesario para reflejar el período durante el cual sea probable que siga siendo inviable llevar a cabo los trámites, procedimientos, controles y formación, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

(23) El brote de COVID-19 ha afectado a toda la Unión, pero no de manera uniforme. Los Estados miembros se han visto afectados en distinto grado y momento. Dado que las excepciones a las normas que se aplicarían habitualmente deben limitarse a lo necesario, por lo que respecta a la Directiva 2003/59/CE, la Directiva 2006/126/CE, el Reglamento (UE) n.º 165/2014, la Directiva 2014/45/UE, el Reglamento (CE) n.º 1072/2009, el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, la Directiva (UE) 2016/798, la Directiva 2004/49/CE, la Directiva 2007/59/CE, la Directiva 2012/34/UE, la Directiva 96/50/CE, la Directiva (UE) 2016/1629, el Reglamento (CE) n.º 725/2004 y la Directiva 2005/65/CE, los Estados miembros deben poder seguir aplicando estos actos legislativos sin aplicar las excepciones establecidas en el presente Reglamento cuando la aplicación de dichos actos siga siendo posible. Lo mismo debe ser de aplicación cuando un Estado miembro se haya encontrado con esas dificultades, pero haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliarlas. No obstante, los Estados miembros que opten por esta posibilidad no deben impedir que cualquier operador económico o persona se acoja a las excepciones establecidas en el presente Reglamento aplicables en otro Estado miembro y, en concreto, deben reconocer todo permiso, licencia, certificado o autorización cuya validez haya sido prorrogada por el presente Reglamento. A fin de garantizar la seguridad jurídica, los Estados miembros deben informar a la Comisión de sus decisiones de no aplicar las excepciones establecidas en el presente Reglamento antes de que este sea plenamente aplicable el **[fecha de aplicación del presente Reglamento]**.

(24) El presente Reglamento no debe afectar a los derechos concedidos mediante decisiones de la Comisión adoptadas con arreglo a las disposiciones del Reglamento

(UE) 2020/698, por las que se autoriza a los Estados miembros a prorrogar determinados períodos contemplados en dicho Reglamento, en la medida en que puedan dar lugar a prórrogas superiores a las establecidas en el presente Reglamento.

(25) Dado que el período transitorio establecido en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica expiró el 31 de diciembre de 2020, ninguna de las disposiciones del presente Reglamento debe aplicarse al Reino Unido, ni siquiera en la medida en que se refiera a períodos anteriores a esa fecha.

(26) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, ampliar los plazos establecidos en el Derecho de la Unión para la renovación y la prórroga de la validez de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y aplazar determinados controles periódicos y formación continua en respuesta a las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que han persistido después del 31 de agosto de 2020 en el ámbito del transporte por carretera, ferroviario y por vías navegables interiores, y en el de la seguridad marítima, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción propuesta, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(27) Habida cuenta de la urgencia que conllevan las circunstancias excepcionales causadas por el brote de COVID-19, que han persistido después del 31 de agosto de 2020, se ha considerado oportuno establecer una excepción al plazo de ocho semanas fijado en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

(28) Debido a la naturaleza imprevisible y repentina del brote de COVID-19, así como a su duración inesperada, ha sido imposible adoptar todas las medidas pertinentes a tiempo. Por esta razón, las disposiciones del presente Reglamento deben abarcar también el período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de estas disposiciones, este enfoque no da lugar a una vulneración de las expectativas legítimas de las personas afectadas.

(29) Habida cuenta de la imperiosa necesidad de hacer frente sin demora a las circunstancias causadas por el brote de COVID-19 en el ámbito del transporte por carretera, ferroviario y por vías navegables interiores, y en el de la seguridad marítima, y de conceder al mismo tiempo a los Estados miembros, cuando proceda, un tiempo razonable para informar a la Comisión de si deciden no aplicar determinadas excepciones contenidas en el presente Reglamento, este debe entrar en vigor con carácter de urgencia el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, a fin de garantizar que las situaciones de inseguridad jurídica que afectan a muchas autoridades y operadores de distintos sectores del transporte, en particular cuando los plazos aplicables ya han expirado, sean lo más breves posible.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece medidas específicas y temporales aplicables a la renovación y prórroga del período de validez de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua, en respuesta a las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19 en el ámbito del transporte por carretera, ferroviario y por vías navegables interiores, y en el de la seguridad marítima, para los períodos de referencia siguientes a los contemplados en el Reglamento (UE) 2020/698.

Artículo 2

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2003/59/CE

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartados 2 y 3, de la Directiva 2003/59/CE, los plazos de finalización, por el titular de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP»), de la formación continua que, de conformidad con dichas disposiciones, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de siete meses en cada caso. Los CAP seguirán siendo válidos en consecuencia.

2. La validez del marcado del código armonizado de la Unión «95» contemplado en el anexo I de la Directiva 2006/126/CE, inscrito por las autoridades competentes en el permiso de conducción o en la tarjeta de cualificación del conductor a que se refiere el artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2003/59/CE sobre la base de los CAP a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, se considerará prorrogada por un período de siete meses a partir de la fecha indicada en cada permiso de conducción o tarjeta de cualificación del conductor.

3. La validez de las tarjetas de cualificación del conductor que se regulan en el anexo II de la Directiva 2003/59/CE que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses a partir de la fecha de expiración indicada en cada tarjeta.

4. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la finalización de una formación continua o su certificación, la inscripción del marcado del código armonizado de la Unión «95» o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor sigan siendo inviables después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en los apartados 1, 2 y 3, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, a los períodos de siete meses especificados en los apartados 1, 2 y 3, según corresponda, o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

5. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 4, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en los apartados 1, 2 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la finalización de la formación continua en cuestión o su certificación, la inscripción del marcado del código armonizado de

la Unión «95» o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor sigan siendo inviables, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

6. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la finalización de una formación continua o su certificación, la inscripción del marcado del código armonizado de la Unión «95» o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar los apartados 1, 2 y 3, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en los apartados 1, 2 y 3 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 3

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2006/126/CE

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 2006/126/CE y en el punto 3, letra d), del anexo I de dicha Directiva, la validez de los permisos de conducción que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses a partir de la fecha de expiración indicada en cada permiso.

2. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los permisos de conducción siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en el apartado 1. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, al período de siete meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

3. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 2, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en el apartado 1, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los permisos de conducción siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

4. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de los permisos de conducción durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en el apartado 1. El Estado

miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar el apartado 1, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en el apartado 1 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 4

Ampliación de los plazos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 165/2014

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, las inspecciones periódicas contempladas en el apartado 1 de dicho artículo que, en principio, hubieran tenido que llevarse a cabo o tengan que llevarse a cabo entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 con arreglo a dicho apartado se llevarán a cabo, a más tardar, en los siete meses siguientes a la fecha en la que, en principio, tendrían que haberse llevado a cabo de conformidad con dicho artículo.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, cuando un conductor solicite la renovación de una tarjeta de conductor de conformidad con el apartado 1 de dicho artículo entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, las autoridades competentes de los Estados miembros expedirán una nueva tarjeta de conductor a más tardar dos meses después de la recepción de la solicitud. Hasta que el conductor reciba una nueva tarjeta de conductor de las autoridades expedidoras, se aplicará *mutatis mutandis* el artículo 35, apartado 2, de dicho Reglamento, siempre que el conductor pueda demostrar que se ha solicitado la renovación de la tarjeta de conductor con arreglo al artículo 28, apartado 1, de dicho Reglamento.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 29, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, cuando un conductor solicite la sustitución de una tarjeta de conductor de conformidad con dicho apartado 4 entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, las autoridades competentes de los Estados miembros expedirán una tarjeta de sustitución a más tardar dos meses después de la recepción de la solicitud. No obstante lo dispuesto en el artículo 29, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, el conductor podrá seguir conduciendo hasta que reciba una nueva tarjeta de conductor de las autoridades expedidoras, a condición de que pueda demostrar que, cuando la tarjeta de conductor se deterioró o empezó a funcionar de manera defectuosa, fue devuelta a la autoridad competente y se solicitó su sustitución.

4. Cuando un Estado miembro considere que es probable que las inspecciones periódicas, la renovación de las tarjetas de conductor o la sustitución de dichas tarjetas, según corresponda con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 165/2014, siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en los apartados 1, 2 y 3, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, al período de siete meses, a los plazos aplicables para la expedición de una nueva tarjeta de conductor, o a cualquier combinación de ellos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

5. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 4, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en los

apartados 1, 2 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que las inspecciones periódicas o la renovación o sustitución de las tarjetas de conductor sigan siendo inviables, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

6. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la realización de inspecciones periódicas o la renovación o sustitución de las tarjetas de conductor durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar los apartados 1, 2 y 3, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en los apartados 1, 2 y 3 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 5

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2014/45/UE

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, y en el artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2014/45/UE, y en el punto 8 del anexo II de esa misma Directiva, los plazos para llevar a cabo las inspecciones técnicas que, de conformidad con dichas disposiciones, en principio, hubieran tenido que haberse llevado a cabo o tengan que llevarse a cabo entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de siete meses.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 8 de la Directiva 2014/45/UE y en el punto 8 del anexo II de dicha Directiva, la validez de los certificados de inspección técnica cuya fecha de caducidad se encuentre entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de las inspecciones técnicas o su certificación siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, al período de siete meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

4. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la realización de las inspecciones técnicas o su certificación siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la realización de las inspecciones técnicas o su certificación durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar los apartados 1 y 2, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en los apartados 1 y 2 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 6

Ampliación de los plazos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, cuando una autoridad competente determine, con respecto al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, que no se cumplen los requisitos relativos al vehículo o vehículos que deben tener a su disposición y utilizar las empresas de transporte por carretera establecidos en el artículo 5, letras b) y c), de dicho Reglamento, o determine, basándose en las cuentas anuales y los certificados a que se refiere el artículo 7, apartados 1 y 2, de ese mismo Reglamento correspondientes a los ejercicios contables que abarquen la totalidad o parte del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, que una empresa de transporte no cumple el requisito de capacidad financiera establecido en el artículo 3, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento, los plazos fijados por la autoridad competente a efectos del artículo 13, apartado 1, letras b) y c), de ese mismo Reglamento no excederán de doce meses.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, letras b) y c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, cuando la autoridad competente haya determinado, entre el 28 de mayo de 2020 y el **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]**, que una empresa de transporte no cumple los requisitos relativos al vehículo o vehículos que debe tener a su disposición y utilizar establecidos en el artículo 5, letras b) y c), de dicho Reglamento, o el requisito de capacidad financiera establecido en el artículo 3, apartado 1, letra c), de ese mismo Reglamento, y haya fijado un plazo para que la empresa de transporte regularice la situación, podrá ampliar dicho plazo siempre y cuando este no haya expirado en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. El plazo así ampliado no podrá superar los doce meses.

Artículo 7

Ampliación de los plazos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, la validez de las licencias comunitarias que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses. Las copias auténticas seguirán siendo válidas en consecuencia.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, la validez de los certificados de conductor que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de las licencias comunitarias o los certificados de conductor siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, al período de siete meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

4. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias comunitarias o de los certificados de conductor siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de las licencias comunitarias o de los certificados de conductor durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar los apartados 1 y 2, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en los apartados 1 y 2 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 8

Ampliación de los plazos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, la validez de las licencias comunitarias que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses. Las copias auténticas seguirán siendo válidas en consecuencia.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las decisiones sobre las solicitudes de autorización de prestación de servicios regulares presentadas por los transportistas entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 serán adoptadas por la autoridad otorgante en un plazo de seis meses a partir de la fecha de presentación de la solicitud. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo acuerdo se haya solicitado con respecto a dichas solicitudes de conformidad con el apartado 1

de dicho artículo notificarán a la autoridad otorgante su decisión sobre la solicitud en un plazo de tres meses. Cuando la autoridad otorgante no reciba respuesta en un plazo de tres meses, se considerará que las autoridades consultadas han dado su acuerdo, y la autoridad otorgante podrá conceder la autorización.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de las licencias comunitarias siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en el apartado 1. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, al período de siete meses o a cualquier combinación de ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

4. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en el apartado 1, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias comunitarias siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de las licencias comunitarias durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en el apartado 1. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar el apartado 1, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en el apartado 1 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 9

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva (UE) 2016/798

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/798, los plazos para renovar los certificados de seguridad únicos que, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de siete meses. El certificado de seguridad único en cuestión seguirá siendo válido en consecuencia.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, la validez de las autorizaciones de seguridad que, de conformidad con la disposición mencionada, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los certificados de seguridad únicos expedidos de conformidad con el artículo 10, apartado 8, de la Directiva (UE) 2016/798 o la ampliación del período de validez de las autorizaciones de seguridad siga

siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, al período de siete meses especificado en los apartados 1 y 2, respectivamente, o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

4. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de seguridad únicos o la ampliación del período de validez de las autorizaciones de seguridad siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de los certificados de seguridad únicos expedidos de conformidad con el artículo 10, apartado 8, de la Directiva (UE) 2016/798 o la ampliación del período de validez de las autorizaciones de seguridad durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar los apartados 1 y 2, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en los apartados 1 y 2 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 10

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2004/49/CE

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE, los plazos para renovar los certificados de seguridad que, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de siete meses. Los certificados de seguridad en cuestión seguirán siendo válidos en consecuencia.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, los plazos para renovar las autorizaciones de seguridad que, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de siete meses. La autorización de seguridad en cuestión seguirá siendo válida en consecuencia.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los certificados de seguridad o de las autorizaciones de seguridad siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá

referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, a los períodos de siete meses especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

4. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de seguridad o de las autorizaciones de seguridad siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de los certificados de seguridad o de las autorizaciones de seguridad durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar los apartados 1 y 2, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en los apartados 1 y 2 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 11

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2007/59/CE

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 14, apartado 5, de la Directiva 2007/59/CE, la validez de las licencias que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses a partir de la fecha de caducidad de cada una de ellas.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 16 de la Directiva 2007/59/CE y en los anexos II y VII de dicha Directiva, los plazos para llevar a cabo las verificaciones periódicas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de siete meses en cada caso. Las licencias contempladas en el artículo 14 y los certificados contemplados en el artículo 15 de dicha Directiva seguirán siendo válidos en consecuencia.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de las licencias o la realización de las verificaciones periódicas siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, al período de siete meses especificado en los apartados 1 y 2, respectivamente, o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

4. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias o la realización de las verificaciones periódicas siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de las licencias o la realización de las verificaciones periódicas durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar los apartados 1 y 2, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en los apartados 1 y 2 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 12

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2012/34/UE

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 23, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, cuando una autoridad otorgante haya dispuesto una revisión a intervalos regulares, los plazos para llevar a cabo dicha revisión que, de conformidad con la disposición mencionada, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de siete meses.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 24, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, la validez de las licencias temporales que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses a partir de la fecha de fin de validez indicada en cada una de ellas.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 25, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, la autoridad otorgante se pronunciará sobre las solicitudes presentadas entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 a más tardar diez meses después de haberse presentado toda la información pertinente, en particular la información mencionada en el anexo III de dicha Directiva.

4. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de la revisión a intervalos regulares, el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias en los casos en que las licencias hayan sido previamente revocadas siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de

2021, al período de siete meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

5. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 4, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias en los casos en los que las licencias hayan sido previamente revocadas siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

6. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la realización de la revisión a intervalos regulares, el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias en los casos en que las licencias hayan sido previamente revocadas durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar los apartados 1 y 2, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en los apartados 1 y 2 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 13

Tratamiento de las licencias de empresas ferroviarias en el marco de la Directiva 2012/34/UE en caso de incumplimiento de los requisitos de capacidad financiera

No obstante lo dispuesto en el artículo 24, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, cuando una autoridad otorgante determine, basándose en una comprobación con arreglo a dicha disposición, efectuada durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, que una empresa ferroviaria ya no puede cumplir los requisitos de capacidad financiera contemplados en el artículo 20 de dicha Directiva, podrá decidir, antes del 30 de abril de 2021, no suspender ni revocar la licencia de la empresa ferroviaria en cuestión, siempre que no se comprometa la seguridad y que existan perspectivas realistas de un saneamiento financiero satisfactorio de la empresa ferroviaria en los siete meses siguientes.

Artículo 14

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 96/50/CE

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 96/50/CE, los plazos para someterse a exámenes médicos que, de conformidad con la disposición mencionada, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de siete meses. Los títulos de patrón de embarcaciones de las personas obligadas a pasar los exámenes médicos a que se refiere el artículo 6, apartado 2, de dicha Directiva seguirán siendo válidos en consecuencia.

2. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de exámenes médicos siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en el apartado 1. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, al período de siete meses especificado en el apartado 1 o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

3. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 2, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en el apartado 1, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la realización de exámenes médicos siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

4. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable el cumplimiento de los plazos para someterse a exámenes médicos durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en el apartado 1. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar el apartado 1, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en el apartado 1 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 15

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva (UE) 2016/1629

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/1629, la validez de los certificados de navegación interior de la Unión que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, la validez de los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva y expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo a la Directiva 2006/87/CE antes del 6 de octubre de 2018 y que, de conformidad con la disposición mencionada, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerará prorrogada por un período de siete meses.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión o de los documentos a que se refiere el apartado 2 siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, a los períodos de siete meses especificados en los apartados

1 y 2, respectivamente, o a ambos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

4. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión o los documentos a que se refiere el apartado 2 siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión o los documentos a que se refiere el apartado 2 durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El Estado miembro que haya decidido no aplicar los apartados 1 y 2, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, no obstaculizará las actividades transfronterizas de ningún operador económico o persona que se haya acogido a las excepciones establecidas en los apartados 1 y 2 aplicables en otro Estado miembro.

Artículo 16

Ampliación de los plazos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 725/2004

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, los plazos para llevar a cabo la revisión periódica de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias que, de conformidad con la disposición mencionada, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados hasta el 30 de junio de 2021.

2. No obstante lo dispuesto en el anexo III, parte B, puntos 13.7 y 18.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, los plazos de dieciocho meses para la realización de los diversos tipos de prácticas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero como máximo hasta el 30 de junio de 2021.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los diversos tipos de prácticas mencionadas en el anexo III, parte B, puntos 13.7 y 18.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004 siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los plazos y períodos especificados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, a los plazos o al período de seis

meses especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, o a cualquier combinación de ellos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

4. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los plazos y períodos especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los diversos tipos de prácticas siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los diversos tipos de prácticas mencionadas en el anexo III, parte B, puntos 13.7 y 18.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004 durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 17

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2005/65/CE

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva 2005/65/CE, los plazos para llevar a cabo la revisión de las evaluaciones de la protección portuaria y de los planes de protección portuaria que, de conformidad con dicho artículo, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero como máximo hasta el 30 de junio de 2021.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 7, y en el anexo III de la Directiva 2005/65/CE, los plazos de dieciocho meses para la realización de las prácticas de formación que, de conformidad con el anexo mencionado, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021 se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero como máximo hasta el 30 de junio de 2021.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la revisión de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los planes de protección portuaria o la realización de las prácticas de formación siga siendo inviable después del 30 de abril de 2021, debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID- 19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los plazos y períodos especificados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, a los plazos o períodos de seis meses indicados en los apartados 1 y 2, o a cualquier combinación de ellos. Se enviará a la Comisión el 1 de abril de 2021 a más tardar.

4. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los plazos y períodos especificados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación

para que refleje el período durante el cual es probable que la revisión de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los planes de protección portuaria o la realización de las prácticas de formación siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

La Comisión publicará dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la ejecución de la revisión de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los planes de protección portuaria o la realización de las prácticas de formación durante el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de abril de 2021, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID- 19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2. El Estado miembro informará a la Comisión de su decisión antes del **[fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 5 días hábiles]**. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 18

Decisiones adoptadas con arreglo al Reglamento (UE) 2020/698

El presente Reglamento no afectará a los derechos otorgados a los Estados miembros por las Decisiones de la Comisión adoptadas con arreglo al artículo 2, apartado 6, al artículo 3, apartado 3, al artículo 4, apartado 5, al artículo 11, apartado 4, al artículo 16, apartado 6, y al artículo 17, apartado 5, del Reglamento (UE) 2020/698, en la medida en que dichas Decisiones regulen, por lo que respecta al objeto y a los plazos pertinentes, los mismos casos que el presente Reglamento y establezcan prórrogas superiores a las establecidas en el presente Reglamento.

Cuando tales Decisiones regulen, por lo que respecta al objeto y a los plazos pertinentes, los mismos casos que el presente Reglamento y no establezcan prórrogas superiores a las establecidas en el presente Reglamento, se aplicará el presente Reglamento.

Artículo 19

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del **[XX, fecha de entrada en vigor del presente Reglamento + 8 días hábiles]**.

No obstante, el artículo 2, apartado 6, el artículo 3, apartado 4, el artículo 4, apartado 6, el artículo 5, apartado 5, el artículo 7, apartado 5, el artículo 8, apartado 5, el artículo 9, apartado 5, el artículo 10, apartado 5, el artículo 11, apartado 5, el artículo 12, apartado 6, el artículo 14, apartado 4, el artículo 15, apartado 5, el artículo 16, apartado 5, y el artículo 17, apartado 5, se aplicarán a partir del **[XX, fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]**.

Los párrafos primero, segundo y tercero del presente artículo se entienden sin perjuicio del efecto retroactivo establecido en los artículos 2 a 18.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente / La Presidenta*