KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2021/1363

af 8. juli 2021

om at tillade Finland at forlænge visse perioder, der er fastsat i artikel 2, 16 og 17 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/267

(meddelt under nummer C(2021) 4976)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/267 af 16. februar 2021 om særlige og midlertidige foranstaltninger i lyset af covid-19-krisens vedholdenhed vedrørende fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser, udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser inden for visse områder af transportlovgivningen samt forlængelse af visse perioder, som omhandles i forordning (EU) 2020/698 ([1]), særlig artikel 2, stk. 8, artikel 9, stk. 4, artikel 10, stk. 4, artikel 11, stk. 4, artikel 12, stk. 5, artikel 16, stk. 4, og artikel 17, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ifølge artikel 2, stk. 1, i forordning (EU) 2021/267 forlænges fristerne for, hvornår indehaveren af et kvalifikationsbevis for gennemførelse af efteruddannelse skal have gennemført en efteruddannelse, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021. Ifølge artikel 2, stk. 3, i nævnte forordning forlænges gyldigheden af den tilsvarende påtegning af den harmoniserede EU-kode 95.

(2) Ifølge artikel 2, stk. 5, i forordning (EU) 2021/267 forlænges gyldigheden af chaufføruddannelsesbeviser, jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF ([2]), som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(3) Ifølge artikel 9, stk. 1, i forordning (EU) 2021/267 forlænges fristerne for fornyelse af EU-sikkerhedscertifikater, som omhandlet i artikel 10, stk. 13, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 ([3]), som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(4) Ifølge artikel 9, stk. 2, i forordning (EU) 2021/267 forlænges gyldigheden af sikkerhedsgodkendelser, som omhandlet i artikel 12, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/798, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(5) Ifølge artikel 10, stk. 1, i forordning (EU) 2021/267 forlænges fristerne for fornyelse af sikkerhedscertifikater, som omhandlet i artikel 10, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF ([4]), som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

([1]) EUT L 60 af 22.2.2021, s. 1.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102).

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44).

(6) Ifølge artikel 10, stk. 2, i forordning (EU) 2021/267 forlænges fristerne for fornyelse af sikkerhedsgodkendelser, som omhandlet i artikel 11, stk. 2, i direktiv 2004/49/EF, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(7) Ifølge artikel 11, stk. 1, i forordning (EU) 2021/267 forlænges gyldigheden af lokomotivføreres licenser, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(8) Ifølge artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2021/267 forlænges fristerne for, hvornår indehaveren af en lokomotivførerlicens skal gennemføre de periodiske kontroller, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(9) Ifølge artikel 12, stk. 1, i forordning (EU) 2021/267 forlænges fristen for gennemførelse af fornyede vurderinger, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(10) Ifølge artikel 12, stk. 2, i forordning (EU) 2021/267 forlænges gyldigheden af midlertidige licenser, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(11) Ifølge artikel 16, stk. 1, i forordning (EU) 2021/267 forlænges fristen for foretagelse af den regelmæssige revision af sårbarhedsvurderinger af havnefaciliteter, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(12) Ifølge artikel 16, stk. 2, i forordning (EU) 2021/267 forlænges de perioder på 18 måneder, der skal gå mellem gennemførelsen af forskellige typer øvelser, jf. del B, afsnit 13.7 og 18.6, i bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 ([5]), som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(13) Ifølge artikel 17, stk. 1, i forordning (EU) 2021/267 forlænges fristerne for at gennemføre revision af havnenes sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(14) Ifølge artikel 17, stk. 2, i forordning (EU) 2021/267 forlænges fristerne på 18 måneder for gennemførelse af uddannelsesøvelser, som ellers ville være udløbet eller ellers udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021.

(15) Ved brev af 27. maj 2021 fremsendte Finland en begrundet anmodning om tilladelse til at forlænge visse perioder, der er fastsat i artikel 2, stk. 1, 3 og 5, artikel 9, stk. 1 og 2, artikel 10, stk. 1 og 2, artikel 11, stk. 1 og 2, artikel 12, stk. 1 og 2, artikel 16, stk. 1 og 2, og artikel 17, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267. Finland fremlagde yderligere oplysninger til støtte for sin anmodning den 1., 7., 10. og 14. juni 2021.

(16) Ved sin begrundede anmodning anmoder Finland for det første om tilladelse til at anvende en forlængelse på fire måneder af de perioder mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021, der er fastsat i artikel 2, stk. 1, i forordning (EU) 2021/267, med henblik på den omhandlede bestemmelse og artikel 2, stk. 3, samt fastsat i artikel 2, stk. 5, artikel 9, stk. 1 og 2, artikel 10, stk. 1 og 2, artikel 11, stk. 1 og 2, artikel 12, stk. 1, og 2, artikel 16, stk. 1 og 2, og artikel 17, stk. 1 og 2, i nævnte forordning, og for det andet om tilladelse til at anvende en forlængelse på fire måneder af de frister pr. 30. september 2021, der er fastsat i artikel 16, stk. 1 og 2, og artikel 17, stk. 1 og 2, i nævnte forordning.

(17) Ifølge Finlands oplysninger vil det efter al sandsynlighed stadig ikke være praktisk muligt at gennemføre efteruddannelse og certificering heraf, påtegne den harmoniserede EU-kode 95 og forlænge chaufføruddannelsesbeviser i Finland, forny EU-sikkerhedscertifikater, forny sikkerhedsgodkendelser, forny sikkerhedscertifikater og licenser til lokomotivførere, gennemføre periodiske kontroller, gennemføre fornyede vurderinger af jernbanevirksomheder, forny midlertidige licenser til jernbanevirksomheder, gennemføre revision af sårbarhedsvurderinger af havnefaciliteter, gennemføre revision af havnenes sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner eller gennemføre de relevante uddannelsesøvelser efter den 30. juni 2021 grundet de foranstaltninger, landet har truffet for at forebygge og begrænse spredningen af covid-19.

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter (EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6).

(18) Navnlig mener de finske myndigheder ikke, at udviklingen i epidemien kan forudsiges, og at det er muligt, at situationen forværres. Ifølge medlemsstaten er situationen stadig ustabil, der er regionale forskelle for så vidt angår inddæmningen af epidemien, og covid-19-smitteraterne har været stigende den seneste tid. Hvis situationen pludselig forværres i Finland, kan det resultere i udfordringer for så vidt angår fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser samt i udskydelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser.

(19) Ifølge oplysningerne fra Finland har de foranstaltninger, som landet har truffet for at forebygge og begrænse spredningen af covid-19, for så vidt angår artikel 2 i forordning (EU) 2021/267 ført til restriktioner og aflysninger af efteruddannelse.

(20) Navnlig har de forsamlingsrestriktioner, som de finske myndigheder har indført, haft og har betydning for organiseringen af efteruddannelse af bus- og lastbilchauffører. Efteruddannelsen er blevet gennemført som fjernundervisning, idet underviseren og kursusdeltagerne har befundet sig på forskellige steder. Som følge af restriktionerne har udbuddet af efteruddannelse været begrænset.

(21) Ifølge Finlands oplysninger har det tilladte antal deltagere på kurserne desuden varieret afhængig af covid-19-situationen, dvs. mellem seks og 20 personer, idet seks er den gældende regel. Sådanne restriktioner har også bidraget til begrænsninger i antallet af afholdte efteruddannelsesskurser den senere tid. Ifølge Finland holdt flere organisationer og virksomheder, der udbyder efteruddannelse til bus- og lastbilchauffører, op med at skemalægge uddannelse i 2020-2021, eftersom det blev anset for sandsynligt, at de ville blive nødt til at aflyse de pågældende kurser. Der eksisterer derfor nu et efterslæb for så vidt angår skemalægningen af efteruddannelse.

(22) Finland forventer også øget efterspørgsel efter efteruddannelse, når restriktionerne ophæves, og forlængelsen på fire måneder vil give uddannelsesudbyderne tid til at tilpasse deres forretning. Eftersom covid-19-situationen langsomt forbedres, forventes transportvolumen at stige betydeligt, samtidig med at den efteruddannelse, der er blevet udskudt, skal gennemføres. Ifølge Finland vil virksomhederne skulle koordinere dette på en måde, der ikke sætter forsyningssikkerheden eller passagertrafikken over styr, og dette kræver tid.

(23) Ifølge Finlands oplysninger vedrører de anmodede forlængelser af referenceperioderne i artikel 2, stk. 1, med henblik på den omhandlede bestemmelse og artikel 2, stk. 3, i forordning (EU) 2021/267 samt i artikel 2, stk. 5, i nævnte forordning kun en referenceperiode fra den 1. juli 2021 til den 31. oktober 2021, hvilket kun dækker et begrænset antal erhvervschauffører. Størstedelen af de chauffører, der vil drage fordel af en sådan forlængelse af gyldighedsperioden, har desuden allerede gennemført efteruddannelse mindst én gang og dermed bevist deres færdigheder og kompetencer. Derudover vedrører den anmodede forlængelse en relativt kort tidsperiode og henviser kun til referenceperioden som fastsat i forordning (EU) 2021/267 og ikke til de omhandlede dokumenters gyldighed. De forlængelser, der anmodes om, bør derfor ikke medføre uforholdsmæssige risici med hensyn til transportsikkerhed og -sikring.

(24) Hvad angår artikel 16, stk. 1 og 2, og artikel 17, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267 vedrørende maritim sikkerhed og havnesikkerhed og ifølge Finlands oplysninger, har de foranstaltninger, som landet har truffet for at begrænse spredningen af covid-19, påvirket de periodiske kontroller og efteruddannelse, om end de ikke har forhindret gennemførelsen af dem.

(25) Ifølge medlemsstatens oplysninger er de relevante kontroller blevet gennemført som fjernkontrol, hvis kontrol på stedet ikke har været mulig. De mindre havne har imidlertid siden begyndelsen af pandemien anvendt en driftsmodel, der indebærer, enten at alle besøg til havnen er sat på hold, eller at antallet af besøgende er strengt begrænset, idet kun en til tre gæster er tilladt på samme tid. De største fragt- og passagerhavne beliggende i Helsinki, Turku og Hamina/Kotka har anvendt en model, der indebærer, at deres personale arbejder i toholdsskift for at forhindre spredningen af virus. Sådanne foranstaltninger resulterer i klare begrænsninger for så vidt angår adgangen til havnene, som påvirker aktiviteter såsom revision af sårbarhedsvurderinger af havnefaciliteter, revision af sårbarhedsvurderinger og revision af sikringsplaner.

(26) Ifølge Finlands oplysninger er det desuden afgørende for en vellykket drift af havnene, at kritisk personale ikke eksponeres for virus og sættes i karantæne. Visse opgaver kræver fysisk fremmøde på arbejdspladsen, og dette kan ikke sikres, hvis kritisk personale eksponeres. Foranstaltninger, der begrænser tilstedeværelsen af kritisk personale, skaber derfor problemer i forbindelse med gennemførelsen af førnævnte revisioner af sårbarhedsvurderinger af havnefaciliteter, revisioner af sårbarhedsvurderinger og revisioner af sikringsplaner.

(27) Ifølge de finske myndigheders oplysninger har de mere omfattende øvelser, der gennemføres hvert halve år, og som kræver deltagelse af adskillige officielle repræsentanter, såsom det finske agentur for transport og kommunikation, toldmyndighederne, politiet og brand- og redningstjenester, også været sat på hold som følge af de foranstaltninger, der er truffet for at begrænse spredningen af covid-19. Selv om det er muligt at forberede sådanne øvelser online, vil forberedelse på stedet og gennemførelsen af dem i en havn udgøre en væsentlig risiko for eksponering for virus, eftersom antallet af mennesker, der er involveret, er meget højt. Ifølge medlemsstaten har virksomheder, der driver havne, som regel et lavt antal ansatte, selv om deres opgaver er meget omfattende. I gennemsnit har virksomheder, der udfører havnedrift året rundt, 4-8 ansatte i administrationen, idet de mindste virksomheder har 1-4 ansatte. Derfor er alle ansatte af kritisk betydning for driften.

(28) Anvendelsen af nye driftsmodeller som følge af covid-19-pandemien har skabt betydelige mængder ekstra arbejde, eftersom operatørerne er nødt til at yde vejledning om de foranstaltninger, der skal træffes, når der er mistanke om eller konstaterede tilfælde af covid-19 om bord på fartøjer. Tilfælde hvor ansatte i en havn er blevet eksponeret for virus og sat i karantæne, har også skabt problemer for virksomhedernes drift, eftersom visse opgaver kræver, at medarbejderen er tilstede på arbejdspladsen.

(29) De finske myndigheder vurderer, at den situation, som covid-19-pandemien har forårsaget, vil blive normaliseret i løbet af de næste fire måneder, hvilket er en relativt kort periode. Udrulningen af vaccinationsprogrammet skrider godt frem, og ifølge vurderingen fra det finske institut for sundhed og velfærd vil en betydelig andel af befolkningen være fuldt vaccineret ved udgangen af oktober 2021. Derfor mener de finske myndigheder, at en forlængelse på fire måneder er begrundet, og at det ikke er nødvendigt med en længere forlængelse. Derudover vil denne forlængede periode give mulighed for genoprettelse af visse operationer og på denne måde støtte en tilbagevenden til en normal situation som før pandemien.

(30) Finland anmoder kun om en forlængelse af perioderne mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021 samt af de frister, der skal anvendes, og ikke af de perioder på 10 måneder, der er fastsat i artikel 16, stk. 2, og artikel 17, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267. Ifølge Finland kan sikkerhedsøvelser desuden stadig gennemføres, om end i mindre omfang eller online. De forlængelser, der anmodes om, bør derfor ikke medføre uforholdsmæssige risici med hensyn til transportsikring.

(31) Finland bør derfor gives tilladelse til at anvende en forlængelse af de perioder mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021, der er fastsat i artikel 2, stk. 1, med henblik på den omhandlede bestemmelse og artikel 2, stk. 3, samt fastsat i artikel 2, stk. 5, artikel 16, stk. 1 og 2, artikel 17, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267 , og en forlængelse på fire måneder af fristen den 30. september 2021, der er fastsat i artikel 16, stk. 1 og 2, og artikel 17, stk. 1 og 2, i nævnte forordning.

(32) Hvad angår artikel 9, stk. 1 og 2, artikel 10, stk. 1 og 2, artikel 11, stk. 1 og 2, og artikel 12, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267 har de finske myndigheder forklaret, at selv om Finland kun har meget lidt direkte international jernbanetransport inden for EU (mellem Tornio/Finland og Haparanda/Sverige), er jernbanegodstrafik mellem Finland og Rusland og til og fra Kina meget vigtig, og at jernbanetrafik har vist sig modstandsdygtig under covid-19-pandemien. Ifølge de finske myndigheder er omfanget af internationalt jernbanegods endda vokset under pandemien. De finske myndigheder vurderer derfor, at forlængelsen af godkendelser i forbindelse med jernbanetrafik er nødvendig.

(33) Ifølge Finlands oplysninger vurderer de finske myndigheder, at det er nødvendigt at sikre forlængelsen af sikkerheds-godkendelser, eftersom antallet af disse godkendelser er det højeste, og eftersom det også er nødvendigt med periodiske kontroller.

(34) De finske myndigheder har også oplyst til Kommissionen, at en bestemt jernbanevirksomhed nu anvender en driftsmodel, der gør det muligt at arrangere demonstration af færdigheder inden for den fastlagte køreplan, selv under særlige omstændigheder. Medlemsstaten har også uddybet, at den forventer meget få ansøgninger om certifikater, licenser og autorisationer eller fornyelse heraf i perioden mellem den 1. juli 2021 og den 31. oktober 2021.

(35) Til trods for adskillige anmodninger om yderligere oplysninger og yderligere uddybning vedrørende behovet for forlængelser på fire måneder af perioderne mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021, der er fastsat i artikel 9, stk. 1 og 2, artikel 10, stk. 1 og 2, artikel 11, stk. 1 og 2, og artikel 12, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267, har Kommissionen ikke modtaget yderligere dokumentation med henblik på vurdering af den begrundede anmodning, som de finske myndigheder har fremsendt i henhold til artikel 9, stk. 4, artikel 10, stk. 4, artikel 11, stk. 4, og artikel 12, stk. 5, i nævnte forordning.

(36) Kommissionen vurderer, at Finland ikke har fremsendt specifikke oplysninger om grundende til, at det efter al sandsynlighed stadig ikke vil være praktisk muligt at forny EU-sikkerhedscertifikater, jf. artikel 9, stk. 1 og 2, forny sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, jf. artikel 10, stk. 1 og 2, gennemføre periodiske kontroller, jf. artikel 11, stk. 1 og 2, gennemføre fornyede vurderinger. ophæve suspensionen af licenser eller udstede nye licenser, i tilfælde hvor licenser tidligere har været tilbagekaldt, jf. artikel 12, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267 efter den 30. juni 2021 grundet de foranstaltninger, landet har truffet for at forebygge og begrænse spredningen af covid-19. Medlemsstaten har heller ikke fremsendt oplysninger, der begrunder, hvorfor de anmodede forlængelser ikke medfører uforholdsmæssige risici med hensyn til transportsikkerhed og -sikring.

(37) Selv om Finland har fremsendt visse oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at begrænse udbredelsen af pandemien, og som muligvis påvirker transportsektoren som helhed, har medlemsstaten ikke fremsendt oplysninger om, hvordan disse foranstaltninger specifikt har påvirket fornyelse af licenser og godkendelser eller gennemførelsen af de aktiviteter, der er omhandlet i artikel 9, stk. 1 og 2, artikel 10, stk. 1 og 2, artikel 11, stk. 1 og 2, og artikel 12, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267. Navnlig er der ikke fremsendt specifikke oplysninger om de foranstaltninger, der påvirker fornyelsen af lokomotivførerlicenser, eller bestemmelserne om jernbanesikkerhed. Derudover har Kommissionen heller ikke modtaget specifikke oplysninger om behovet for at forlænge den periode, der er omhandlet i artikel 12 i forordning (EU) 2021/267.

(38) Kommissionen er ikke i stand til at konstatere, at kravene i de relevante bestemmelser er opfyldt, eller at de anmodede forlængelser ikke medfører uforholdsmæssige risici med hensyn til transportsikkerhed og -sikring. Finland bør derfor ikke gives tilladelse til at anvende en forlængelse af de perioder mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021, der er fastsat i artikel 9, stk. 1 og 2, artikel 10, stk. 1 og 2, artikel 11, stk. 1 og 2, og artikel 12, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267.

(39) Finland har accepteret, at denne afgørelse vedtages og meddeles på engelsk —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Finland gives tilladelse til at anvende følgende forlængelser:

a) perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021, jf. artikel 2, stk. 1, i forordning (EU) 2021/267, kan med henblik på artikel 2, stk. 1 og 3, i nævnte forordning forlænges med fire måneder

b) perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021, jf. artikel 2, stk. 5, artikel 16, stk. 1 og 2, og artikel 17, stk. 1 og 2 i samme forordning kan forlænges med fire måneder

c) fristen den 30. september 2021, jf. artikel 16, stk. 1 og 2, og artikel 17, stk. 1 og 2, i samme forordning kan forlænges frem til den 31. januar 2022.

Artikel 2

Finland gives ikke tilladelse til at anvende en forlængelse på fire måneder af perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. juni 2021, jf. artikel 9, stk. 1 og 2, artikel 10, stk. 1 og 2, artikel 11, stk. 1 og 2, og artikel 12, stk. 1 og 2, i forordning (EU) 2021/267.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Republikken Finland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. juli 2021.

På Kommissionens vegne
Adina-Ioana VĂLEAN
Medlem af Kommissionen