KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2021/1363,

annettu 8 päivänä heinäkuuta 2021,

luvan antamisesta Suomelle pidentää tiettyjä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/267 2, 16 ja 17 artiklassa määritettyjä ajanjaksoja

(tiedoksiannettu numerolla C(2021) 4976)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon covid-19-kriisin jatkumisen johdosta toteutettavista erityisistä ja väliaikaisista toimenpiteistä, jotka koskevat tiettyjen todistusten, lupakirjojen ja lupien uusimista tai niiden voimassaoloajan pidentämistä, tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja jatkokoulutusten lykkäämistä tietyillä liikennelainsäädännön aloilla ja tiettyjen asetuksessa (EU) 2020/698 tarkoitettujen ajanjaksojen pidentämistä 16 päivänä helmikuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/267 ([1]) ja erityisesti sen 2 artiklan 8 kohdan, 9 artiklan 4 kohdan, 10 artiklan 4 kohdan, 11 artiklan 4 kohdan, 12 artiklan 5 kohdan, 16 artiklan 4 kohdan ja 17 artiklan 4 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Asetuksen (EU) 2021/267 2 artiklan 1 kohdassa pidennetään sellaisia ammattitaitoa osoittavan todistuksen haltijan jatkokoulutuksen suorittamiselle asetettuja määräaikoja, jotka olisivat muutoin päättyneet tai muutoin päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana. Saman asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa pidennetään vastaavan yhdenmukaistetun unionin koodin 95 merkinnän voimassaoloaikaa.

(2) Asetuksen (EU) 2021/267 2 artiklan 5 kohdassa pidennetään sellaisten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY ([2]) liitteessä II tarkoitettujen kuljettajan ammattipätevyyskorttien voimassaoloaikaa, joiden voimassaoloaika olisi muutoin päättynyt tai muutoin päättyisi 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(3) Asetuksen (EU) 2021/267 9 artiklan 1 kohdassa pidennetään sellaisia Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 ([3]) 10 artiklan 13 kohdassa tarkoitettujen yhtenäisten turvallisuustodistusten uusimisen määräaikoja, jotka olisivat muutoin päättyneet tai muutoin päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(4) Asetuksen (EU) 2021/267 9 artiklan 2 kohdassa pidennetään sellaisten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/798 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen turvallisuuslupien voimassaoloaikaa, joiden voimassaoloaika olisi muutoin päättynyt tai muutoin päättyisi 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(5) Asetuksen (EU) 2021/267 10 artiklan 1 kohdassa pidennetään sellaisia Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY ([4]) 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen yhtenäisten turvallisuustodistusten uusimisen määräaikoja, jotka olisivat muutoin päättyneet tai muutoin päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

([1]) EUVL L 60, 22.2.2021, s. 1.

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2003, maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja neuvoston direktiivin 91/439/ETY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 76/914/ETY kumoamisesta (EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).

([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/798, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautateiden turvallisuudesta (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 102).

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (rautatieturvallisuusdirektiivi) (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44).

(6) Asetuksen (EU) 2021/267 10 artiklan 2 kohdassa pidennetään sellaisia Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen turvallisuuslupien uusimisen määräaikoja, jotka olisivat muutoin päättyneet tai muutoin päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(7) Asetuksen (EU) 2021/267 11 artiklan 1 kohdassa pidennetään sellaisten veturinkuljettajien lupakirjojen voimassaoloaikaa, joiden voimassaoloaika olisi muutoin päättynyt tai muutoin päättyisi 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(8) Asetuksen (EU) 2021/267 11 artiklan 2 kohdassa pidennetään sellaisia määräaikoja, joiden kuluessa veturinkuljettajan lupakirjan haltijan on käytävä määräaikaistarkastuksissa, jotka olisivat muutoin päättyneet tai päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(9) Asetuksen (EU) 2021/267 12 artiklan 1 kohdassa pidennetään säännöllisen uudelleentarkastelun määräaikoja, jotka olisivat muutoin päättyneet tai muutoin päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(10) Asetuksen (EU) 2021/267 12 artiklan 2 kohdassa pidennetään sellaisten väliaikaisten toimilupien voimassaoloaikaa, joiden voimassaoloaika olisi muutoin päättynyt tai muutoin päättyisi 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(11) Asetuksen (EU) 2021/267 16 artiklan 1 kohdassa pidennetään sellaisia satamarakenteita koskevien turva-arviointien säännöllisen uudelleentarkastelun suorittamisen määräaikoja, jotka olisivat muutoin päättyneet tai muutoin päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(12) Asetuksen (EU) 2021/267 16 artiklan 2 kohdassa pidennetään sellaisten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 725/2004 ([5]) liitteessä III olevan B osan 13.7 ja 18.6 kohdassa tarkoitettujen erilaisten harjoitusten järjestämiselle asetettuja 18 kuukauden määräaikoja, jotka olisivat muutoin päättyneet tai muutoin päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(13) Asetuksen (EU) 2021/267 17 artiklan 1 kohdassa pidennetään sellaisia satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuussuunnitelmien uudelleentarkastelun suorittamisen määräaikoja, jotka olisivat muutoin päättyneet tai muutoin päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(14) Asetuksen (EU) 2021/267 17 artiklan 2 kohdassa pidennetään sellaisia koulutusharjoitusten suorittamiselle asetettuja 18 kuukauden määräaikoja, jotka olisivat muutoin päättyneet tai muutoin päättyisivät 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisenä aikana.

(15) Suomi toimitti 27 päivänä toukokuuta 2021 päivätyllä kirjeellä perustellun pyynnön saada pidentää tiettyjä asetuksen (EU) 2021/267 2 artiklan 1, 3 ja 5 kohdassa, 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 10 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 11 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 12 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 16 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa määritettyjä ajanjaksoja ja määräaikoja. Suomi toimitti pyyntönsä tueksi lisätietoja 1, 7, 10 ja 14 päivänä kesäkuuta 2021.

(16) Suomi pyytää perustellulla pyynnöllään ensinnäkin lupaa pidentää neljällä kuukaudella asetuksen (EU) 2021/267 2 artiklan 1 kohdassa mainitun säännöksen sekä 2 artiklan 3 kohdan, 9 artiklan 1 ja 2 kohdan, 10 artiklan 1 ja 2 kohdan, 11 artiklan 1 ja 2 kohdan, 12 artiklan 1 ja 2 kohdan, 16 artiklan 1 ja 2 kohdan sekä 17 artiklan 1 ja 2 kohdan soveltamiseksi asetettuja 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisiä ajanjaksoja ja toiseksi lupaa lykätä neljällä kuukaudella mainitun asetuksen 16 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa 30 päiväksi syyskuuta 2021 asetettuja määräaikoja.

(17) Suomen toimittamien tietojen mukaan pakollinen jatkokoulutus ja todistuksen antaminen siitä, yhdenmukaistetun unionin koodin 95 merkintä ja kuljettajan ammattipätevyyskorttien uusiminen Suomessa, yhtenäisten turvallisuustodistusten uusiminen, turvallisuuslupien uusiminen, vetureita ja junia ajavien veturinkuljettajien lupakirjojen uusiminen, asiaankuuluvien määräaikaistarkastusten suorittaminen, rautatieyritysten väliaikaisten toimilupien säännöllinen tarkistaminen, rautatieyritysten väliaikaisten toimilupien uusiminen, satamarakenteita koskevien turva-arviointien suorittaminen, satamien turvallisuusarviointien tai satamaturvallisuussuunnitelmien uudelleentarkastelun suorittaminen ja asiaankuuluvien koulutusharjoitusten suorittaminen ei covid-19:n estämiseksi tai rajoittamiseksi Suomessa toteutettujen toimenpiteiden vuoksi todennäköisesti ole mahdollista pidempään kuin 30 päivään kesäkuuta 2021.

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 725/2004, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, alusten ja satamarakenteiden turvatoimien parantamisesta (EUVL L 129, 29.4.2004, s. 6).

(18) Suomen viranomaiset katsovat erityisesti, ettei epidemiatilannetta voida ennustaa ja että tilanne voi mahdollisesti huonontua. Kyseisen jäsenvaltion mukaan tilanne on edelleen epävakaa, epidemian hallinnassa on alueellisia eroja ja covid-19-tartuntojen määrä on viime aikoina ollut kasvussa. Jos epidemiatilanne äkillisesti pahenee Suomessa, tiettyjen todistusten, lupakirjojen ja lupien uusiminen tai niiden voimassaolon pidentäminen sekä tiettyjen määräaikaistarkastusten ja jatkokoulutusten lykkääminen voi olla haasteellista.

(19) Suomen toimittamien tietojen mukaan asetuksen (EU) 2021/267 2 artiklan osalta toimenpiteet, jotka Suomi on toteuttanut covid-19:n leviämisen estämiseksi tai rajoittamiseksi, ovat johtaneet jatkokoulutuskurssien rajoituksiin ja peruuttamisiin.

(20) Erityisesti Suomen viranomaisten kokoontumisille asettamilla rajoituksilla on ollut ja on edelleen vaikutusta linja-auton- ja kuorma-autonkuljettajien jatkokoulutuksen järjestämiseen. Jatkokoulutusta on järjestetty etäopiskeluna, jolloin opettaja ja osallistujat ovat eri paikoissa. Näiden rajoitusten vuoksi jatkokoulutuksen tarjoaminen on ollut vähäistä.

(21) Suomen toimittamien tietojen mukaan koulutukseen osallistujien enimmäismäärä on lisäksi covid-19-tilanteesta riippuen vaihdellut kuudesta 20 henkilöön niin, että tällä hetkellä sovelletaan kuuden henkilön sääntöä. Tällaiset rajoitukset ovat myös osaltaan vähentäneet viime aikoina järjestettyjen jatkokoulutusten määrää. Suomen mukaan useat linja-auton- ja kuorma-autonkuljettajien jatkokoulutusta tarjoavat organisaatiot ja yritykset lakkasivat tekemästä koulutussuunnitelmia vuosina 2020–2021, koska koulutuksen peruuntumista pidettiin todennäköisenä. Tästä syystä jatkokoulutusten järjestämisessä on sumaa.

(22) Suomi odottaa myös, että jatkokoulutuksen kysyntä lisääntyy rajoitusten poistamisen jälkeen, ja pyydetty neljän kuukauden pidennys antaisi koulutuksen tarjoajille aikaa mukauttaa toimintaansa. Covid-19-tilanteen hitaasti parantuessa kuljetusmäärien odotetaan kasvavan huomattavasti, ja lykätyt jatkokoulutukset on samalla saatava suoritetuiksi. Suomen mukaan yritysten on koordinoitava tämä toimitusvarmuutta tai matkustajaliikennettä vaarantamattomalla tavalla, ja tähän tarvitaan aikaa.

(23) Pyydetty asetuksen (EU) 2021/267 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen viiteajanjaksojen pidentäminen mainitun säännöksen sekä 2 artiklan 3 kohdan ja 2 artiklan 5 kohdan soveltamiseksi koskee Suomen toimittamien tietojen perusteella ainoastaan viiteajanjaksoa, joka alkaa 1 päivänä heinäkuuta 2021 ja päättyy 31 päivänä lokakuuta 2021 ja joka kattaa vain rajoitetun määrän ammattikuljettajia. Lisäksi suurin osa kuljettajista, jotka hyötyvät tällaisesta pidennetystä voimassaoloajasta, on jo suorittanut jatkokoulutuksen vähintään kerran ja osoittanut siten pätevyytensä ja ammattitaitonsa. Pyydetty pidennys kattaa lisäksi suhteellisen lyhyen ajanjakson, ja se koskee ainoastaan asetuksessa (EU) 2021/267 vahvistettua viiteajanjaksoa eikä asianomaisten asiakirjojen voimassaoloa. Pyydetyt pidennykset eivät sen vuoksi aiheuttane suhteettomia riskejä liikenteen turvallisuudelle ja turvaamiselle.

(24) Merenkulun ja satamien turvallisuutta koskevien asetuksen (EU) 2021/267 16 artiklan 1 ja 2 kohdan sekä 17 artiklan 1 ja 2 kohdan osalta toimenpiteet, jotka Suomi on toteuttanut covid-19-pandemian leviämisen rajoittamiseksi, ovat Suomen toimittamien tietojen mukaan vaikuttaneet määräaikaistarkastuksiin ja jatkokoulutukseen, vaikkakaan ne eivät ole estäneet niitä.

(25) Jos paikalla tehtävät tarkastukset eivät ole olleet mahdollisia, asiaankuuluvat tarkastukset on kyseisen jäsenvaltion toimittamien tietojen perusteella tehty etänä. Pienemmät satamat ovat kuitenkin pandemian alusta lähtien ottaneet käyttöön toimintamallin, jossa kaikki satamakäynnit on joko kielletty tai vieraiden määrä on rajoitettu tiukasti niin, että samanaikaisesti on mahdollista vastaanottaa vain 1–3 vierailijaa. Suurimmat rahti- ja matkustajasatamat – Helsingissä, Turussa ja Haminassa/Kotkassa – ovat ottaneet käyttöön mallin, jossa niiden henkilöstö työskentelee kahdessa vuorossa viruksen leviämisen estämiseksi. Tällaiset toimenpiteet rajoittavat selvästi pääsyä satamiin, mikä vaikuttaa esimerkiksi satamarakenteiden turva-arviointien, satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuus-suunnitelmien tarkistamiseen.

(26) Suomen toimittamien tietojen mukaan satamien moitteettoman toiminnan varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää, etteivät satamassa olevat kriittisen henkilöstön jäsenet altistu virukselle ja päädy karanteeniin. Tietyt tehtävät edellyttävät läsnäoloa työpaikalla, mitä ei voida varmistaa, jos kriittiset henkilöstön jäsenet altistuvat virukselle. Kriittisen henkilöstön läsnäoloa rajoittavat toimenpiteet vaikeuttavat näin ollen edellä mainittujen satamarakenteiden turvallisuusarviointien, satamien turvallisuusarviointien ja satamaturvallisuussuunnitelmien tarkistamista.

(27) Lisäksi kaksi kertaa vuodessa järjestettävät laajemmat harjoitukset, jotka edellyttävät eri virkamiesten, kuten liikenne- ja viestintäviraston, tullin, poliisin sekä palo- ja pelastuspalvelujen, osallistumista, ovat Suomen viranomaisten toimittamien tietojen perusteella myös olleet pysähdyksissä covid-19:n leviämisen estämiseksi toteutettujen toimenpiteiden vuoksi. Vaikka tällaisia harjoituksia on mahdollista suunnitella verkossa, niihin valmistautuminen ja harjoituksen suorittaminen satamassa aiheuttaisi merkittävän uhan virukselle altistumisesta, koska niihin osallistuu huomattava määrä ihmisiä. Kyseisen jäsenvaltion mukaan satamatoimintaa harjoittavilla yhtiöillä on yleensä hyvin pieni määrä henkilöstöä, vaikka yrityksillä on monia tehtäviä hoidettavanaan. Satamaliikennettä ympärivuotisesti hoitavissa yrityksissä on keskimäärin 4–8 työntekijää ja pienimmissä yrityksissä 1–4 työntekijää. Tästä syystä jokaisella työntekijällä on ratkaiseva merkitys toiminnalle.

(28) Covid-19-pandemian edellyttämien uusien toimintatapojen käyttöönotto on aiheuttanut merkittävää lisätyötä, koska toimijoille on annettava ohjeita siitä, mitä toimia on toteutettava, kun aluksilla epäillään covid-19-tapauksia tai aluksilla on raportoituja tautitapauksia. Tilanteet, joissa satamassa olevat työntekijät ovat altistuneet virukselle ja joutuneet karanteeniin, ovat myös aiheuttaneet ongelmia yritysten toiminnalle, koska tietyt tehtävät edellyttävät läsnäoloa työpaikalla.

(29) Suomen viranomaiset arvioivat, että covid-19-pandemian aiheuttaman tilanteen pitäisi normalisoitua seuraavien neljän kuukauden aikana, mikä on suhteellisen lyhyt aika. Rokotuskampanja on edennyt hyvin, ja Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen arvioiden mukaan merkittävä osa väestöstä saa täyden rokotesuojan lokakuun 2021 loppuun mennessä. Näistä syistä Suomen viranomaiset katsovat, että neljän kuukauden pidennys on perusteltu eikä pitempi pidennys ole tarpeen. Tämä lisäaika mahdollistaisi myös toiminnan osittaisen elpymisen ja edistäisi näin paluuta pandemiaa edeltäneeseen normaalitilanteeseen.

(30) Suomi pyytää ainoastaan 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisten ajanjaksojen sekä sovellettavien määräaikojen pidentämistä, ei asetuksen (EU) 2021/267 16 artiklan 2 kohdassa sekä 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädettyjen kymmenen kuukauden ajanjaksojen pidentämistä. Suomen mukaan turvallisuusharjoituksia voidaan vielä suorittaa, vaikkakin suppeammin tai verkossa. Pyydetyt pidennykset eivät sen vuoksi aiheuttane suhteettomia turvariskejä.

(31) Sen vuoksi Suomelle olisi annettava lupa pidentää asetuksen (EU) 2021/267 2 artiklan 1 kohdassa mainitun säännöksen sekä 2 artiklan 3 ja 5 kohdan, 16 artiklan 1 ja 2 kohdan sekä 17 artiklan 1 ja 2 kohdan soveltamiseksi asetettuja 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisiä ajanjaksoja sekä lupa lykätä neljällä kuukaudella mainitun asetuksen 16 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa 30 päiväksi syyskuuta 2021 asetettua määräaikaa.

(32) Asetuksen (EU) 2021/267 9 artiklan 1 ja 2 kohdan, 10 artiklan 1 ja 2 kohdan, 11 artiklan 1 ja 2 kohdan sekä 12 artiklan 1 ja 2 kohdan osalta Suomen viranomaiset ovat selittäneet, että vaikka Suomella on vain hyvin vähän suoraa EU:n sisäistä kansainvälistä rautatieliikennettä (Suomen Tornion ja Ruotsin Haaparannan välillä), Suomen ja Venäjän välinen sekä Kiinaan suuntautuva ja sieltä lähtevä rautatieliikenne on hyvin merkittävää, ja että rautatieliikenne on osoittanut kriisinsietokykynsä covid-19-pandemian aikana. Suomen viranomaisten mukaan kansainvälisen rautateiden tavaraliikenteen määrä on jopa kasvanut pandemian aikana. Sen vuoksi Suomen viranomaiset pitävät rautatieliikenteen toimilupien voimassaolon pidentämistä tarpeellisena.

(33) Suomen toimittamien tietojen mukaan Suomen viranomaiset katsovat, että turvallisuuslupien voimassaolon pidentäminen on tarpeen, koska näiden lupien määrä on suurin ja koska ne edellyttävät myös määräaikaistarkastuksia.

(34) Suomen viranomaiset ilmoittivat komissiolle myös, että tietty rautatieyhtiö on ottanut käyttöön toimintamallin, joka mahdollistaa ammattitaidon osoittamisen järjestämisen suunnitellussa aikataulussa myös poikkeuksellisissa olosuhteissa. Kyseinen jäsenvaltio selvensi myös, että sen odotusten mukaan todistuksia, lupakirjoja ja lupia uusitaan tai haetaan vain muutamia 1 päivän heinäkuuta 2021 ja 31 päivän lokakuuta 2021 välisenä aikana.

(35) Huolimatta useista erityistieto- ja lisäselvennyspyynnöistä, jotka liittyivät tarpeeseen pidentää asetuksen (EU) 2021/267 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 10 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 11 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 12 artiklan 1 ja 2 kohdassa määritettyjä 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisiä ajanjaksoja neljällä kuukaudella, komissio ei ole saanut tarvittavia tietoja arvioidakseen Suomen viranomaisten esittämää perusteltua pyyntöä mainitun asetuksen 9 artiklan 4 kohdan, 10 artiklan 4 kohdan, 11 artiklan 4 kohdan ja 12 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

(36) Komissio katsoo, ettei Suomi ole toimittanut erityisiä tietoja syistä, joiden vuoksi asetuksen (EU) 2021/267 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu yhtenäisten turvallisuustodistusten uusiminen, 10 artiklan 1 tarkoitettu turvallisuustodistusten tai 2 kohdassa tarkoitettu turvallisuuslupien uusiminen, 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu lupakirjojen uusiminen tai 2 kohdassa tarkoitettu määräaikaistarkastusten suorittaminen, 12 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu säännöllisten uudelleentarkastelujen suorittaminen tai toimilupien määräaikaisen peruuttamisen keskeyttäminen taikka uusien toimilupien myöntäminen tapauksissa, joissa toimiluvat ovat aiemmin peruutettu, ei todennäköisesti ole käytännössä mahdollista pidempäänkin kuin 30 päivään kesäkuuta 2021 maassa covid-19:n leviämisen estämiseksi tai rajoittamiseksi toteutettujen toimenpiteiden vuoksi. Kyseinen jäsenvaltio ei myöskään toimittanut tietoja siitä, miksi pyydetyt pidennykset eivät aiheuta suhteettomia riskejä rautatieliikenteen turvallisuudelle ja turvaamiselle.

(37) Suomi on toimittanut joitakin tietoja sellaisista pandemian leviämisen rajoittamiseksi toteutetuista toimenpiteistä, jotka saattavat vaikuttaa koko liikennealaan, mutta kyseinen jäsenvaltio ei ole toimittanut tietoja siitä, miten nämä toimenpiteet ovat vaikuttaneet erityisesti lupakirjojen ja lupien uusimiseen tai asetuksen (EU) 2021/267 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 10 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 11 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 12 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetun toiminnan loppuun saattamiseen. Erityisesti ei ole toimitettu erityisiä tietoja toimenpiteistä, jotka vaikuttavat veturinkuljettajien lupakirjojen uusimiseen tai rautateiden turvallisuutta koskeviin säännöksiin. Komissio ei ole myöskään saanut erityisiä tietoja tarpeesta pidentää asetuksen (EU) 2021/267 12 artiklassa tarkoitettua ajanjaksoa.

(38) Komissio ei voi todeta, että mainituissa säännöksissä asetetut vaatimukset täyttyvät tai että pyydetyt pidennykset eivät aiheuta suhteettomia riskejä rautatieliikenteen turvallisuudelle ja turvaamiselle. Sen vuoksi Suomelle ei pitäisi antaa lupaa pidentää asetuksen (EU) 2021/267 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 10 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 11 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 12 artiklan 1 ja 2 kohdassa määritettyjä 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välisiä ajanjaksoja.

(39) Suomi on suostunut siihen, että tämä päätös hyväksytään ja siitä ilmoitetaan englanniksi,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Suomelle annetaan lupa soveltaa seuraavia pidennyksiä:

(a) neljän kuukauden mittainen pidennys asetuksen (EU) 2021/267 2 artiklan 1 kohdassa määritettyyn 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 väliseen ajanjaksoon mainitun asetuksen 2 artiklan 1 ja 3 kohdan soveltamiseksi;

(b) neljän kuukauden mittainen pidennys mainitun asetuksen 2 artiklan 5 kohdassa, 16 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa määritettyyn 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 väliseen ajanjaksoon;

(c) mainitun asetuksen 16 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa määritetyn 30 päivänä syyskuuta 2021 päättyvän määräajan pidentäminen 31 päivään tammikuuta 2022 saakka.

2 artikla

Suomelle ei anneta lupaa pidentää asetuksen (EU) 2021/267 9 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 10 artiklan 1 ja 2 kohdassa, 11 artiklan 1 ja 2 kohdassa sekä 12 artiklan 1 ja 2 kohdassa määritettyä 1 päivän syyskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2021 välistä ajanjaksoa neljällä kuukaudella.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Suomen tasavallalle.

Tehty Brysselissä 8 päivänä heinäkuuta 2021.

Komission puolesta
Adina-Ioana VĂLEAN
Komission jäsen