# DECISIÓN (UE) 2021/1363 DE LA COMISIÓN

**de 8 de julio de 2021**

**por la que se autoriza a Finlandia a ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 2, 16 y 17 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo**

*[notificada con el número C(2021) 4976]*

**(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2021, por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la persistencia de la crisis de la COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte y a la ampliación de determinados períodos contemplados en el Reglamento (UE) 2020/698 ([1]), y en particular su artículo 2, apartado 8, su artículo 9, apartado 4, su artículo 10, apartado 4, su artículo 11, apartado 4, su artículo 12, apartado 5, su artículo 16, apartado 4, y su artículo 17, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para que el titular de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») finalice una formación continua que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021. El artículo 2, apartado 3, de dicho Reglamento amplía la validez del marcado del código armonizado de la Unión «95» correspondiente.

(2) El artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las tarjetas de cualificación del conductor a que se refiere el anexo II de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]), que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(3) El artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para renovar los certificados de seguridad únicos contemplados en el artículo 10, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]) que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(4) El artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 12, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(5) El artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga los plazos para renovar los certificados de seguridad a que se refiere el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]) que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

([1]) DO L 60 de 22.2.2021, p. 1.

([2]) 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).

([3]) 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).

([4]) 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).

(6) El artículo 10, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para renovar las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(7) El artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las licencias de maquinistas que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(8) El artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para que los titulares de licencias de maquinista lleven a cabo las verificaciones periódicas que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(9) El artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para llevar a cabo una revisión a intervalos regulares que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(10) El artículo 12, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía la validez de las licencias temporales que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(11) El artículo 16, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para llevar a cabo la revisión periódica de las evaluaciones de la protección de instalaciones portuarias que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(12) El artículo 16, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos de dieciocho meses para la realización de los diversos tipos de prácticas a que se refiere la parte B, secciones 13.7 y 18.6, del anexo III del Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([5]) que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(13) El artículo 17, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para llevar a cabo la revisión de las evaluaciones de la protección del puerto y de los planes de protección del puerto que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(14) El artículo 17, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos de dieciocho meses para la realización de las prácticas de formación que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

(15) Mediante carta de 27 de mayo de 2021, Finlandia presentó una solicitud motivada de autorización para ampliar determinados períodos y plazos contemplados en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 11, apartados 1 y 2, el artículo 12, apartados 1 y 2, el artículo 16, apartados 1 y 2, y el artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267. Finlandia proporcionó información adicional en apoyo de su solicitud los días 1, 7, 10 y 14 de junio de 2021.

(16) Mediante su solicitud motivada, Finlandia solicita, en primer lugar, una autorización para ampliar en cuatro meses los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de dicha disposición y del artículo 2, apartado 3, en el artículo 2, apartado 5, en el artículo 9, apartados 1 y 2, en el artículo 10, apartados 1 y 2, en el artículo 11, apartados 1 y 2, en el artículo 12, apartados 1 y 2, en el artículo 16, apartados 1 y 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento, y, en segundo lugar, una autorización para ampliar en cuatro meses los plazos del 30 de septiembre de 2021 contemplados en el artículo 16, apartados 1 y 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento.

(17) Según la información facilitada por Finlandia, es probable que la finalización de la formación continua y su certificación, el marcado del código armonizado de la Unión «95» y la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor en Finlandia, la renovación de los certificados de seguridad únicos, la renovación de las autorizaciones de seguridad, la renovación de las licencias de los maquinistas de locomotoras y trenes, la realización de los controles periódicos pertinentes, la revisión a intervalos regulares de las empresas ferroviarias, la renovación de las licencias temporales de las empresas ferroviarias, la realización de las evaluaciones de la protección de instalaciones portuarias, la revisión de las evaluaciones de la protección del puerto o de los planes de protección del puerto, y la realización de las prácticas de formación pertinentes, sigan sin ser factibles en Finlandia después del 30 de junio de 2021 debido a las medidas que dicho país ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.

([5]) 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).

(18) En particular, las autoridades finlandesas consideran que no se puede predecir la situación epidémica y que es posible que la situación empeore. Según este Estado miembro, la situación sigue siendo inestable, existen diferencias regionales en cuanto a la contención de la epidemia y las tasas de infección por COVID-19 han aumentado en el pasado reciente. Un empeoramiento repentino de la situación epidémica en Finlandia podría dificultar la renovación o la ampliación de la validez de determinados certificados, permisos y autorizaciones, así como posponer determinados controles periódicos y actividades de formación continua.

(19) Según la información facilitada por Finlandia, en relación con el artículo 2 del Reglamento (UE) 2021/267, las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19 han dado lugar a restricciones y cancelaciones de cursos de formación continua.

(20) En particular, las restricciones relativas a las reuniones impuestas por las autoridades finlandesas han afectado y siguen afectando a la organización de actividades de formación continua para conductores de autobuses y camiones. Se han impartido actividades de formación continua en forma de aprendizaje a distancia, estando el profesor y los participantes en lugares distintos. Debido a estas restricciones, la oferta de formación continua ha sido limitada.

(21) Además, según la información facilitada por Finlandia, el número máximo de participantes que se permite en los cursos de formación ha variado, dependiendo de la situación de la COVID-19, de seis a veinte personas, siendo seis la norma actualmente aplicable. Estas restricciones también han contribuido a limitar el número de actividades de formación continua realizadas en el pasado reciente. Según Finlandia, varias organizaciones y empresas que imparten formación continua a conductores de autobuses y camiones dejaron de planificar actividades de formación en 2020-2021, ya que se consideraba probable que las actividades tuvieran que cancelarse. Por lo tanto, hay un retraso acumulado en la organización de actividades de formación continua.

(22) Además, Finlandia espera una mayor demanda de actividades de formación continua una vez se supriman las restricciones, y la prórroga de cuatro meses solicitada permitiría a los proveedores de formación ajustar sus operaciones. Dado que la situación de la pandemia de COVID-19 va mejorando lentamente, se prevé que el volumen de transporte aumente considerablemente, y al mismo tiempo deberán finalizarse las actividades de formación continua que se han aplazado. Según Finlandia, las empresas tendrán que coordinar esta situación de tal manera que no se ponga en peligro la seguridad del suministro ni el tráfico de pasajeros, para lo cual se necesita tiempo.

(23) Sobre la base de la información facilitada por Finlandia, la ampliación solicitada de los períodos de referencia en el artículo 2, apartado 1, a efectos de esta disposición y del artículo 2, apartado 3, del Reglamento (UE) 2021/267, y en el artículo 2, apartado 5, de dicho Reglamento únicamente atañe a un período de referencia comprendido entre el 1 de julio y el 31 de octubre de 2021, que solo afecta un número limitado de conductores profesionales. Además, la mayoría de los conductores que van a beneficiarse de un período de validez tan prolongado ya han finalizado al menos una formación continua, con lo que han demostrado su aptitud y sus competencias. Asimismo, la prórroga solicitada atañe a un período de tiempo relativamente corto y solo se refiere al período de referencia establecido en el Reglamento (UE) 2021/267, no a la validez de los documentos en cuestión. Por consiguiente, no es previsible que las prórrogas solicitadas supongan riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte.

(24) Por lo que se refiere al artículo 16, apartados 1 y 2, y al artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, relativos a la protección marítima y portuaria, y según la información facilitada por Finlandia, las medidas que este país ha adoptado para limitar la propagación de la pandemia de COVID-19 han afectado a las inspecciones periódicas y a la formación continua, aunque no las han impedido.

(25) Sobre la base de la información facilitada por dicho Estado miembro, cuando no ha sido posible llevar a cabo las inspecciones *in situ*, se han realizado las inspecciones pertinentes a distancia. Sin embargo, los puertos más pequeños han adoptado, desde el inicio de la pandemia, un modelo de operaciones en el que se suspenden todas las visitas al puerto o bien se limita estrictamente el número de invitados, permitiendo que solo haya presentes al mismo tiempo entre uno y tres visitantes. Los mayores puertos de mercancías y pasajeros, situados en Helsinki, Turku y Hamina/Kotka, han adoptado un modelo en el que el personal trabaja en dos turnos para evitar la transmisión del virus. Estas medidas dan lugar a limitaciones claras del acceso a los puertos, lo que afecta a actividades como la revisión de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias, las evaluaciones de la protección del puerto y los planes de protección del puerto.

(26) Asimismo, de conformidad con la información facilitada por Finlandia, a fin de garantizar el buen funcionamiento de los puertos, es fundamental que el personal esencial del puerto no esté expuesto al virus y se ponga en cuarentena. Determinadas tareas exigen la presencia en el lugar de trabajo, lo cual no puede garantizarse si se expone a trabajadores esenciales. Por lo tanto, las medidas que limitan la presencia del personal esencial plantean dificultades para revisar las citadas evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias, de las evaluaciones de protección del puerto y de los planes de protección del puerto.

(27) Además, a raíz de la información transmitida por las autoridades finlandesas, los ejercicios más exhaustivos que se organizan dos veces al año y que exigen la participación de diversos funcionarios, por ejemplo, de la Agencia Finlandesa de Transporte y Comunicaciones, las autoridades aduaneras, la policía y los servicios de bomberos y salvamento, también se han suspendido debido a las medidas adoptadas para prevenir la propagación de la COVID-19. Aunque es posible planificar estos ejercicios en línea, prepararse para ellos y llevar a cabo el ejercicio en un puerto supondría un riesgo considerable de exposición al virus, ya que el número de personas implicadas es muy elevado. Según dicho Estado miembro, las empresas que realizan operaciones portuarias suelen disponer de una plantilla muy reducida, aunque desarrollen tareas amplias. De media, las empresas que se ocupan del tráfico portuario durante todo el año cuentan con una plantilla administrativa de entre cuatro y ocho personas, y las empresas más pequeñas, con una plantilla de entre una y cuatro personas. Por este motivo, cada empleado es de vital importancia para las operaciones.

(28) La adopción de nuevos modos de funcionamiento, que han resultado necesarios a raíz de la pandemia de COVID-19, ha generado grandes cantidades de trabajo adicional, ya que es necesario dar orientaciones a los operadores sobre las medidas que deben adoptarse cuando se sospeche o se informe de casos de COVID-19 en los buques. Las situaciones en las que los trabajadores de un puerto han estado expuestos al virus y en cuarentena también han acarreado problemas al funcionamiento de las empresas, ya que determinadas tareas exigen la presencia de los trabajadores en el lugar de trabajo.

(29) Las autoridades finlandesas estiman que la situación provocada por la pandemia de COVID-19 debería normalizarse durante los cuatro próximos meses, es decir, un período relativamente corto. El despliegue de vacunas ha avanzado bien y, según las estimaciones del Instituto de Salud y Bienestar de Finlandia, se prevé que, para finales de octubre de 2021, una gran parte de la población esté completamente vacunada. Por estos motivos, las autoridades finlandesas consideran que una prórroga de cuatro meses está justificada y que no se necesita una prórroga más prolongada. Además, este período adicional daría tiempo para que determinadas operaciones se recuperasen y, de este modo, contribuiría a restablecer la situación normal anterior a la pandemia.

(30) Finlandia únicamente solicita una prórroga de los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021, así como de los plazos aplicables, y no de los períodos de diez meses establecidos en el artículo 16, apartado 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267. Además, según Finlandia, aún pueden llevarse a cabo ejercicios de protección, aunque en menor medida o en línea. Por consiguiente, las prórrogas solicitadas no deben suponer riesgos desproporcionados en cuanto a la protección.

(31) Por lo tanto, debe autorizarse a Finlandia a ampliar los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 2, apartado 1, a efectos de esta disposición y del artículo 2, apartado 3, en el artículo 2, apartado 5, en el artículo 16, apartados 1 y 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, y a ampliar en cuatro meses el plazo del 30 de septiembre de 2021 contemplado en el artículo 16, apartados 1 y 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento.

(32) En lo que respecta al artículo 9, apartados 1 y 2, al artículo 10, apartados 1 y 2, al artículo 11, apartados 1 y 2, y al artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, las autoridades finlandesas han explicado que, aunque Finlandia tiene muy poco tráfico ferroviario internacional directo dentro de la UE (entre Tornio, Finlandia, y Haparanda, Suecia), el tráfico ferroviario de mercancías entre Finlandia y Rusia y con origen y destino en China es muy importante, y que el tráfico ferroviario ha demostrado su resiliencia durante la pandemia de COVID-19. Según las autoridades finlandesas, los volúmenes del transporte internacional de mercancías por ferrocarril incluso han aumentado durante la pandemia. Por lo tanto, las autoridades finlandesas consideran necesario prorrogar las autorizaciones de tráfico ferroviario.

(33) Según la información facilitada por Finlandia, sus autoridades consideran necesario garantizar la prórroga de las autorizaciones de seguridad, ya que el número de estas autorizaciones es el más alto y también se exigen controles periódicos.

(34) Las autoridades finlandesas informaron asimismo a la Comisión de que una empresa ferroviaria específica ha adoptado un modelo de funcionamiento que permite organizar demostraciones de competencias en el calendario previsto, también en circunstancias excepcionales. Este Estado miembro también aclaró que prevé que se renueven o se soliciten muy pocos certificados, permisos y autorizaciones entre el 1 de julio y el 31 de octubre de 2021.

(35) La Comisión, a pesar de haber solicitado en varias ocasiones información específica y aclaraciones adicionales relativas a la necesidad de aplicar prórrogas de cuatro meses a los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 11, apartados 1 y 2, y el artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, no ha recibido la información necesaria para evaluar la solicitud motivada que presentaron las autoridades finlandesas, de conformidad con el artículo 9, apartado 4, el artículo 10, apartado 4, el artículo 11, apartado 4, y el artículo 12, apartado 5, de dicho Reglamento.

(36) La Comisión considera que Finlandia no ha facilitado información específica sobre los motivos por los que es probable que la renovación de los certificados de seguridad únicos a que se refiere el artículo 9, apartados 1 y 2, la renovación de los certificados de seguridad o de las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 10, apartados 1 y 2, la renovación de las licencias o la realización de verificaciones periódicas a que se refiere el artículo 11, apartados 1 y 2, la realización de revisiones a intervalos regulares o el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias en los casos en que las licencias hayan sido previamente revocadas a que se refiere el artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, sigan sin ser factibles después del 30 de junio de 2021, debido a las medidas que Finlandia ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19. Este Estado miembro tampoco facilitó información sobre los motivos por los que las prórrogas solicitadas no suponen riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte ferroviario.

(37) Si bien Finlandia ha transmitido determinada información sobre las medidas que ha adoptado para limitar la propagación de la pandemia, que pueden afectar al sector del transporte en general, este Estado miembro no ha facilitado información sobre cómo han afectado estas medidas específicamente a la renovación de las licencias y autorizaciones o a la realización de las actividades contempladas en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 11, apartados 1 y 2, y el artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267. En particular, no se ha facilitado información específica sobre las medidas que afectan a la renovación de las licencias de maquinista ni sobre las disposiciones relativas a la seguridad ferroviaria. Además, la Comisión no ha recibido ninguna información específica sobre la necesidad de prorrogar el período mencionado en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2021/267.

(38) La Comisión no está en disposición de verificar que se cumplan los requisitos establecidos en dichas disposiciones ni que las prórrogas solicitadas no supongan riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte ferroviario. Por lo tanto, no debe autorizarse a Finlandia a ampliar los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 11, apartados 1 y 2, y el artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267.

(39) Finlandia ha aceptado que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se autoriza a Finlandia a aplicar las prórrogas siguientes:

a) una prórroga de cuatro meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de lo dispuesto en el artículo 2, apartados 1 y 3, de dicho Reglamento;

b) una prórroga de cuatro meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 5, el artículo 16, apartados 1 y 2, y el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento;

c) una prórroga hasta el 31 de enero de 2022 del plazo del 30 de septiembre de 2021 contemplado en el artículo 16, apartados 1 y 2, y el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento.

*Artículo 2*

No se autoriza a Finlandia a ampliar en cuatro meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 11, apartados 1 y 2, y el artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267.

*Artículo 3*

El destinatario de la presente Decisión es la República de Finlandia.

Hecho en Bruselas, el 8 de julio de 2021.

*Por la Comisión*
Adina-Ioana VĂLEAN
*Miembro de la Comisión*