COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 29.4.2020
COM(2020) 176 final

2020/0068 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, relativas a la validez de determinados certificados, licencias y autorizaciones y al aplazamiento de determinados controles y formación con carácter periódico en determinados ámbitos de la legislación en materia de transporte

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El objetivo del presente proyecto de Reglamento es establecer medidas específicas y temporales aplicables a la renovación y ampliación del período de validez de determinados certificados, licencias y autorizaciones y al aplazamiento de determinados controles y formación con carácter periódico en respuesta a las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19 en el ámbito del transporte por carretera, ferroviario y por vías navegables interiores y en el de la seguridad marítima.

La pandemia de COVID-19 y la crisis de salud pública asociada a ella suponen un reto sin precedentes para los Estados miembros y constituyen una pesada carga para las autoridades nacionales, los ciudadanos de la Unión y los operadores económicos, en particular los transportistas. La crisis de la COVID-19 ha creado unas circunstancias extraordinarias que afectan a las actividades normales de las autoridades competentes de los Estados miembros y al trabajo de las empresas de transporte por lo que respecta a las formalidades administrativas que es necesario llevar a cabo en los diferentes sectores del transporte. Tales circunstancias no podían preverse razonablemente en el momento de la adopción de la legislación de la Unión correspondiente.

Como consecuencia de las medidas públicas que ha sido necesario adoptar a raíz de la pandemia de COVID-19, en muchos casos los transportistas y otras personas afectadas no pueden llevar a cabo las formalidades o los procedimientos necesarios para cumplir determinadas disposiciones del Derecho de la Unión relacionadas con la renovación, la ampliación o la continuidad de la validez de algunos certificados, 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 garantizar que las solicitudes pertinentes introducidas por los transportistas se tramiten antes de que venzan los plazos aplicables.

Ocurre, por ejemplo, con los permisos de conducir, las inspecciones técnicas de vehículos de motor y sus remolques, las licencias comunitarias y los certificados de conductor para la prestación de servicios de transporte de mercancías por carretera, los certificados de seguridad únicos o las autorizaciones de seguridad para empresas ferroviarias, los títulos de patrón de embarcaciones, las evaluaciones de la protección portuaria, etc. Lo más probable es que aquellos certificados, licencias y autorizaciones que, de conformidad con el Derecho de la Unión, expiren entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 no puedan ser renovados a su debido tiempo.

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, es necesario adoptar disposiciones temporales destinadas a ampliar la validez de aquellos certificados, licencias o autorizaciones que expiren entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 y garantizar que sigan siendo válidos durante un período de tiempo razonable durante la pandemia de COVID-19 y después de ella.

De la misma forma, deben ampliarse los plazos correspondientes a las formalidades pertinentes y mantenerse en consecuencia la validez de las licencias, los certificados y otros documentos similares. Cuando proceda, deben autorizarse métodos alternativos destinados a permitir un control adecuado, y debe establecerse su obligatoriedad. Ocurre, 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, puede que, como consecuencia de las medidas adoptadas por el Estado miembro en cuestión para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, la renovación de los certificados, licencias o autorizaciones siga siendo inviable fuera del plazo indicado en una u otra disposición pertinente del presente Reglamento. Cuando, previa petición del Estado miembro en cuestión, la Comisión constate que las circunstancias lo justifican, autorizará a dicho Estado miembro a ampliar el período o períodos pertinentes. La ampliación en cuestión debe limitarse al período durante el cual es probable que persista la dificultad para renovar los certificados, licencias o autorizaciones en ese Estado miembro.

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

La legislación contemplada en el presente Reglamento no contiene disposiciones explícitas que permitan ampliar la validez de los certificados, autorizaciones 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 aquí propuesto abordan 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, es decir, 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 pandemia actual de COVID-19. El Reglamento propuesto contiene medidas temporales específicas, que están estrictamente vinculadas a la actual pandemia de 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 y licencias pertinentes, así como la obligación de someterse a controles, formación o exámenes periódicos, deben prolongarse *ex lege*, incluso cuando las cuestiones pertinentes estén reguladas por una directiva. Así pues, el presente acto legislativo debe adoptar la forma de reglamento directamente aplicable, que no requiere 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 una 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 de medidas adecuadas, y varias de ellas han manifestado su preocupación por la fragmentación que podría tener lugar sin la intervención de la Unión. De hecho, varios Estados miembros ya han adoptado o anunciado la adopción inminente de medidas nacionales destinadas a ampliar la validez de los certificados y licencias. Las asociaciones de transporte han manifestado su preocupación por estas iniciativas nacionales descoordinadas.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como ya se ha explicado, 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 una evaluación de impacto. La presente propuesta no modifica los principios y mecanismos de la legislación de la Unión en cuestión 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, la ampliación de la validez de los certificados, 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**

Esta medida no incluye ninguna modalidad específica de seguimiento o información. No obstante, habida cuenta de la incertidumbre que aún existe en cuanto a la evolución de la

COVID-19 y, en particular, de la posible aparición de olas de infecciones posteriores y la posible reintroducción de confinamientos, así como de la necesidad de tener en cuenta las situaciones individuales de los diferentes Estados miembros, la Comisión debe estar facultada para autorizar, previa petición de cualquier Estado miembro, la aplicación de períodos de tiempo adicionales. Al igual que las disposiciones del artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 561/2006[1], los términos del procedimiento son simples, por lo que permiten la rápida adopción de cualquier decisión necesaria.

- **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[2]**

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 actual pandemia de 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 ampliar la validez de los certificados de aptitud profesional (CAP), 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 la Directiva en cuestión, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020. La validez de estos documentos debe considerarse ampliada por un período de seis 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)[3]**

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 actual pandemia de 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 la Directiva en cuestión, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de

[1] 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).

[2] DO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

[3] DO L 403 de 30.12.2006, p. 18.

2020 se amplíe por un período de seis 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**[4]

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 serán 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 caduque una tarjeta de conductor, la renovación consistirá 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 le facilitarán 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 pandemia de 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.

– **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**[5]

[4] DO L 60 de 28.2.2014, p. 1.
[5] DO L 127 de 29.4.2014, p. 51.

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 pandemia de COVID-19, puede resultar inviable llevar a cabo estas actividades. Por consiguiente, es necesario que las inspecciones técnicas que deben realizarse entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 puedan realizarse en una fecha posterior, a más tardar seis 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**[6]

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 el criterio de capacidad financiera, habida cuenta del reducido nivel de actividad y, por consiguiente, del volumen de negocio, lo que puede dar lugar a una disminución del nivel de recursos propios. Como consecuencia de ello, empresas que, sin embargo, son estructuralmente viables podrían correr el riesgo de perder su licencia de explotación, lo que implicaría el fin de su actividad como transportistas. De conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, cuando una empresa de transporte deje de cumplir el requisito de capacidad financiera, las autoridades competentes pueden fijar un plazo no superior a seis meses para demostrar que se va a volver a cumplir tal requisito de manera permanente. Sin embargo, habida cuenta de la actual ausencia de actividad e ingresos, este plazo máximo parece demasiado corto, por lo que debe ampliarse a doce meses para las evaluaciones realizadas y las decisiones adoptadas entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020.

– **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**[7]

– **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**[8]

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

[6] DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.
[7] DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.
[8] DO L 300 de 14.11.2009, p. 88.

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. Ello es debido a las excepcionales circunstancias actuales vinculadas a la pandemia de 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 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**[9]

– **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)**[10]

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 fue derogada por la Directiva (UE) 2016/798 con efectos a partir del 16 de junio de 2020. Hasta esa fecha, sigue siendo de aplicación en aquellos Estados miembros que han prorrogado 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,

9 DO L 138 de 26.5.2016, p. 102.
10 DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

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 pandemia de 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 ampliación de seis 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**[11]

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 pandemia de 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 seis meses. De la misma forma, debe concederse a los maquinistas un período adicional de seis 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**[12]

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 seis meses. Debido a las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, las autoridades están teniendo serias dificultades para adoptar las decisiones pertinentes, a saber, 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 entre el 1 de marzo y el 30 de agosto de 2020, deben prorrogarse por seis meses.

[11] DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.
[12] DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

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 seis meses al respecto, en relación con las solicitudes presentadas entre el 12 de enero y el 31 de agosto de 2020.

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 pandemia de 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 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**[13]

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 pandemia de 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, cuando los plazos para someterse a exámenes médicos concluyan entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020, dichos plazos deben ampliarse en seis 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**

[13] DO L 235 de 17.9.1996, p. 31.

embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE[14]

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[15].

Las medidas adoptadas a raíz de la pandemia de 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 seis 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, de no hacerlo, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020.

– **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**[16]

– **Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria**[17]

La pandemia de 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 los certificados, evaluaciones y 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 ampliación 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 y prácticas de protección marítima, cuya realización también puede resultar complicada durante los confinamientos nacionales respectivos.

14 DO L 252 de 16.9.2016, p. 118.
15 DO L 389 de 30.12.2006, p. 1.
16 DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.
17 DO L 310 de 25.11.2005, p. 28.

2020/0068 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, relativas a la validez de determinados certificados, licencias y autorizaciones y al aplazamiento de determinados controles y formación con carácter periódico en determinados ámbitos de la legislación en materia de transporte

(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[18],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[19],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La pandemia de COVID-19 y la crisis de salud pública asociada a ella suponen un reto sin precedentes para los Estados miembros y constituyen una pesada carga para las autoridades nacionales, los ciudadanos de la Unión y los operadores económicos, en particular para los transportistas. La crisis de la COVID-19 ha creado unas circunstancias extraordinarias que afectan a la actividad normal de las autoridades competentes de los Estados miembros y al trabajo de las empresas de transporte por lo que respecta a las formalidades administrativas que es necesario llevar a cabo en los diferentes sectores del transporte y que no pudieron preverse razonablemente en el momento de la adopción de las medidas en cuestión. 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 las formalidades o procedimientos necesarios para cumplir determinadas disposiciones del Derecho de la Unión relativas a la renovación o ampliación de certificados, licencias o autorizaciones o no puedan realizar otros trámites necesarios 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 de que venzan los plazos aplicables. Por

[18] DO C […] de […], p. […].
[19] DO C […] de […], p. […].

consiguiente, es necesario adoptar medidas destinadas a poner remedio a estas situaciones y a garantizar tanto la seguridad jurídica como el correcto funcionamiento de los actos en cuestión. A tal fin, conviene proceder a las adaptaciones pertinentes, en particular por lo que respecta a determinados plazos, junto con la posibilidad de que la Comisión autorice las prórrogas solicitadas por cualquier Estado miembro.

(3) La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[20] 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 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. Debido a las dificultades para completar la formación continua y para renovar los certificados de aptitud profesional que certifican dicha formación como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, a fin de garantizar la continuidad del transporte por carretera es necesario prorrogar la validez de dichos certificados durante los seis meses posteriores a su fecha de caducidad.

(4) La Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[21] 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 la pandemia de COVID-19, a fin de garantizar la continuidad de la movilidad por carretera es necesario prorrogar la validez de determinados permisos durante los seis meses posteriores a su fecha de caducidad.

(5) El Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo[22] establece las normas aplicables a los tacógrafos en el transporte por carretera. El cumplimiento 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[23] y en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento

---

20 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).

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

22 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 (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

23 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

Europeo y del Consejo[24] 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 las inspecciones periódicas de los tacógrafos como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de 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 marzo y el 31 de agosto de 2020 deben realizarse ahora, a más tardar seis 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 la pandemia de COVID-19 justifican que se conceda a las autoridades tiempo adicional para ello, y 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.

(6) La Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[25] 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 la pandemia de COVID-19, las inspecciones técnicas periódicas que deberían haberse llevado a cabo entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 deben llevarse a cabo en una fecha posterior, a más tardar seis meses después del plazo inicial, y los certificados correspondientes deben seguir siendo válidos en consecuencia.

(7) El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo[26] establece las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. La crisis de la COVID-19 está teniendo graves repercusiones en la situación financiera del sector, y algunas empresas de transporte ya no cumplen el requisito de capacidad financiera. Habida cuenta del reducido nivel de actividad ocasionado por la crisis, cabe prever que las empresas tarden más tiempo del habitual en demostrar que este requisito se va a cumplir de nuevo con carácter permanente. Procede, por tanto, ampliar de seis a doce meses el plazo máximo establecido para esos fines en el artículo 13, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 en relación con las evaluaciones que se realicen y las decisiones que se adopten entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020.

---

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).

[24] 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).

[25] 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).

[26] 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).

(8) El Reglamento (CE) n.º 1072/2009[27] y el Reglamento (CE) n.º 1073/2009[28] 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 procedentes de terceros países que realizan 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, certificados y autorizaciones como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, a fin de garantizar la continuidad del transporte por carretera es necesario prorrogar su validez durante los seis meses posteriores a la fecha de caducidad.

(9) La Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo[29] 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 de la pandemia de COVID-19, las autoridades nacionales, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras están teniendo dificultades en el contexto de los artículos 10 y 12 de dicha Directiva por lo que respecta a la renovación de los certificados de seguridad únicos y, en el caso de las autorizaciones de seguridad vigentes que van a caducar próximamente, a la expedición de tales autorizaciones para un período posterior. El plazo para la renovación de los certificados de seguridad únicos debe, por tanto, ampliarse en seis meses, y los certificados de seguridad únicos vigentes afectados deben seguir siendo válidos en consecuencia. De la misma forma, la validez de las autorizaciones de seguridad debe ampliarse durante seis meses.

(10) De conformidad con el artículo 33, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, algunos Estados miembros prorrogaron el plazo de transposición de dicha Directiva. Por tanto, las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[30] siguen siendo aplicables en dichos Estados miembros. Así pues, es necesario también 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.

---

27 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).

28 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).

29 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).

30 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 (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

(11) La Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[31] 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, 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 la pandemia de COVID-19, debe prorrogarse la validez de las licencias que expiran entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020. De la misma forma, debe concederse a los maquinistas un período adicional de seis meses para completar los controles periódicos.

(12) La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[32] establece un espacio ferroviario europeo único. 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 la pandemia de COVID-19, las autoridades están teniendo serias dificultades para adoptar las decisiones pertinentes, a saber, 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, que caduquen entre el 1 de marzo y el 30 de agosto de 2020, deben prorrogarse por seis meses.

(13) 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. Debido a las dificultades para tomar las decisiones pertinentes como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, es necesario ampliar este plazo en seis meses.

(14) Las empresas ferroviarias que tenían una situación financiera estable antes de la pandemia de COVID-19 se están encontrando con problemas de liquidez que podrían dar lugar a la suspensión, la revocación y, posiblemente, la sustitución de su licencia por una licencia temporal sin necesidad económica estructural. 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 las empresas ferroviarias para sobrevivir, lo que a su vez agravaría cualquier problema financiero en principio temporal. Por tanto, debe disponerse que, sobre la base de una evaluación realizada por la autoridad otorgante durante el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 y por medio de una decisión adoptada durante ese mismo período, no puedan suspenderse ni revocarse las licencias de dichas empresas ferroviarias, a condición de que no se ponga en riesgo la seguridad y de que exista una perspectiva realista de reconstrucción financiera satisfactoria en un período de seis meses. Al final de este período de seis meses, las empresas en cuestión deben estar sujetas a las normas generales establecidas en el artículo 24, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE.

---

[31] 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).

[32] 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).

(15) La Directiva 96/50/CE[33] 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 la pandemia de COVID-19 y, en particular, del acceso limitado a los servicios médicos para la realización de controles sanitarios, 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 concluyan entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020, dichos plazos deben ampliarse seis meses más en cada uno de los casos afectados.

(16) La Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo[34] 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 y expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros antes del 6 de octubre de 2018 con arreglo a la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[35], anteriormente aplicable. Las medidas adoptadas a raíz de la pandemia de COVID-19 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 ampliar por un período de seis 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, de no hacerlo, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020.

(17) El Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo[36] establece normas aplicables a los buques y las instalaciones portuarias. La Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[37] 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 aplicación del Reglamento (CE) n.º 725/2004 se beneficien de la mejora de la protección portuaria. La realización de inspecciones de protección y reconocimientos marítimos por parte de las

---

33 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).

34 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).

35 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).

36 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).

37 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).

autoridades de los Estados miembros, necesarios para renovar determinados documentos y respetar así los plazos establecidos por la legislación de la Unión en materia de seguridad marítima, resulta complicada debido a la actual crisis sanitaria. Por tanto, es necesario ampliar la validez de los certificados y los plazos de las evaluaciones y planes exigidos por dicha legislación durante un período de tiempo razonable, a fin de ofrecer a los Estados miembros y al sector del transporte marítimo un enfoque flexible y pragmático y mantener abiertas las cadenas de suministro esenciales, sin comprometer la seguridad. También deben flexibilizarse los ejercicios y prácticas de protección marítima que la legislación exige que se lleven a cabo con arreglo a determinados plazos.

(18) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, ampliar los plazos establecidos en el Derecho de la Unión para la renovación o la prórroga de certificados, licencias o autorizaciones, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción propuesta, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad 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 dicho objetivo.

(19) El presente Reglamento debe adoptarse con carácter urgente, de modo que las situaciones de inseguridad jurídica que afectan a muchas autoridades y operadores de distintos sectores, en particular cuando los plazos pertinentes ya han expirado, sean lo más breves posible. Conviene, por tanto, establecer una excepción al período de ocho semanas contemplado 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.

(20) El brote imprevisible y repentino de la pandemia de COVID-19 y los procedimientos legislativos pertinentes necesarios para la adopción de las medidas pertinentes han imposibilitado la adopción a tiempo de dichas medidas. 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 debe dar lugar a la vulneración de las expectativas legítimas de las personas afectadas.

(21) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece medidas específicas y temporales aplicables a la renovación y ampliación del período de validez de determinados certificados, licencias y autorizaciones y al aplazamiento de determinados controles y formación con carácter periódico en respuesta a las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19 en el ámbito del transporte por carretera, ferroviario y por vías navegables interiores y en el de la seguridad marítima.

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 de la formación continua que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso. Los certificados de aptitud profesional seguirán siendo válidos en consecuencia.

2) La validez a la que se refiere el anexo I de la Directiva 2006/126/CE del marcado del código «95» armonizado de la Unión inscrito por las autoridades competentes en el permiso de conducción o en la tarjeta de cualificación del conductor con arreglo al artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2003/59/CE, sobre la base de los certificados de aptitud profesional contemplados en el apartado 1, se considerará ampliada por un período de seis 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 y cuya fecha de expiración se sitúe entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses a partir de la fecha de expiración administrativa 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 «95» armonizado de la Unión o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 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 indicados en los apartados 1, 2 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma 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 «95» armonizado de la Unión o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 3

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

1) No obstante lo dispuesto en el artículo 7 y en el punto 3, letra d), del anexo I de la Directiva 2006/126/CE, la validez de los permisos de conducción que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses en cada caso.

2) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los permisos de conducción siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para

ampliar los períodos indicados en el apartado 1 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse al período de referencia, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 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 indicados en el apartado 1 según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los permisos de conducción siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

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 tenían que llevarse a cabo entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se llevarán a cabo, a más tardar, en los seis meses siguientes a la fecha en la que 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 marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia), las autoridades competentes facilitarán una nueva tarjeta a más tardar dos meses después de la solicitud. Hasta que el conductor reciba una nueva tarjeta de las autoridades expedidoras, se aplicará *mutatis mutandis* el artículo 35, apartado 2, 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 marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia), las autoridades competentes facilitarán una tarjeta de sustitución a más tardar dos meses después 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 las autoridades expedidoras, a condición de que pueda demostrar que, cuando la tarjeta 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 siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los plazos o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 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 indicados en los apartados 1, 2 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es

probable que las inspecciones periódicas, la renovación de las tarjetas de conductor o la sustitución de dichas tarjetas sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 5

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

1) No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, en relación con el artículo 10, apartado 1, y el punto 8 del anexo II de la Directiva 2014/45/UE, los plazos para llevar a cabo las inspecciones técnicas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, debían llevarse a cabo entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses.

2) No obstante lo dispuesto en el artículo 8, en relación con el punto 8 del anexo II de la Directiva 2014/45/UE, la validez de los certificados de inspección técnica cuya fecha de caducidad se encuentre entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis 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 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los plazos o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 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 indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la realización de las inspecciones técnicas o su certificación sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 6

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

No obstante lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, cuando las evaluaciones realizadas entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020 pongan de manifiesto que una empresa no cumple el requisito de capacidad financiera establecido en el artículo 3, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento, el plazo establecido por una autoridad competente durante ese período a efectos del artículo 13, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento, no excederá de 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, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.

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, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis 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 plazo establecido en los apartados 1 y 2 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en dichos apartados según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.

4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión considere 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 indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma 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.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

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, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.

2) No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las decisiones sobre las solicitudes presentadas por los transportistas entre el 12 de diciembre de 2019 y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) 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 dicha solicitud 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.

3) Cuando un Estado miembro constate que es probable que la renovación de las licencias comunitarias siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados anteriormente. Dicha solicitud podrá referirse al período de referencia, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 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 indicados en el apartado 1 según proceda en cada caso. Se limitará la

ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias comunitarias siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

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, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses. Los certificados de seguridad únicos en cuestión seguirán siendo válidos 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, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis 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 sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos mencionados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.

4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión considere 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 indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma 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 sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 10

Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva (UE) 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, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis 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, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses. Las autorizaciones de seguridad en cuestión seguirán siendo válidas 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 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 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 indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma 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.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

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 expiren entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses a partir de la fecha de expiración de cada una de ellas.

2) No obstante lo dispuesto en el artículo 16 y en los anexos II y VII de la Directiva 2007/59/CE, los plazos para llevar a cabo las verificaciones periódicas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso. Las licencias contempladas en el artículo 14 y los certificados contemplados en el artículo 15 de la Directiva 2007/59/CE 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 sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.

4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión considere 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 indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias o la realización de las verificaciones periódicas sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 12

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

1) No obstante lo dispuesto en el artículo 24, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, la validez de las licencias temporales que, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses a partir de la fecha de fin de validez indicada en cada una de ellas.

2) 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 12 de enero y el 31 de agosto de 2020 a más tardar nueve meses después de haberse presentado toda la información pertinente, en particular la información mencionada en el anexo III.

3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias, a raíz de su revocación, sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en el apartado 1. Dicha solicitud podrá referirse al período de referencia, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 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 indicados en el apartado 1 según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias, a raíz de su revocación, sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

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 compruebe, en el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020, que una empresa ferroviaria ha dejado de cumplir los requisitos de capacidad financiera contemplados en el artículo 20 de dicha Directiva, podrá decidir, durante ese período, no suspender ni revocar la licencia de la empresa ferroviaria, siempre que no se comprometa la seguridad y que existan perspectivas realistas de saneamiento financiero en los seis meses siguientes. Transcurrido el período de seis meses, la autoridad en cuestión revisará el rendimiento de la empresa ferroviaria de que se trate y decidirá si debe suspenderse o revocarse la licencia con arreglo al artículo 24, apartado 1, y si debe concederse una licencia temporal sobre la base del artículo 24, apartado 3, de dicha Directiva.

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, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de

referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses. Los títulos de patrón de embarcaciones 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 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en el apartado 1 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse al período de referencia, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 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 indicados en el apartado 1 según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la realización de exámenes médicos siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

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, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis 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, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.

3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.

4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión considere 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 indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

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 las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias que, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados hasta el 30 de noviembre de 2020.

2) No obstante lo dispuesto en el anexo III, parte B, punto 13.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, si en 2020 los ejercicios no pueden realizarse en los intervalos especificados en dicho punto, deberán realizarse al menos dos veces durante ese año, con un intervalo máximo de seis meses entre ellos.

3) 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, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero en ningún caso después del 31 de diciembre de 2020.

4) A efectos del requisito establecido en el anexo III, parte B, puntos 13.7 y 18.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, según el cual los distintos tipos de prácticas deben realizarse una vez al año, se considerará que las prácticas realizadas en 2021 durante el período cubierto por una autorización concedida con arreglo al apartado 5 se han realizado en 2020. 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 contemplados en el anexo III, parte B, puntos 13.7 y 18.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004 siga siendo inviable debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 3 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, al plazo, a los períodos de seis meses o a cualquier combinación de ellos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.

5) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 4, la Comisión considere 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 indicados en los apartados 1 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma 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.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

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 la revisión de las evaluaciones de la protección portuaria y de los planes de protección portuaria que, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero en ningún caso después del 30 de noviembre de 2020.

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, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero en ningún caso después del 30 de noviembre de 2020.

3) A efectos del requisito establecido en el anexo III de la Directiva 2005/65/CE, según el cual los diversos tipos de prácticas de formación deben realizarse una vez al año, se considerará que las prácticas realizadas en 2021 durante el período cubierto por una autorización concedida con arreglo al apartado 4 se han realizado en 2020.

4) 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 sigan siendo inviables debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.

5) 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 indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma 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 sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 18

Entrada en vigor

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

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*