Diario Oficial de la Unión Europea

L 165

Edición en lengua española

Legislación

63.º año

27 de mayo de 2020

Sumario

I *Actos legislativos*

REGLAMENTOS

★ **Reglamento (UE) 2020/696 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad en vista de la pandemia de COVID-19** [1] 1

★ **Reglamento (UE) 2020/697 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352 con el fin de permitir a organismos gestores de puertos o autoridades competentes flexibilidad en el cobro de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto del brote de COVID-19** 7

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

★ **Reglamento (UE) 2020/699 del Consejo de 25 de mayo de 2020 de medidas temporales relativas a la junta general de las sociedades europeas (SE) y la asamblea general de las sociedades cooperativas europeas (SCE)** 25

DIRECTIVAS

★ **Directiva (UE) 2020/700 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 que modifica las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en lo relativo a la prórroga de sus periodos de transposición** [1] 27

[1] Texto pertinente a efectos del EEE.

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

DECISIONES

★ **Decisión (UE) 2020/701 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 relativa a la concesión de ayuda macrofinanciera a los socios de la ampliación y de la vecindad en el contexto de la pandemia de la COVID-19** 31

II *Actos no legislativos*

DECISIONES

★ **Decisión (UE) 2020/702 del Consejo de 20 de mayo de 2020 por la que se prorroga de nuevo la excepción temporal al Reglamento interno del Consejo establecida por la Decisión (UE) 2020/430 y prorrogada por la Decisión (UE) 2020/556 habida cuenta de las dificultades para viajar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 en la Unión** 38

I

(Actos legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2020/696 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 25 de mayo de 2020

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad en vista de la pandemia de COVID-19

(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 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ([1]),

Considerando lo siguiente:

(1) La pandemia de COVID-19 ha provocado una fuerte caída del tráfico aéreo como consecuencia de la reducción significativa de la demanda de transporte y la adopción por los Estados miembros y terceros países de medidas directas, como el cierre de fronteras y la prohibición del tráfico aéreo, con objeto de contener la pandemia.

(2) Las cifras publicadas por Eurocontrol, que es el gestor de la red para las funciones de la red de tráfico aéreo del cielo único europeo, indican un desplome del tráfico aéreo de alrededor del 90 % para la región europea a finales de marzo de 2020 en comparación con marzo de 2019. Las compañías aéreas informan de una gran disminución de las reservas como consecuencia de la pandemia de COVID-19 y están cancelando vuelos en los períodos de programación del invierno de 2019-2020 y del verano de 2020. La caída repentina de la demanda y el ritmo sin precedentes de las cancelaciones han provocado para las compañías aéreas graves problemas de liquidez. Estos problemas de liquidez están directamente relacionados con la pandemia de COVID-19.

(3) Las compañías aéreas de la Unión, cuya situación financiera era saneada antes de la pandemia de COVID-19, se enfrentan a problemas de liquidez que podrían dar lugar a la suspensión o la revocación de sus licencias de explotación o a la sustitución de estas por licencias temporales, sin que exista una necesidad económica estructural de que esto suceda. La concesión de una licencia temporal con arreglo al artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) podría enviar una señal negativa al mercado sobre la capacidad de supervivencia de una compañía aérea, lo que, a su vez, agravaría cualquier problema financiero que, en otra situación, sería transitorio. Por consiguiente, sobre la base de la evaluación efectuada en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, es adecuado, siempre que no plantee

([1]) Posición del Parlamento Europeo de 15 de mayo de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 25 de mayo de 2020.

([2]) Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

riesgos de seguridad y que existan perspectivas realistas de saneamiento financiero satisfactorio en un plazo de doce meses, que las licencias de explotación de esas compañías aéreas no se suspendan ni revoquen. Al final de este período de doce meses, las compañías aéreas de la Unión deben estar sujetas al procedimiento establecido en el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Debe entenderse que la obligación establecida en el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de informar a la Comisión debe aplicarse también a las decisiones de no suspender o revocar la licencia de explotación.

(4) Además de las medidas de urgencia que podrían aplicarse en caso de problemas repentinos de corta duración, derivados de circunstancias imprevisibles e inevitables, de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, los Estados miembros deben poder rechazar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico para hacer frente a los problemas derivados de la pandemia de COVID-19, que tal vez sean de larga duración. Dichas medidas de urgencia adoptadas en el contexto de la pandemia de COVID-19 deben ajustarse a los principios de proporcionalidad y transparencia, y estar basadas en criterios objetivos y no discriminatorios aplicables de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

(5) En los aeropuertos donde el número de agentes de asistencia en tierra esté limitado de conformidad con el artículo 6, apartado 2, y el artículo 9 de la Directiva 96/67/CE del Consejo ([3]), tales agentes pueden ser seleccionados por un período máximo de siete años. Por consiguiente, los agentes cuyo período esté llegando a su fin pueden tener dificultades para obtener financiación. Así pues, procedería prorrogar ese período máximo.

(6) Como consecuencia de la pandemia de COVID-19, en los aeropuertos donde el número de agentes de asistencia en tierra esté limitado, tal vez uno o más agentes dejen de prestar sus servicios en un aeropuerto determinado antes de que se pueda seleccionar a un nuevo agente de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 11, apartado 1, de la Directiva 96/67/CE. En tales circunstancias, es adecuado que la entidad gestora del aeropuerto pueda elegir directamente a un agente de asistencia en tierra para que preste los servicios durante un período máximo de seis meses. Debe recordarse que cuando la entidad gestora del aeropuerto necesite contratar servicios de asistencia en tierra como consecuencia de la pandemia de COVID-19 y sea una entidad adjudicadora en el sentido del artículo 4 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]), es de aplicación dicha Directiva.

(7) Para efectuar un saneamiento financiero satisfactorio debe utilizarse un plan destinado a prevenir los despidos y que garantice que el saneamiento financiero no perjudicará los derechos de los trabajadores. La prórroga de las autorizaciones de los agentes de asistencia en tierra debe tener por finalidad el mantenimiento de los puestos de trabajo y de los derechos de los trabajadores.

(8) Resulta difícil predecir la evolución futura de la pandemia de COVID-19 y su impacto en el sector del transporte aéreo. La Comisión debe analizar continuamente el impacto de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo y, si las condiciones adversas persisten, la Unión debe estar preparada para prorrogar sin dilaciones indebidas el período de aplicación de las medidas previstas en el presente Reglamento.

(9) A fin de prorrogar, cuando sea necesario y esté justificado, el período durante el cual las autoridades competentes para la concesión de licencias pueden decidir no suspender o revocar las licencias de explotación, el período durante el cual los Estados miembros pueden rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico, y el período durante el cual pueden prorrogarse los contratos de los agentes de asistencia en tierra y durante el cual la entidad gestora de un aeropuerto puede elegir directamente a un agente de asistencia en tierra, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) por lo que respecta a modificar el Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ([5]). En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

([3]) Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

([4]) Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

([5]) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(10) Teniendo en cuenta la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales causadas por la pandemia de COVID-19 que justifican las medidas propuestas, y más concretamente con el fin de adoptar las medidas necesarias con rapidez para abordar los problemas graves e inmediatos a los que se enfrenta el sector, conviene establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto 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 (TUE), al TFUE y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

(11) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, modificar el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 en vista de la pandemia de COVID-19, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones o efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TUE. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(12) El brote imprevisible y repentino de COVID-19 y los procedimientos legislativos necesarios para la adopción de las medidas correspondientes hicieron imposible la adopción de dichas medidas a tiempo. Por este motivo, el ámbito temporal de las disposiciones del presente Reglamento debe abarcar también un período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de estas disposiciones, este enfoque no debe dar lugar a una vulneración de la confianza legítima de los interesados.

(13) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 en consecuencia.

(14) Habida cuenta de la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales que justifican las medidas establecidas, 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

El Reglamento (CE) n.º 1008/2008 se modifica como sigue:

1) En el artículo 1, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento regula la concesión de licencias a compañías aéreas comunitarias, el derecho de las compañías aéreas comunitarias a explotar servicios aéreos intracomunitarios y la fijación de precios de los servicios aéreos intracomunitarios. Establece asimismo normas temporales sobre la prestación de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión.».

2) En el artículo 9, se insertan los apartados siguientes:

«1 *bis*. Basándose en las evaluaciones del apartado 1 que se realicen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, las autoridades competentes para la concesión de licencias podrán decidir, antes de que finalice dicho período, no dejar en suspenso ni revocar la licencia de explotación de la compañía aérea de la Unión, siempre y cuando no se planteen riesgos de seguridad y existan perspectivas realistas de saneamiento financiero satisfactorio en los doce meses siguientes. Al final del período de doce meses, revisarán los resultados de dicha compañía aérea de la Unión y decidirán si suspender o revocar la licencia de explotación y conceder una licencia temporal sobre la base del apartado 1.

1 *ter*. Cuando, sobre la base de los datos publicados por Eurocontrol, en su calidad de gestor de la red para las funciones de la red de tráfico aéreo del cielo único europeo, la Comisión considere que persiste la reducción del nivel de tráfico aéreo en comparación con el nivel del período correspondiente en 2019, y que es probable que persista en el futuro, y también considere que, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles (como, por ejemplo, datos procedentes del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades), esta situación es consecuencia del impacto de la pandemia de COVID-19, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar el presente Reglamento prorrogando en consecuencia el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 indicado en el apartado 1 *bis* del presente artículo.

1 *quater*. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios establecidos en el apartado 1 *ter*. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis a este respecto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. Cuando se cumplan los criterios a que se refiere el apartado 1 *ter*, la Comisión adoptará el acto delegado previsto en el apartado 1 *ter* a la mayor brevedad posible.

1 *quinquies*. Cuando, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, así lo requieran razones imperiosas de urgencia, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*.».

3) Se inserta el artículo siguiente:

«*Artículo 21 bis*

Medidas de urgencia vinculadas a la pandemia de COVID-19

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 21, durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, los Estados miembros podrán rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico, sin el acuerdo de la Comisión mencionado en el artículo 21, apartado 1, si tales medidas son necesarias para enfrentarse a la pandemia de COVID-19. Dichas medidas se ajustarán a los principios de proporcionalidad y transparencia y estarán basadas en criterios objetivos y no discriminatorios.

2. El Estado miembro de que se trate informará sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de las medidas a que se refiere el apartado 1 y de su duración, y les proporcionará una motivación adecuada que justifique la necesidad de esas medidas. Si el Estado miembro modifica, suspende o retira dichas medidas después de la entrada en vigor del presente Reglamento, informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

3. A petición de cualquier otro Estado o Estados miembros implicados, o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender las medidas a que se refiere el apartado 2 si no cumplen los requisitos recogidos en el apartado 1 o si son contrarias en cualquier modo al Derecho de la Unión.

4. Cuando, sobre la base de los mejores conocimientos, como por ejemplo los datos procedentes del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades, pruebas y datos científicos que confirmen la persistencia de la pandemia de COVID-19, la Comisión considere probable que sea necesario rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico por los Estados miembros una vez transcurrido el período indicado en el apartado 1 del presente artículo, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar el presente Reglamento prorrogando dicho período en consecuencia.

5. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios mencionados en el apartado 4. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis a este respecto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará el acto delegado a que se refiere el apartado 4 a la mayor brevedad posible.

6. Cuando, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, así lo requieran razones imperiosas de urgencia, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*.».

4) Se inserta el capítulo siguiente:

«CAPÍTULO IV *bis*

NORMAS TEMPORALES SOBRE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

Artículo 24 bis

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 11, apartado 1, letra d), de la Directiva 96/67/CE del Consejo (*), se podrán prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2022 los contratos o las autorizaciones de los agentes de asistencia en tierra seleccionados sobre la base del procedimiento establecido en el artículo 11, apartado 1, de esa misma Directiva, que expiren entre el 28 de mayo de 2020 y el 31 de diciembre de 2021.

2. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 11, apartado 1, letra e), de la Directiva 96/67/CE, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, si un agente de asistencia en tierra cesa en su actividad antes de que expire el período para el que haya sido seleccionado, la entidad gestora del aeropuerto o la autoridad competente del Estado miembro podrá elegir directamente un agente de asistencia en tierra para que preste los servicios durante un período máximo de seis meses, o hasta el 31 de diciembre de 2020 si este último período es más largo.

3. Cuando, sobre la base de los datos publicados por Eurocontrol, la Comisión considere que persiste la reducción del nivel de tráfico aéreo, en comparación con el nivel del período correspondiente de 2019, y que es probable que persista en el futuro, que esta situación es consecuencia del impacto de la pandemia de COVID-19 y que provoca la interrupción de los servicios de asistencia en tierra o dificultades de acceso a la financiación para los agentes de asistencia en tierra de aeropuertos de la Unión, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar el presente Reglamento prorrogando en consecuencia los períodos a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.

4. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios establecidos en el apartado 3. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis a este respecto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará el acto delegado previsto en el apartado 3 a la mayor brevedad posible.

5. Cuando, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, así lo requieran razones imperiosas de urgencia, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*.

_____

(*) Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).».

5) Se insertan los artículos siguientes:

«*Artículo 25 bis*

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de un año a partir del 28 de mayo de 2020.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 25 ter

Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables en tanto no se formule ninguna objeción con arreglo al apartado 2. La notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo expondrá los motivos por los cuales se ha aplicado el procedimiento de urgencia.

2. Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 25 *bis*. En tal caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente tras la notificación de la decisión del Parlamento Europeo o del Consejo de formular objeciones.».

Artículo 2

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 25 de mayo de 2020.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*La Presidenta*
D.M. SASSOLI	A. METELKO-ZGOMBIĆ

REGLAMENTO (UE) 2020/697 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 25 de mayo de 2020

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352 con el fin de permitir a organismos gestores de puertos o autoridades competentes flexibilidad en el cobro de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto del brote de COVID-19

(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 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ([1]),

Considerando lo siguiente:

(1) El brote de COVID-19 está teniendo un grave impacto negativo en el sector del transporte marítimo. Las graves consecuencias para los servicios de transporte marítimo y para el uso de las infraestructuras portuarias se han hecho sentir desde comienzos de marzo de 2020 y es probable que continúen a lo largo de 2020. La exención, la suspensión, la reducción o el aplazamiento del pago de tasas por infraestructuras portuarias podría contribuir a la sostenibilidad financiera de los operadores de buques en estas circunstancias excepcionales.

(2) El Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) obliga a los Estados miembros a garantizar el cobro de tasas por infraestructuras portuarias. El Reglamento (UE) 2017/352 no establece ninguna ninguna excepción a la obligación del cobro de tasas.

([1]) Posición del Parlamento Europeo de 15 de mayo de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 20 de mayo de 2020.

([2]) Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (DO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

(3) Habida cuenta de la gravedad de las consecuencias del brote de COVID-19, conviene permitir al organismo gestor del puerto o a la autoridad competente decidir eximir, suspender, reducir o aplazar el pago de las tasas por infraestructuras portuarias que se devengen en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de octubre de 2020. No obstante, el presente Reglamento no debe interferir en la organización portuaria de los Estados miembros. Los Estados miembros deben, por lo tanto, seguir siendo competentes para regular la adopción de tales decisiones por el organismo gestor del puerto o por la autoridad competente. Dicha exención, suspensión, reducción o aplazamiento del pago de las tasas por infraestructuras portuarias debe concederse de manera transparente, objetiva y no discriminatoria.

(4) Habida cuenta de la urgencia, también procede pemitir al organismo gestor del puerto o a la autoridad competente establecer excepciones a la obligación establecida en el Reglamento (UE) 2017/352 de informar a los usuarios de las infraestructuras portuarias de cualquier cambio en la naturaleza o el nivel de las tasas por infraestructuras portuarias al menos dos meses antes de que estos cambios surtan efecto.

(5) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, modificar el Reglamento (UE) 2017/352, para hacer frente a la urgente situación creada por el brote de COVID-19, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones o los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea (TUE). De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(6) Teniendo en cuenta la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales creadas por el brote de COVID-19 que justifican las medidas propuestas y más concretamente con el fin de adoptar las medidas necesarias con rapidez para contribuir a la sostenibilidad financiera de los operadores de buques, se ha considerado conveniente establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al TUE, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

(7) El brote imprevisible y repentino de COVID-19 y los procedimientos legislativos necesarios para la adopción de las medidas correspondientes hicieron imposible la adopción a tiempo de dichas medidas. Por esta razón, las disposiciones del presente Reglamento deben aplicarse asimsimo a las tasas por infraestructuras portuarias que se devenguen en un período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de esas disposiciones, este enfoque no vulnera la confianza legítima de los interesados.

(8) Procede, por lo tanto, modificar el Reglamento (UE) 2017/352 en consecuencia.

(9) 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

En el artículo 21 del Reglamento (UE) 2017/352 se añade el apartado siguiente:

«3. No obstante lo dispuesto en el artículo 13, apartados 1, 3 y 4, el organismo gestor del puerto o la autoridad competente podrá decidir eximir, suspender, reducir o aplazar el pago de las tasas por infraestructuras portuarias que se devengen en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de octubre de 2020. Los Estados miembros podrán decidir que tales decisiones respetarán los requisitos establecidos a tal efecto en el Derecho nacional. La exención, la suspensión, la reducción o el aplazamiento del pago de las tasas por infraestructuras portuarias se concederá de manera transparente, objetiva y no discriminatoria.

El organismo gestor del puerto o la autoridad competente se asegurarán de que los usuarios del puerto y los representantes o las asociaciones de usuarios del puerto sean informados debidamente. No se aplicará el plazo de dos meses contemplado en el artículo 13, apartado 5.».

Artículo 2

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 25 de mayo de 2020.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*La Presidenta*
D. M. SASSOLI	A. METELKO-ZGOMBIĆ

REGLAMENTO (UE) 2020/698 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 25 de mayo de 2020

por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte

(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,

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ([1]),

Considerando lo siguiente:

(1) El brote de COVID-19 y la consiguiente crisis de salud pública suponen un reto sin precedentes para los Estados miembros e impone una pesada carga a las autoridades nacionales, los ciudadanos de la Unión y los operadores económicos, en particular a los transportistas. La crisis de salud pública ha creado unas circunstancias extraordinarias que afectan a la actividad normal de las autoridades competentes de los Estados miembros, así como al trabajo de las empresas de transporte por lo que respecta a 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 adoptar las correspondientes medidas. Estas circunstancias extraordinarias tienen un impacto significativo en diversos ámbitos regulados por el Derecho de la Unión en materia de transporte.

(2) En concreto, es posible que los transportistas y otras personas afectadas no puedan llevar a cabo las formalidades o procedimientos necesarios para cumplir determinadas disposiciones del Derecho de la Unión relativas a la renovación o prórroga de certificados, permisos, licencias o autorizaciones, o para realizar 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 consiguiente, es necesario adoptar medidas para poner remedio a estos problemas y para garantizar tanto la seguridad jurídica como el correcto funcionamiento de los actos jurídicos en cuestión. A tal fin, conviene proceder a las adaptaciones pertinentes, en particular por lo que respecta a determinados plazos, con la posibilidad de que la Comisión autorice prórrogas sobre la base de una solicitud presentada por cualquier Estado miembro.

(3) La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) establece las normas aplicables a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera. Dichos conductores deben estar en posesión de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») y deben demostrar que han superado la formación continua mediante la posesión de un permiso de conducción o de una tarjeta de cualificación del conductor, en los que quedará registrada la formación continua. Debido a las dificultades del titular del CAP para completar la formación continua y para renovar el CAP que certifica la superación de dicha formación continua, como consecuencia de las circunstancias

([1]) Posición del Parlamento Europeo de 15 de mayo de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 20 de mayo de 2020.

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

extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que había comenzado ya el 1 de febrero de 2020 en algunos Estados miembros, es necesario prorrogar la validez de dicho CAP durante siete meses a partir de su fecha de caducidad, a fin de garantizar la continuidad del transporte por carretera. Seguirán siendo válidas las medidas a ese respecto que los Estados miembros hayan adoptado, antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, de conformidad con el artículo 8, apartados 2 y 3, de la Directiva 2003/59/CE, con el anexo I de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]) o con el anexo II de la Directiva 2003/59/CE.

(4) La Directiva 2006/126/CE establece las normas aplicables a los permisos de conducción. Determina el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros sobre la base de un modelo de permiso de conducción de la Unión y establece una serie de requisitos mínimos para dichos permisos. En concreto, los conductores de vehículos de motor deben estar en posesión de un permiso de conducción válido, que debe ser renovado o, en algunos casos, canjeado cuando caduque su validez administrativa. Debido a las dificultades para renovar los permisos de conducción como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que había comenzado ya el 1 de febrero de 2020 en algunos Estados miembros, es necesario prorrogar la validez de determinados permisos de conducción durante siete meses a partir de su fecha de expiración, a fin de garantizar la continuidad de la movilidad por carretera.

(5) El Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]) 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 ([5]) y en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([6]) es esencial para garantizar la competencia leal y la seguridad vial. Debido a la necesidad de garantizar la continuidad de la prestación de servicios de transporte por carretera a pesar de las dificultades para llevar a cabo inspecciones periódicas de los tacógrafos como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote 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 de 2020 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 el brote de COVID-19 justifican que se conceda a las autoridades competentes de los Estados miembros tiempo adicional para ello. En estos casos, los conductores deben poder recurrir a alternativas viables para registrar la información necesaria relacionada con el tiempo de conducción, el tiempo de trabajo y los períodos de descanso hasta que reciban una nueva tarjeta, y deben estar obligados a recurrir a dichas alternativas.

(6) La Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([7]) establece las normas aplicables a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques. La inspección técnica periódica es una tarea compleja diseñada para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Debido a las dificultades para llevar a cabo las inspecciones técnicas periódicas como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, que había comenzado ya el 1 de febrero de 2020 en algunos Estados miembros, las inspecciones técnicas periódicas que deberían haberse realizado entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020 deben realizarse, ahora, en una fecha posterior, a más tardar siete meses después del plazo inicial, y los certificados correspondientes deben seguir siendo válidos hasta dicha fecha posterior.

(7) El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ([8]) establece las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. El brote de COVID-19 y la consiguiente crisis de salud pública están 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 de salud pública, se prevé que las empresas tarden más tiempo

([3]) 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).

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) 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).

([8]) 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).

del habitual en demostrar que el requisito de capacidad financiera se cumple de nuevo con carácter permanente. Por lo tanto, procede ampliar de seis a 12 meses el plazo máximo establecido para esos fines en el artículo 13, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, por lo que respecta a aquellas evaluaciones de la capacidad financiera de las empresas de transporte que abarquen total o parcialmente el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de septiembre de 2020. Cuando ya se haya constatado ese incumplimiento y el plazo fijado por la autoridad competente no haya expirado aún, dicha autoridad competente debe poder ampliar el plazo hasta 12 meses en total.

(8) Los Reglamentos (CE) n.º 1072/2009 ([9]) y (CE) n.º 1073/2009 ([10]) del Parlamento Europeo y del Consejo establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, respectivamente. El transporte internacional de mercancías por carretera y el transporte internacional de viajeros en autocar y autobús están supeditados, entre otras cosas, a la posesión de una licencia comunitaria y, en el caso de los conductores que sean nacionales de terceros países y que realicen operaciones de transporte de mercancías, a la posesión de un certificado de conductor. La prestación de servicios regulares en autobús o autocar también está sujeta a autorización. Tales licencias, certificados y autorizaciones pueden renovarse tras verificarse que se siguen cumpliendo las condiciones pertinentes. Debido a las dificultades para renovar las licencias y certificados como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, es necesario prorrogar su validez durante los seis meses posteriores a la fecha de caducidad, a fin de garantizar la continuidad del transporte por carretera.

(9) La Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo ([11]) establece normas aplicables a la seguridad ferroviaria. Habida cuenta de las medidas de confinamiento combinadas con la carga de trabajo adicional que supone la contención del brote de COVID-19, las autoridades nacionales, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras están teniendo dificultades en relación con la renovación de los certificados de seguridad únicos y, habida cuenta de la próxima caducidad de las autorizaciones de seguridad vigentes, con la expedición de tales autorizaciones para un período posterior, reguladas respectivamente en los artículos 10 y 12 de dicha Directiva. El plazo para la renovación de los certificados de seguridad únicos debe ampliarse, por tanto, seis meses más, y los certificados de seguridad únicos vigentes afectados deben seguir siendo válidos en consecuencia. Asimismo, la validez de dichas autorizaciones de seguridad debe prorrogarse seis meses a partir de su fecha de caducidad.

(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 ([12]) siguen siendo aplicables en dichos Estados miembros. Así pues, también es necesario prever una ampliación de los plazos para la renovación de los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad expedidos de conformidad con los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE y aclarar que los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad en cuestión siguen siendo válidos en consecuencia.

(11) La Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([13]) establece normas aplicables a la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Unión. Con arreglo al artículo 14, apartado 5, y al artículo 16 de dicha Directiva, la validez de las licencias de los maquinistas está limitada a diez años y debe someterse a controles periódicos. Debido a las dificultades para renovar dichas licencias como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, debe prorrogarse la validez de las licencias que caducan entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 por un período de seis meses a partir de la fecha de caducidad. Análogamente, 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 ([14]) establece un espacio ferroviario europeo único. Con arreglo al artículo 23, apartado 2, de dicha Directiva, las autoridades otorgantes pueden llevar a cabo una revisión a intervalos regulares con el fin de comprobar que las empresas ferroviarias siguen cumpliendo las obligaciones previstas en el capítulo III de dicha Directiva en relación con sus licencias. Con arreglo al artículo 24,

([9]) 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).

([10]) 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).

([11]) 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).

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

([13]) 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).

([14]) 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).

apartado 3, de dicha Directiva, las autoridades otorgantes pueden suspender o revocar una licencia por incumplimiento del requisito de capacidad financiera y conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal mientras dure su reorganización, siempre que no comprometa la seguridad. Debido a las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, las autoridades otorgantes están teniendo serias dificultades para llevar a cabo las revisiones a intervalos regulares en relación con las licencias vigentes y para adoptar las decisiones pertinentes relativas a la expedición de nuevas licencias una vez caducada una licencia temporal. Por lo tanto, los plazos para llevar a cabo las revisiones a intervalos regulares que, según lo dispuesto en dicha Directiva, expiran entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, deben ampliarse seis meses. Asimismo, la validez de las licencias temporales que caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 debe prorrogarse 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 después de haberse presentado toda la información pertinente, en particular la información mencionada en el anexo III de dicha Directiva. Debido a las dificultades para tomar las decisiones pertinentes como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, es necesario ampliar este plazo seis meses.

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

(15) La Directiva 96/50/CE del Consejo ([15]) establece los requisitos de obtención de los títulos de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Unión. Al cumplir 65 años, los titulares de un título de patrón de embarcaciones están obligados a someterse a exámenes médicos periódicos. Habida cuenta de las medidas adoptadas en relación con el brote de COVID-19 y, en particular, del acceso limitado a los servicios médicos para la realización de exámenes médicos, es posible que los titulares de títulos de patrón de embarcaciones no puedan someterse a los exámenes médicos obligatorios en el período afectado por dichas medidas. Por tanto, cuando los plazos para someterse a exámenes médicos hubieran expirado o expiren, en principio, entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, dichos plazos deben ampliarse seis meses más en cada uno de los casos afectados. Los títulos de patrón de embarcaciones deben seguir siendo válidos en consecuencia.

(16) La Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo ([16]) establece las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. El artículo 10 de dicha Directiva limita el período de validez de los certificados de navegación interior de la Unión. Por otro lado, con arreglo al artículo 28 de esa misma Directiva, deben seguir siendo válidos hasta su expiración los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva que hayan expedido las autoridades competentes de los Estados miembros antes del 6 de octubre de 2018 con arreglo a la Directiva anteriormente aplicable, a saber, la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([17]). Las medidas adoptadas a raíz del brote 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 prorrogar por un período de seis meses la validez de los certificados de navegación interior de la Unión y de los documentos incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020.

([15]) 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).

([16]) 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).

([17]) 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).

(17) El Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([18]) establece normas sobre la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias. La Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([19]) 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 actual crisis de salud pública dificulta a las autoridades de los Estados miembros la realización de las inspecciones de protección y reconocimientos marítimos con vistas a la renovación de determinados documentos en materia de seguridad marítima. Por tanto, es necesario ampliar un período de tiempo razonable los plazos para revisar las evaluaciones y planes de protección exigidos por dichos actos jurídicos de la Unión, a fin de permitir 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 los actos jurídicos de la Unión exigen que se lleven a cabo dentro de determinados plazos.

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

(19) El brote de COVID-19 ha afectado a toda la Unión, pero no de manera uniforme. Los Estados miembros se han visto afectados en distinto grado y momento. Dado que las excepciones a las normas que se aplicarían habitualmente deben limitarse a lo necesario, los Estados miembros deben poder seguir aplicando dichos actos jurídicos, por lo que respecta a la Directiva 2006/126/CE, al Reglamento (UE) n.º 165/2014, a la Directiva 2014/45/UE, al Reglamento (CE) n.º 1072/2009, al Reglamento (CE) n.º 1073/2009 y a la Directiva 2007/59/CE, sin aplicar las excepciones previstas en el presente Reglamento cuando la aplicación de dichos actos jurídicos siga siendo posible. Debe aplicarse lo mismo cuando un Estado miembro se haya enfrentado a dichas dificultades, pero haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliarlas. No obstante, los Estados miembros que opten por dicha posibilidad no deben obstaculizar que ningún operador económico o persona se acoja a las excepciones previstas en el presente Reglamento aplicables en otro Estado miembro y, en particular, deben reconocer cualquier permiso, licencia, certificado o autorización cuya validez haya sido prorrogada en virtud del presente Reglamento.

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

(21) Teniendo en cuenta la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales causadas por el brote de COVID-19, conviene establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto 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.

([18]) 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).

([19]) 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).

(22) Debido a la naturaleza imprevisible y repentina del brote de COVID-19, ha sido imposible la adopción de las medidas correspondientes a tiempo. Por este motivo, las disposiciones del presente Reglamento deben regular también el período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de estas disposiciones, este enfoque no debe dar lugar a una vulneración de la confianza legítima de las personas afectadas.

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

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

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

Artículo 2

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartados 2 y 3, de la Directiva 2003/59/CE, los plazos de finalización, por el titular de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP»), de la formación continua que, de conformidad con dichas disposiciones, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de siete meses en cada caso. En consecuencia, los CAP seguirán siendo válidos.

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

3. La validez de las tarjetas de cualificación del conductor que se regulan en el anexo II de la Directiva 2003/59/CE que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada por un período de siete meses a partir de la fecha de expiración indicada en cada tarjeta.

4. Sin perjuicio de las actividades transfronterizas comprendidas en los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo, las medidas que los Estados miembros hayan adoptado de conformidad con las disposiciones de las Directivas 2003/59/CE y 2006/126/CE mencionadas en los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo durante el período comprendido entre el 1 de febrero de 2020 y el 28 de mayo de 2020 seguirán siendo válidas.

5. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la finalización de una formación continua o su certificación, la inscripción del marcado del código armonizado de la Unión «95» o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020, a los períodos de siete meses indicados en los apartados 1, 2 y 3, según corresponda, o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

6. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 5, 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 para que refleje el período durante el cual es probable que la finalización de la formación continua en cuestión o su certificación, la inscripción del marcado del código armonizado de la Unión «95» o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor sigan siendo inviables, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

Artículo 3

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 7 de la Directiva 2006/126/CE y en el punto 3, letra d), del anexo I de dicha Directiva, la validez de los permisos de conducción que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada por un período de siete meses a partir de la fecha de expiración indicada en cada permiso.

2. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los permisos de conducción siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en el apartado 1. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020, al período de siete meses o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los permisos de conducción siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

4. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de los permisos de conducción durante el período comprendido entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en el apartado 1, previa notificación a la Comisión. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Artículo 4

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, las inspecciones periódicas previstas en el apartado 1 de dicho artículo que, en principio, hubieran tenido que llevarse a cabo o tengan que llevarse a cabo entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 con arreglo a dicho apartado se llevarán a cabo, a más tardar, en los seis meses siguientes a la fecha en la que, en principio, tendrían que haberse llevado a cabo de conformidad con dicho artículo.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, cuando un conductor solicite la renovación de una tarjeta de conductor de conformidad con el apartado 1 de dicho artículo entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, las autoridades competentes de los Estados miembros expedirán una nueva tarjeta de conductor a más tardar dos meses después de la recepción de la solicitud. Hasta que el conductor reciba una nueva tarjeta de conductor de las autoridades expedidoras, se aplicará *mutatis mutandis* el artículo 35, apartado 2, de dicho Reglamento, siempre que el conductor pueda demostrar que se ha solicitado la renovación de la tarjeta de conductor con arreglo al artículo 28, apartado 1, de dicho Reglamento.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 29, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, cuando un conductor solicite la sustitución de una tarjeta de conductor de conformidad con dicho apartado 4 entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, las autoridades competentes de los Estados miembros expedirán una tarjeta de sustitución a más tardar dos meses después de la recepción de la solicitud. No obstante lo dispuesto en el artículo 29, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, el conductor podrá seguir conduciendo hasta que reciba una nueva tarjeta de conductor de las autoridades expedidoras, a condición de que pueda demostrar que, cuando la tarjeta de conductor se deterioró o empezó a funcionar de manera defectuosa, fue devuelta a la autoridad competente y se solicitó su sustitución.

4. Cuando un Estado miembro considere que es probable que las inspecciones periódicas, la renovación de las tarjetas de conductor o la sustitución de dichas tarjetas, según corresponda con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 165/2014, siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, a los plazos aplicables para la expedición de una nueva tarjeta de conductor o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que las inspecciones periódicas o la renovación o sustitución de las tarjetas de conductor sigan siendo inviables, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

6. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la realización de inspecciones periódicas o la renovación o sustitución de las tarjetas de conductor durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, previa notificación a la Comisión. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Artículo 5

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, y en el artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2014/45/UE, y en el punto 8 del anexo II de dicha Directiva, los plazos para llevar a cabo las inspecciones técnicas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, en principio, hubieran tenido que haberse llevado a cabo o tengan que llevarse a cabo entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de siete meses.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 8 de la Directiva 2014/45/UE y en el punto 8 del anexo II de dicha Directiva, la validez de los certificados de inspección técnica cuya fecha de caducidad se encuentre entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada por un período de siete meses.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de las inspecciones técnicas o su certificación siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020, al período de siete meses o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que la realización de las inspecciones técnicas o la certificación siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la realización de las inspecciones técnicas o la certificación durante el período comprendido entre el 1 de febrero de 2020 y el 31 de agosto de 2020, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2, previa notificación a la Comisión. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Artículo 6

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, cuando una autoridad competente determine, basándose en las cuentas anuales y certificados a que se refiere el artículo 7, apartados 1 y 2, del citado Reglamento correspondientes a los ejercicios contables que abarquen la totalidad o parte del período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de septiembre de 2020, que una empresa de transporte no cumple el requisito de capacidad financiera establecido en el artículo 3, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento, el plazo establecido por la autoridad competente a efectos del artículo 13, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento, no excederá de 12 meses.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, cuando la autoridad competente haya constatado antes del 28 de mayo de 2020 que una empresa de transporte no cumple el requisito de capacidad financiera establecido en el artículo 3, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento y haya fijado un plazo para que la empresa de transporte regularice la situación, la autoridad competente podrá ampliarlo, siempre y cuando el plazo no haya expirado a 28 de mayo de 2020. El plazo así ampliado no podrá superar los 12 meses.

Artículo 7

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, la validez de las licencias comunitarias que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada por un período de seis meses. En consecuencia, las copias auténticas seguirán siendo válidas.

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, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada 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 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias comunitarias o de los certificados de conductor siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de licencias comunitarias o certificados de conductor durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2, previa notificación a la Comisión. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Artículo 8

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, la validez de las licencias comunitarias que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada por un período de seis meses. En consecuencia, las copias auténticas seguirán siendo válidas.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las decisiones sobre las solicitudes de autorización de prestación de servicios regulares presentadas por los transportistas entre el 12 de diciembre de 2019 y el 31 de agosto de 2020 serán adoptadas por la autoridad otorgante en un plazo de seis meses a partir de la fecha de presentación de la solicitud. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo acuerdo se haya solicitado con respecto a dichas solicitudes con arreglo al apartado 1 de dicho artículo notificarán a la autoridad otorgante su decisión sobre la solicitud en un plazo de tres meses. Cuando la autoridad otorgante no reciba respuesta en un plazo de tres meses, se considerará que las autoridades consultadas han dado su acuerdo y que la autoridad otorgante puede conceder la autorización. La ampliación del plazo a tres meses para los Estados miembros a los que se ha solicitado acuerdo en aplicación del artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 se aplicará a las solicitudes que se hayan recibido después del 27 de marzo de 2020.

3. Cuando un Estado miembro considere 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 haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en el apartado 1. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos comprendidos entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, o entre el 12 de diciembre de 2019 y el 31 de agosto de 2020, o al período de seis meses o a cualquier combinación de ellos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias comunitarias siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de licencias comunitarias durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en el apartado 1, previa notificación a la Comisión. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Artículo 9

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/798, los plazos para renovar los certificados de seguridad únicos que, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de seis meses. En consecuencia, los certificados de seguridad únicos de que se trate seguirán siendo válidos.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, la validez de las autorizaciones de seguridad que, de conformidad con la disposición mencionada, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada 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 siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos mencionados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, al período de seis meses mencionado en los apartados 1 y 2 respectivamente, o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de seguridad únicos o la ampliación del período de validez de las autorizaciones de seguridad siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

Artículo 10

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE, los plazos para renovar los certificados de seguridad que, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de seis meses. En consecuencia, los certificados de seguridad de que se trate seguirán siendo válidos.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, los plazos para renovar las autorizaciones de seguridad que, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de seis meses. En consecuencia, las autorizaciones de seguridad de que se trate seguirán siendo válidas.

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 haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, a los períodos de seis meses indicados en los apartados 1 y 2 respectivamente o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de seguridad o de las autorizaciones de seguridad siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

Artículo 11

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 14, apartado 5, de la Directiva 2007/59/CE, la validez de las licencias que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada por un período de seis meses a partir de la fecha de caducidad de cada una de ellas.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 16 de la Directiva 2007/59/CE y en los anexos II y VII de dicha Directiva, los plazos para llevar a cabo las verificaciones periódicas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso. En consecuencia, seguirán siendo válidas las licencias a que se refiere el artículo 14 y los certificados del artículo 15 de dicha Directiva.

3. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de las licencias o la realización de las verificaciones periódicas siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, al período de seis meses indicado en los apartados 1 y 2 respectivamente o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias o la realización de las verificaciones periódicas siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

5. Cuando un Estado miembro no se haya enfrentado ni probablemente vaya a enfrentarse a dificultades que hagan inviable la renovación de licencias o la realización de las verificaciones periódicas durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por el brote de COVID-19, o en el caso de que haya adoptado medidas nacionales adecuadas para paliar esas dificultades, dicho Estado miembro podrá decidir no aplicar lo dispuesto en los apartados 1 y 2, previa notificación a la Comisión. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros y publicará un anuncio en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Artículo 12

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 23, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, cuando una autoridad otorgante haya dispuesto una revisión a intervalos regulares, los plazos para llevar a cabo dicha revisión que, de conformidad con dichas disposiciones, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de seis meses.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 24, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, la validez de las licencias temporales que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada por un período de seis meses a partir de la fecha de fin de validez indicada en cada una de ellas.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 25, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, la autoridad otorgante se pronunciará sobre las solicitudes presentadas entre el 12 de enero de 2020 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 de dicha Directiva.

4. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de la revisión a intervalos regulares o el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias en los casos en que las licencias hayan sido previamente revocadas siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 el apartado 1 según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias en los casos en los que las licencias hayan sido previamente revocadas, siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

Artículo 13

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

No obstante lo dispuesto en el artículo 24, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, cuando una autoridad otorgante determine, basándose en una comprobación con arreglo a dicha disposición, efectuada en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, que una empresa ferroviaria ya no puede cumplir los requisitos de capacidad financiera del artículo 20 de dicha Directiva, podrá decidir, antes del 31 de agosto de 2020, no suspender ni revocar la licencia de la empresa ferroviaria, siempre que no se comprometa la seguridad y que existan perspectivas realistas de un saneamiento financiero satisfactorio de la empresa ferroviaria en los seis meses siguientes.

Artículo 14

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 96/50/CE, los plazos para someterse a exámenes médicos que, de conformidad con la disposición mencionada, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de seis meses. En consecuencia, seguirán siendo válidos los títulos de patrón de embarcaciones de las personas obligadas a pasar los exámenes médicos a que se refiere el artículo 6, apartado 2, de dicha Directiva.

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 haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en el apartado 1. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, al período de seis meses indicado en el apartado 1 o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que la realización de exámenes médicos siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

Artículo 15

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/1629, la validez de los certificados de navegación interior de la Unión que, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada 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, en principio, hubieran caducado o caduquen entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerará prorrogada 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 o de los documentos a que se refiere el apartado 2 siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, a los períodos de seis meses indicados en los apartados 1 y 2 respectivamente, o a ambos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 para que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión o los documentos a que se refiere el apartado 2 siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

Artículo 16

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, los plazos para llevar a cabo la revisión periódica de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias que, de conformidad con la disposición mencionada, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados hasta el 30 de noviembre de 2020.

2. Como excepción a lo dispuesto en el anexo III, parte B, punto 13.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, si en 2020 los ejercicios no hubieran podido realizarse o no pudieran realizarse en los intervalos especificados en dicho punto, deberán realizarse al menos dos veces en 2020, 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 18 meses para la realización de los diversos tipos de prácticas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero como máximo hasta el 31 de diciembre de 2020.

4. A efectos de los requisitos establecidos 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 al menos 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 del presente artículo se han realizado también en 2020.

5. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los diversos tipos de prácticas mencionadas en el anexo III, parte B, puntos 13.7 y 18.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004 siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los plazos y períodos indicados en los apartados 1 y 3, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, a los plazos o al período de seis meses indicados en los apartados 1 y 3 respectivamente, o a cualquier combinación de ellos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

6. Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 5, 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 plazos y períodos indicados en los apartados 1 y 3 respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los diversos tipos de prácticas siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

Artículo 17

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva 2005/65/CE, los plazos para llevar a cabo la revisión de las evaluaciones de la protección portuaria y de los planes de protección portuaria que, de conformidad con dicho artículo, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero como máximo hasta el 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 18 meses para la realización de las prácticas de formación que, de conformidad con el anexo mencionado, en principio, hubieran expirado o expiren entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020 se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero como máximo hasta el 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 al menos una vez al año, se considerará que las prácticas de formación realizadas en 2021 durante el período cubierto por una autorización concedida con arreglo al apartado 4 del presente artículo se han realizado también 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 siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que haya adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los plazos y períodos indicados en los apartados 1 y 2, según corresponda. Dicha solicitud podrá referirse al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de agosto de 2020, a los plazos y períodos de seis meses indicados en los apartados 1 y 2, o a cualquier combinación de ellos. Se enviará a la Comisión a más tardar el 1 de agosto de 2020.

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 plazos y el período indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación para que refleje el período durante el cual es probable que la revisión de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los planes de protección portuaria o la realización de las prácticas de formación siga siendo inviable, sin que, en cualquier caso, se superen los seis meses.

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

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*.

Se aplicará a partir del 4 de junio de 2020.

No obstante, el artículo 3, apartado 4, el artículo 4, apartado 6, el artículo 5, apartado 5, el artículo 7, apartado 5, el artículo 8, apartado 5, y el artículo 11, apartado 5, se aplicarán a partir del 28 de mayo de 2020.

Los párrafos primero, segundo y tercero del presente artículo se entienden sin perjuicio del efecto retroactivo previsto en los artículos 2 a 17.

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

Hecho en Bruselas, el 25 de mayo de 2020.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*La Presidenta*
D. M. SASSOLI	A. METELKO-ZGOMBIĆ

REGLAMENTO (UE) 2020/699 DEL CONSEJO

de 25 de mayo de 2020

de medidas temporales relativas a la junta general de las sociedades europeas (SE) y la asamblea general de las sociedades cooperativas europeas (SCE)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 352,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Vista la aprobación del Parlamento Europeo,

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

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

(1) Con el fin de contener el brote de COVID-19, declarado pandemia el 11 de marzo de 2020 por la Organización Mundial de la Salud, los Estados miembros han dispuesto un conjunto de medidas sin precedentes, en particular medidas de confinamiento y de distanciamiento social de las personas.

(2) Dichas medidas pueden impedir a las sociedades mercantiles cumplir sus obligaciones legales derivadas del Derecho de sociedades nacional y de la Unión, especialmente por dificultarles de manera considerable la celebración de juntas o asambleas generales.

(3) En el plano nacional, los Estados miembros han dispuesto medidas de emergencia para apoyar a las sociedades mercantiles, y facilitarles los instrumentos y la flexibilidad que resultan necesarios en las excepcionales circunstancias actuales causadas por la pandemia de COVID-19. En particular, muchos Estados miembros han autorizado el uso de herramientas y procesos digitales para celebrar juntas o asambleas generales, y han ampliado los plazos para su celebración en 2020.

(4) En el plano de la Unión, el Reglamento (CE) n.º 2157/2001 del Consejo [1] regula las sociedades europeas (SE) y el Reglamento (CE) n.º 1435/2003 del Consejo [2] regula las sociedades cooperativas europeas (SCE). Ambos Reglamentos disponen la obligación de celebrar una junta o asamblea general en los seis meses siguientes al cierre del ejercicio. Habida cuenta de las excepcionales circunstancias actuales causadas por la pandemia de COVID-19, debe establecerse una excepción temporal a esa obligación. Puesto que la celebración de juntas o asambleas generales es esencial para garantizar que se adopten oportunamente las decisiones necesarias desde el punto de vista jurídico y económico, las SE y las SCE deben poder celebrar su junta o asamblea general en un plazo de doce meses a partir del cierre del ejercicio, a condición de que se celebre a más tardar el 31 de diciembre de 2020. Al tratarse de una medida temporal provocada por las circunstancias excepcionales causadas por la pandemia de COVID-19, dicha excepción solo ha de aplicarse a las juntas o asambleas generales que deban celebrarse en 2020.

(5) Las únicas competencias que se otorgan en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) para la adopción del presente Reglamento, se encuentran en su artículo 352.

(6) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, establecer una solución temporal de emergencia para las SE y las SCE que les permita una excepción a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 2157/2001 y en el Reglamento (CE) n.º 1435/2003 en relación con los plazos de celebración de la junta o asamblea general, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea (TUE). De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

---

[1] Reglamento (CE) n.º 2157/2001 del Consejo, de 8 de octubre de 2001, por el que se aprueba el Estatuto de la Sociedad Anónima Europea (SE) (DO L 294 de 10.11.2001, p. 1).

[2] Reglamento (CE) n.º 1435/2003 del Consejo, de 22 de julio de 2003, relativo al Estatuto de la sociedad cooperativa europea (SCE) (DO L 207 de 18.8.2003, p. 1).

(7) Teniendo en cuenta que el plazo de seis meses indicado en los Reglamentos (CE) n.º 2157/2001 y (CE) n.º 1435/2003 expirará en mayo o junio de 2020, y que es preciso tener en cuenta los plazos de convocatoria, el presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia.

(8) En vista de esta urgencia, se ha considerado adecuado establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al TUE, al TFUE y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Medida temporal relativa a las juntas generales de las sociedades europeas (SE)

En caso de que, de conformidad con el artículo 54, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 2157/2001, se deba celebrar una junta general de una SE en 2020, la SE podrá celebrarla, no obstante lo dispuesto en dicho artículo, en un plazo de doce meses a partir del cierre del ejercicio, siempre que se celebre a más tardar el 31 de diciembre de 2020.

Artículo 2

Medida temporal relativa a las asambleas generales de las sociedades cooperativas europeas (SCE)

En caso de que, de conformidad con el artículo 54, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1435/2003, se deba celebrar una asamblea general de una SCE en 2020, la SCE podrá celebrarla, no obstante lo dispuesto en dicho artículo, en un plazo de doce meses a partir del cierre del ejercicio, siempre que se celebre a más tardar el 31 de diciembre de 2020.

Artículo 3

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 25 de mayo de 2020.

Por el Consejo
El Presidente
G. GRLIĆ RADMAN

DIRECTIVAS

DIRECTIVA (UE) 2020/700 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 25 de mayo de 2020

que modifica las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en lo relativo a la prórroga de sus periodos de transposición

(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, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ([1]),

Considerando lo siguiente:

(1) De conformidad con el artículo 57, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) y el artículo 33, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]), los Estados miembros deberían haber adoptado las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a las correspondientes disposiciones de dichas Directivas el 16 de junio de 2019 a más tardar. No obstante, con arreglo al artículo 57, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797 y al artículo 33, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, los Estados miembros tenían la posibilidad de prorrogar un año el período de transposición.

(2) Diecisiete Estados miembros han remitido notificaciones a la Comisión y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Agencia») acerca de una prórroga de los plazos de transposición de las Directivas (UE) 2016/797 y 2016/798 al 16 de junio de 2020.

(3) Debido a la extraordinaria e imprevisible situación causada por el brote de COVID-19, algunos de dichos Estados miembros están teniendo dificultades para completar los trabajos legislativos dentro de los plazos de transposición previstos y, por consiguiente, corren el riesgo de incumplir dichos plazos. Este incumplimiento podría crear inseguridad urídica para la industria ferroviaria, las autoridades nacionales y la Agencia en relación con la legislación aplicable a la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias. Las dificultades de algunos Estados miembros para transponer las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 como resultado del brote de COVID-19 tienen consecuencias negativas para el sector ferroviario.

(4) Es esencial aportar claridad y seguridad jurídicas a la industria ferroviaria permitiendo, en su caso, que los Estados miembros sigan aplicando, desde el 16 de junio de 2020 y por un tiempo limitado, las Directivas 2004/49/CE ([4]) y 2008/57/CE ([5]) del Parlamento Europeo y del Consejo.

([1]) Posición del Parlamento Europeo de 15 de mayo de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 25 de mayo de 2020.

([2]) Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

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

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

([5]) Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1)

(5) Puesto que el brote de COVID-19 se produjo en la fase final de la adopción de las medidas de transposición nacionales de las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798, se debe conceder a los Estados miembros un periodo adicional para que completen el proceso de transposición.

(6) Los plazos de transposición de las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 deben prorrogarse hasta el 31 de octubre de 2020. Las fechas de derogación de las Directivas 2004/49/CE y 2008/57/CE, establecidas en el artículo 58 de la Directiva (UE) 2016/797 y el artículo 34 de la Directiva (UE) 2016/798, respectivamente, deben ajustarse en consecuencia.

(7) Se han adoptado una serie de actos delegados sobre la base de la Directiva (UE) 2016/798 en los que se reflejan los plazos de transposición previos. En vista de la situación actual, esos actos delegados necesitan alinearse con el nuevo plazo de transposición.

(8) Teniendo en cuenta la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales causadas por el brote de COVID-19, se consideró oportuno establecer una excepción al plazo de ocho semanas indicado 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 (TEU), al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

(9) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, modificar las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en vista del brote de COVID-19, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones o efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TUE. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(10) Procede, por lo tanto, modificar las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en consecuencia.

(11) A fin de permitir la rápida aplicación de las medidas previstas en la presente Directiva, su entrada en vigor debe tener lugar con carácter de urgencia el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificación de la Directiva (UE) 2016/797

La Directiva (UE) 2016/797 se modifica como sigue:

1) En el artículo 54, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. A más tardar desde el 16 de junio de 2019, la Agencia desempeñará las labores de autorización con arreglo a los artículos 21 y 24 y las tareas a que se refiere el artículo 19 con respecto a las zonas de uso en los Estados miembros que no hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión con arreglo al artículo 57, apartado 2. No obstante lo dispuesto en los artículos 21 y 24, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión con arreglo al artículo 57, apartado 2, podrán seguir concediendo autorizaciones de conformidad con la Directiva 2008/57/CE hasta el 16 de junio de 2020. No obstante lo dispuesto en los artículos 21 y 24, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión con arreglo al artículo 57, apartado 2 *bis*, podrán seguir concediendo autorizaciones de conformidad con la Directiva 2008/57/CE hasta el 31 de octubre de 2020.».

2) En el artículo 57, se inserta el apartado siguiente:

«2 *bis*. Los Estados miembros que hayan prorrogado el período de transposición de conformidad con el apartado 2 podrán prorrogarlo de nuevo hasta el 31 de octubre de 2020. Sus medidas de transposición serán aplicables a partir de dicha fecha. Esos Estados miembros notificarán a la Agencia y a la Comisión al respecto a más tardar el 29 de mayo de 2020.».

3) En el artículo 58, párrafo primero, la fecha «16 de junio de 2020» se sustituye por «31 de octubre de 2020».

Artículo 2

Modificación de la Directiva (UE) 2016/798

La Directiva (UE) 2016/798 se modifica como sigue:

1) Se inserta el artículo siguiente:

«*Artículo 6 bis*

Alineación de los MCS con los plazos revisados

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 27 para alinear las fechas de aplicación de los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 6, apartado 6, al plazo de transposición establecido en el artículo 33, apartado 2 *bis*. El procedimiento previsto en el artículo 27 *bis* se aplicará a los actos delegados adoptados en virtud del presente artículo.».

2) En el artículo 27 se añade el apartado siguiente:

«7. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 6 *bis* se conferirán a la Comisión a partir del 28 de mayo de 2020 hasta el 31 de octubre de 2020.».

3) Se inserta el artículo siguiente:

«*Artículo 27 bis*

Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor sin dilación y serán aplicables en tanto no se formule objeción alguna conforme al apartado 2. La notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo expondrá los motivos por los cuales se ha utilizado el procedimiento de urgencia.

2. Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 27, apartado 6. En tal caso, la Comisión derogará el acto de que se trate inmediatamente después de que el Parlamento Europeo o el Consejo le haya notificado su decisión de formular objeciones.».

4) En el artículo 31, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. A partir del 16 de junio de 2019 a más tardar, la Agencia asumirá los cometidos relacionados con las certificaciones conforme al artículo 10 con respecto a las áreas de uso que se encuentren en los Estados miembros que no hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión conforme al artículo 33, apartado 2. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión conforme al artículo 33, apartado 2, podrán seguir expidiendo certificados de conformidad con la Directiva 2004/49/CE hasta el 16 de junio de 2020. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión conforme al artículo 33, apartado 2 *bis*, podrán seguir expidiendo certificados de conformidad con la Directiva 2004/49/CE hasta el 31 de octubre de 2020.».

5) En el artículo 33, se inserta el apartado siguiente:

«2 *bis*. Los Estados miembros que hayan prorrogado el período de transposición de conformidad con el apartado 2 podrán prorrogarlo de nuevo hasta el 31 de octubre de 2020. Sus medidas de transposición serán aplicables a partir de dicha fecha. Esos Estados miembros notificarán a la Agencia y a la Comisión al respecto a más tardar el 29 de mayo de 2020.».

6) En el artículo 34, párrafo primero, la fecha «16 de junio de 2020» se sustituye por «31 de octubre de 2020».

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 25 de mayo de 2020.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*La Presidenta*
D. M. SASSOLI	A. METELKO-ZGOMBIĆ

DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2020/701 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 25 de mayo de 2020

relativa a la concesión de ayuda macrofinanciera a los socios de la ampliación y de la vecindad en el contexto de la pandemia de la COVID-19

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular, su artículo 212, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ([1]),

Considerando lo siguiente:

(1) La pandemia de la COVID-19 tiene efectos muy perjudiciales sobre la estabilidad económica y financiera de las regiones cubiertas por las políticas de ampliación y vecindad. Los socios se enfrentan en la actualidad a una situación presupuestaria y de balanza de pagos débil y en rápido deterioro, y sus economías se encaminan hacia la recesión. Está justificado que la Unión actúe rápida y resueltamente en apoyo de esas economías. Por consiguiente, la presente Decisión se refiere a diez socios: la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, Kosovo *, Montenegro y la República de Macedonia del Norte entre los socios de la ampliación; Georgia, la República de Moldavia y Ucrania entre los socios de la Vecindad Oriental; y el Reino Hachemí de Jordania y la República de Túnez entre los socios de la Vecindad Meridional (en lo sucesivo, «socios»).

(2) La urgencia de la ayuda se deriva de la necesidad inmediata de los socios de recibir fondos, como complemento de los procedentes de otros instrumentos de la Unión, las instituciones financieras internacionales, los Estados miembros y otros donantes bilaterales. Ello es necesario con el fin de permitir un margen de maniobra a corto plazo para que las autoridades de los socios puedan aplicar medidas encaminadas a contrarrestar las repercusiones económicas derivadas de la pandemia de la COVID-19.

(3) Las autoridades de cada socio y el Fondo Monetario Internacional (FMI) han acordado ya un programa económico que estará respaldado por un acuerdo de crédito con el FMI, o se espera que lo acuerden en breve.

(4) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe ser un instrumento financiero excepcional por el que se preste apoyo, no vinculado ni asignado, a la balanza de pagos, al objeto de hacer frente a las necesidades inmediatas de financiación exterior del beneficiario, paralelamente a un acuerdo de crédito no cautelar con el FMI supeditado a un programa concertado de reformas económicas. En el contexto de la pandemia de la COVID-19, la ayuda macrofinanciera de la Unión también debe ponerse a disposición de socios que reciben financiación de emergencia del FMI, que puede ejecutarse sin condiciones ni medidas previas, por ejemplo, por medio del Instrumento de Financiación Rápida. Dicha ayuda, como consecuencia de ello, ha de tener una menor duración, limitarse a dos desembolsos y respaldar la ejecución de un programa que englobe una serie limitada de medidas de reforma.

([1]) Posición del Parlamento Europeo de 15 de mayo de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 20 de mayo de 2020.

* Esta denominación se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244 (1999) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la opinión de la CIJ sobre la declaración de independencia de Kosovo.

(5) La ayuda financiera de la Unión a los socios es coherente con las políticas de ampliación y de vecindad de la Unión.

(6) Habida cuenta de que los socios son bien parte del proceso de ampliación o están en fase previa o bien son socios contemplados en la Política Europea de Vecindad, pueden optar a la ayuda macrofinanciera de la Unión.

(7) Habida cuenta de que se espera que las necesidades de financiación exterior de los socios, que están empeorando drásticamente, sean muy superiores a los recursos que proporcionará el FMI y otras instituciones multilaterales, se considera que, en las excepcionales circunstancias actuales, la ayuda macrofinanciera de la Unión a los socios constituye una respuesta adecuada a sus peticiones de apoyo a su estabilización económica. La ayuda macrofinanciera de la Unión respaldaría la estabilización económica, complementando los recursos puestos a disposición en el marco del acuerdo de crédito con el FMI.

(8) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe estar encaminada a apoyar el restablecimiento de una situación de financiación exterior sostenible para los socios, respaldando así su nuevo desarrollo económico y social.

(9) La determinación del importe de la ayuda macrofinanciera de la Unión se basa en una estimación preliminar de las necesidades residuales de financiación exterior de cada socio, y tiene en cuenta su capacidad de financiarse con sus propios recursos, particularmente con las reservas de divisas de que dispone. La ayuda macrofinanciera de la Unión debe complementar los programas y recursos del FMI y del Banco Mundial. La determinación del importe de la ayuda también tiene en cuenta la necesidad de garantizar un reparto equitativo de la carga entre la Unión y los demás donantes, así como la situación en materia de activación de los demás instrumentos de financiación exterior de la Unión y el valor añadido de la participación global de la Unión.

(10) La Comisión debe garantizar que la ayuda macrofinanciera de la Unión se ajuste, sustancialmente y desde el punto de vista jurídico, a los principios fundamentales, los objetivos y las medidas adoptadas en los distintos ámbitos de la acción exterior y otras políticas pertinentes de la Unión.

(11) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe apoyar la política exterior de la Unión respecto de los socios. La Comisión y el Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE) deben colaborar estrechamente en todas las fases de la operación de ayuda macrofinanciera con el fin de coordinar la política exterior de la Unión y garantizar su coherencia.

(12) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe apoyar el compromiso de los socios con los valores compartidos con la Unión, tales como la democracia, el Estado de Derecho, la buena gobernanza, el respeto de los derechos humanos, el desarrollo sostenible y la reducción de la pobreza, así como su compromiso con los principios de un comercio abierto, regulado y justo.

(13) Debe ser condición previa para conceder la ayuda macrofinanciera de la Unión que los socios respeten unos mecanismos democráticos eficaces, tales como un sistema parlamentario multipartidista y el Estado de Derecho, y garanticen el respeto de los derechos humanos. Además, la ayuda macrofinanciera de la Unión debe tener como objetivos específicos fortalecer la eficiencia, la transparencia y la rendición de cuentas de los sistemas de gestión de las finanzas públicas de los socios y promover las reformas estructurales en favor de un crecimiento duradero e integrador, la creación de empleo y el saneamiento presupuestario. La Comisión y el SEAE deben controlar regularmente tanto el cumplimiento de las condiciones previas como la consecución de esos objetivos.

(14) Con objeto de garantizar una protección eficaz de los intereses financieros de la Unión asociados a su ayuda macrofinanciera, es necesario que los socios adopten medidas que permitan prevenir y combatir el fraude, la corrupción y cualesquiera otras irregularidades en el marco de dicha ayuda. Además, conviene adoptar disposiciones para que la Comisión realice verificaciones, y el Tribunal de Cuentas, auditorías, y la Fiscalía Europea ejerza sus competencias.

(15) El desembolso de la ayuda macrofinanciera de la Unión debe realizarse sin perjuicio de las facultades del Parlamento Europeo y del Consejo en calidad de autoridad presupuestaria.

(16) Los importes de la dotación requerida para la ayuda macrofinanciera deben ser compatibles con los créditos presupuestarios previstos en el marco financiero plurianual.

(17) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe ser gestionada por la Comisión. Con objeto de garantizar que el Parlamento Europeo y el Consejo estén en condiciones de seguir la aplicación de la presente Decisión, la Comisión debe informarles regularmente de la evolución de la ayuda y facilitarles los documentos pertinentes.

(18) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución de la presente Decisión, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]).

(19) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe estar supeditada a condiciones de política económica, que se determinarán en un memorando de entendimiento (en lo sucesivo, «Memorando de Entendimiento»). A fin de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación y por motivos de eficiencia, debe facultarse a la Comisión para negociar tales condiciones con las autoridades del socio bajo la supervisión del comité de representantes de los Estados miembros previsto por el Reglamento (UE) n.º 182/2011. Según lo dispuesto en dicho Reglamento, en todos aquellos casos que difieran de los previstos en él, debe aplicarse, como norma general, el procedimiento consultivo. Considerando que una ayuda superior a 90 millones EUR puede tener efectos significativos, conviene utilizar el procedimiento de examen según se especifica en el Reglamento (UE) n.º 182/2011 para operaciones superiores a dicho umbral. Considerando el importe de la ayuda macrofinanciera de la Unión a cada país socio, el procedimiento consultivo debe aplicarse a la aprobación del Memorando de Entendimiento con Montenegro y el procedimiento de examen a la adopción del Memorando de Entendimiento con los restantes socios a los que se refiere la presente Decisión, aplicándose las mismas modalidades para reducir, suspender o cancelar dicha ayuda.

(20) Dado que el objetivo de la presente Decisión a saber, apoyar la economía de los socios que se enfrentan en la actualidad a una situación presupuestaria y de balanza de pagos débil y en rápido deterioro, y sus economías se encaminan hacia la recesión, como consecuencia de la pandemia de la COVID-19, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembro, sino que, debido a las dimensiones y los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Decisión no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(21) Teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales causadas por la pandemia de la COVID-19 y sus consecuencias económicas, conviene establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto 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.

(22) La presente Decisión 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 LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La Unión pondrá una ayuda macrofinanciera (en lo sucesivo, la «ayuda macrofinanciera de la Unión») a disposición de la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, Georgia, el Reino Hachemí de Jordania, Kosovo, la República de Moldavia, Montenegro, la República de Macedonia del Norte, la República de Túnez y Ucrania (en lo sucesivo, «socios»), por un importe máximo total de 3 000 millones EUR, con vistas a respaldar la estabilización de su economía y la realización de un importante programa de reformas. La ayuda contribuirá a cubrir las necesidades urgentes en materia de balanza de pagos de los socios establecidas en el programa respaldado por el FMI y se distribuirá de la forma siguiente:

a) 180 millones EUR para la República de Albania;

b) 250 millones EUR para Bosnia y Herzegovina;

c) 150 millones EUR para Georgia;

d) 200 millones EUR para el Reino Hachemí de Jordania;

e) 100 millones EUR para Kosovo;

f) 100 millones EUR para la República de Moldavia;

g) 60 millones EUR para Montenegro;

h) 160 millones EUR para la República de Macedonia del Norte;

i) 600 millones EUR para la República de Túnez;

j) 1 200 millones EUR para Ucrania.

([2]) Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

2. El importe total de la ayuda macrofinanciera de la Unión se proporcionará a cada socio en forma de préstamos. La Comisión estará autorizada, en nombre de la Unión, a tomar prestados los fondos necesarios en los mercados de capitales o de las entidades financieras para, a continuación, prestarlos al socio. Los préstamos tendrán un plazo de vencimiento medio máximo de 15 años.

3. El desembolso de la ayuda financiera comunitaria será gestionado por la Comisión ateniéndose a los acuerdos o memorandos establecidos entre el FMI y el socio. La Comisión informará periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo de la evolución de la ayuda macrofinanciera de la Unión, incluidos los desembolsos correspondientes, y facilitará oportunamente a ambas instituciones los documentos pertinentes.

4. La ayuda macrofinanciera de la Unión estará disponible durante un periodo de 12 meses a partir del día siguiente a la entrada en vigor del Memorando de Entendimiento a que se hace referencia en el artículo 3, apartado 1.

5. Si las necesidades de financiación de un socio disminuyen sustancialmente durante el período de desembolso de la ayuda macrofinanciera de la Unión, en comparación con las previsiones iniciales, la Comisión, actuando con arreglo al artículo 7, apartado 2, reducirá, suspenderá o cancelará, el importe de la ayuda.

Artículo 2

1. Será condición previa para conceder la ayuda macrofinanciera de la Unión que el socio respete unos mecanismos democráticos eficaces,tales como un sistema parlamentario multipartidista, y el Estado de Derecho, y que garantice el respeto de los derechos humanos.

2. La Comisión y el SEAE controlarán el cumplimiento de la condición previa establecida en el apartado 1 a lo largo de todo el período de vigencia de la ayuda macrofinanciera de la Unión.

3. Los apartados 1 y 2 se aplicarán de conformidad con la Decisión 2010/427/UE del Consejo ([3]).

Artículo 3

1. La Comisión, con arreglo al artículo 7, apartado 2, acordará con las autoridades de cada socio una política económica y unas condiciones financieras claramente definidas, centradas en las reformas estructurales y en unas finanzas públicas saneadas, a las que se supeditará el desembolso de la ayuda macrofinanciera de la Unión. Dichas política económica y condiciones financieras se establecerán en un Memorando de Entendimiento, que incluirá un calendario para el cumplimiento de las mencionadas condiciones. La política económica y las condiciones financieras establecidas en el Memorando de Entendimiento serán compatibles con los acuerdos o memorandos a que se hace referencia en el artículo 1, apartado 3, con inclusión de los programas de reforma estructural y ajuste macroeconómico ejecutados por el socio con el apoyo del FMI.

2. Las condiciones a que se hace referencia en el apartado 1 tenderán, en particular, a fomentar la eficiencia, la transparencia y la rendición de cuentas de los sistemas de gestión de las finanzas públicas en los socios, particularmente en lo que se refiere a la utilización de la ayuda macrofinanciera de la Unión. Al diseñar las medidas de política también se deberán tomar debidamente en cuenta los progresos en la apertura mutua del mercado, el desarrollo de un comercio equitativo y basado en normas y otras prioridades en el contexto de la política exterior de la Unión. La Comisión supervisará periódicamente los avances en el logro de esos objetivos.

3. Las condiciones financieras detalladas de la ayuda macrofinanciera de la Unión se establecerán en un acuerdo de préstamo que deberán celebrar la Comisión y las autoridades de cada socio por separado (en lo sucesivo, «acuerdo de préstamo»).

4. La Comisión verificará periódicamente que las condiciones mencionadas en el artículo 4, apartado 3, sigan cumpliéndose, en particular que las políticas económicas del socio sean compatibles con los objetivos de la ayuda macrofinanciera de la Unión. Para ello, la Comisión actuará en estrecha coordinación con el FMI y el Banco Mundial y, en caso necesario, con el Parlamento Europeo y el Consejo.

Artículo 4

1. A reserva a las condiciones del apartado 3, la Comisión pondrá a disposición la ayuda macrofinanciera de la Unión a través de un préstamo desembolsado en dos tramos. La cuantía de cada tramo se determinará en el Memorando de Entendimiento.

([3]) Decisión 2010/427/UE del Consejo, de 26 de julio de 2010, por la que se establece la organización y el funcionamiento del Servicio Europeo de Acción Exterior (DO L 201 de 3.8.2010, p. 30).

2. Los importes de la ayuda macrofinanciera de la Unión se dotarán, cuando sea preciso, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE, Euratom) n.º 480/2009 del Consejo ([4]).

3. La Comisión decidirá el desembolso de los tramos, de cumplirse todas las condiciones siguientes:

a) la condición previa establecida en el artículo 2;

b) una trayectoria satisfactoria continuada en la ejecución de un acuerdo de crédito no cautelar del FMI; y

c) el cumplimiento satisfactorio de las condiciones financieras y de política económica acordadas en el Memorando de Entendimiento.

El desembolso del segundo tramo se realizará, en principio, como mínimo tres meses después del desembolso del primero.

4. En caso de que no se cumplan las condiciones a que se refiere el apartado 3, párrafo primero, la Comisión suspenderá temporalmente o cancelará el desembolso de la ayuda macrofinanciera de la Unión. En tal caso, informará al Parlamento Europeo y al Consejo de las razones de tal suspensión o cancelación.

5. La ayuda macrofinanciera de la Unión se abonará al banco central del socio. A reserva de las disposiciones que han de establecerse en el Memorando de Entendimiento, incluida una confirmación de las necesidades residuales de financiación del presupuesto, los fondos de la Unión podrán transferirse al Ministerio de Hacienda del socio como beneficiario final.

Artículo 5

1. Las operaciones de empréstito y de préstamo relacionadas con la ayuda macrofinanciera de la Unión deberán realizarse en euros aplicando la misma fecha de valor y no implicarán a la Unión en la transformación de plazos de vencimiento ni la expondrán a ningún riesgo asociado a los tipos de cambio o de interés, ni a ningún otro tipo de riesgo comercial.

2. Cuando las circunstancias lo permitan, y si el socio así lo solicita, la Comisión podrá tomar las medidas necesarias para garantizar la inclusión de una cláusula de reembolso anticipado en las condiciones del préstamo que venga acompañada de una cláusula correspondiente en las condiciones de las operaciones de empréstito.

3. Cuando las circunstancias permitan una mejora del tipo de interés del préstamo y si el socio así lo solicita, la Comisión podrá decidir refinanciar la totalidad o una parte de sus empréstitos iniciales o reestructurar las condiciones financieras correspondientes. Las operaciones de refinanciación o reestructuración se realizarán de conformidad con los apartados 1 y 4, y no tendrán como consecuencia la ampliación del plazo de vencimiento de los empréstitos afectados ni el aumento del importe de capital pendiente en la fecha de refinanciación o reestructuración.

4. Todos los gastos en que incurra la Unión en relación con las operaciones de empréstito y de préstamo que se realicen en el marco de la presente Decisión correrán a cargo del socio.

5. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de la evolución de las operaciones a que se hace referencia en los apartados 2 y 3.

Artículo 6

1. La ayuda macrofinanciera de la Unión se ejecutará de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) 2018/ 1046 del Parlamento Europeo y del Consejo ([5]).

2. La ayuda macrofinanciera de la Unión se ejecutará en régimen de gestión directa.

3. El acuerdo de préstamo contendrá disposiciones:

a) que garanticen que el país socio controla periódicamente que la financiación recibida con cargo al presupuesto general de la Unión se ha empleado adecuadamente, toma medidas apropiadas para prevenir las irregularidades y el fraude y, en caso necesario, emprende acciones legales para recuperar los fondos proporcionados en el marco de la presente Decisión que hayan sido objeto de una asignación indebida;

([4]) Reglamento (CE, Euratom) n.º 480/2009 del Consejo, de 25 de mayo de 2009, por el que se crea un Fondo de Garantía relativo a las acciones exteriores (DO L 145 de 10.6.2009, p. 10).

([5]) Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1296/2013, (UE) n.º 1301/2013, (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1304/2013, (UE) n.º 1309/2013, (UE) n.º 1316/2013, (UE) n.º 223/2014 y (UE) n.º 283/2014 y la Decisión n.º 541/2014/UE y por el que se deroga el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (DO L 193 de 30.7.2018, p. 1).

b) que garanticen la protección de los intereses financieros de la Unión, particularmente contemplando medidas específicas encaminadas a prevenir y combatir el fraude, la corrupción y otras posibles irregularidades que afecten a la ayuda macrofinanciera de la Unión, de conformidad con los Reglamentos del Consejo (CE, Euratom) n.º 2988/95 ([6]), (Euratom, CE) n.º 2185/96 ([7]) y el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([8]), y, en el caso de los Estados miembros que participen en la cooperación reforzada para la creación de la Fiscalía Europea, con el Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo ([9]). A tal fin, la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) será expresamente autorizada para llevar a cabo investigaciones en lo que se refiere a los controles y verificaciones *in situ*, incluidas operaciones digitales forenses y entrevistas;

c) que autoricen expresamente a la Comisión o a sus representantes a efectuar controles, tales como controles y verificaciones *in situ*;

d) que autoricen expresamente a la Comisión y al Tribunal de Cuentas a realizar auditorías tanto durante el período de disponibilidad de la ayuda macrofinanciera de la Unión como una vez finalizado dicho periodo, incluyendo auditorías documentales e *in situ* como, por ejemplo, las evaluaciones operativas;

e) que garanticen que la Unión está habilitada para proceder al cobro anticipado del préstamo si se determina que, en relación con la gestión de la ayuda macrofinanciera de la Unión, el socio ha cometido algún acto de fraude o de corrupción o en cualquier otra actividad ilegal contraria a los intereses financieros de la Unión; y

f) que garanticen que todos los gastos en que incurra la Unión en relación con las operaciones de empréstito y de préstamo que se realicen en el marco de la presente Decisión sean soportados por el país socio.

4. Antes de la ejecución de la ayuda macrofinanciera de la Unión, la Comisión determinará, por medio de una evaluación operativa, la solidez de las disposiciones financieras, los procedimientos administrativos y los mecanismos de control interno y externo del socio que sean pertinentes para la ayuda.

Artículo 7

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011 se aplicará a la ayuda macrofinanciera de la Unión en favor de Montenegro, mientras que el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011 se aplicará a la ayuda macrofinanciera de la Unión a los restantes socios cubiertos por la presente Decisión.

Artículo 8

1. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe acerca de la aplicación de la presente Decisión durante el año anterior, que incluirá una evaluación de dicha aplicación. El informe:

a) examinará los avances realizados en la ejecución de la ayuda macrofinanciera de la Unión;

b) evaluará la situación y las perspectivas económicas de los socios, así como los avances que se hayan conseguido en la ejecución de las medidas a que se refiere el artículo 3, apartado 1;

c) indicará la relación entre las condiciones de política económica establecidas en el Memorando de Entendimiento, los resultados económicos y presupuestarios registrados de los socios y las decisiones de la Comisión de desembolsar los tramos de la ayuda macrofinanciera de la Unión.

2. A más tardar dos años después de la expiración del período de disponibilidad a que se refiere el artículo 1, apartado 4, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación ex post, en el que se analizarán los resultados y la eficiencia de la ayuda macrofinanciera que la Unión haya prestado, así como la medida en que haya servido para cumplir los objetivos de la ayuda.

([6]) Reglamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 del Consejo, de 18 de diciembre de 1995, relativo a la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas (DO L 312 de 23.12.1995, p. 1).

([7]) Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones *in situ* que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades (DO L 292 de 15.11.1996, p. 2).

([8]) Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n.º 1074/1999 del Consejo (DO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

([9]) Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo, de 12 de octubre de 2017, por el que se establece una cooperación reforzada para la creación de la Fiscalía Europea (DO L 283 de 31.10.2017, p. 1).

Artículo 9

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

Hecho en Bruselas, el 25 de mayo de 2020.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*La Presidenta*
D. M. SASSOLI	A. METELKO-ZGOMBIĆ

II

(Actos no legislativos)

DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2020/702 DEL CONSEJO

de 20 de mayo de 2020

por la que se prorroga de nuevo la excepción temporal al Reglamento interno del Consejo establecida por la Decisión (UE) 2020/430 y prorrogada por la Decisión (UE) 2020/556 habida cuenta de las dificultades para viajar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 en la Unión

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 240, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

(1) La Decisión (UE) 2020/430 del Consejo ([1]) estableció una excepción por un período de un mes a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento interno del Consejo ([2]) por lo que respecta a las decisiones de aplicación del procedimiento escrito ordinario, de tomarlas el Comité de Representantes Permanentes de los Gobiernos de los Estados miembros (Coreper). Dicha excepción estaba prevista hasta el 23 de abril de 2020.

(2) La Decisión (UE) 2020/430 dispone que, si así lo justifica el mantenimiento de las circunstancias excepcionales, el Consejo podrá renovar dicha Decisión. El 21 de abril de 2020, mediante la Decisión (UE) 2020/556 ([3]), el Consejo prorrogó la excepción prevista en el artículo 1 de la Decisión (UE) 2020/430 por un período adicional de un mes a partir del 23 de abril de 2020. Dicha prórroga de la excepción expira el 23 de mayo de 2020.

(3) Dado que se mantienen las circunstancias excepcionales como consecuencia de la pandemia de COVID-19 y que siguen vigentes una serie de medidas extraordinarias de prevención y contención tomadas por los Estados miembros, es necesario prorrogar la excepción prevista en el artículo 1 de la Decisión (UE) 2020/430, prorrogada por la Decisión (UE) 2020/556, por un nuevo período limitado hasta el 10 de julio de 2020.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La excepción prevista en el artículo 1 de la Decisión (UE) 2020/430, prorrogada por la Decisión (UE) 2020/556, se prorroga de nuevo hasta el 10 de julio de 2020.

([1]) Decisión (UE) 2020/430 del Consejo, de 23 de marzo de 2020, relativa a una excepción temporal al Reglamento interno del Consejo habida cuenta de las dificultades para viajar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 en la Unión (DO L 88 I de 24.3.2020, p. 1).

([2]) Decisión 2009/937/UE del Consejo, de 1 de diciembre de 2009, por la que se aprueba su Reglamento interno (DO L 325 de 11.12.2009, p. 35).

([3]) Decisión (UE) 2020/556 del Consejo, de 21 de abril de 2020, por la que se prorroga la excepción temporal al Reglamento interno del Consejo establecida por la Decisión (UE) 2020/430 habida cuenta de las dificultades para viajar como consecuencia de la pandemia de COVID-19 en la Unión (DO L 128 I de 23.4.2020, p. 1).

Artículo 2

La presente Decisión surtirá efecto el día de su adopción.

Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 20 de mayo de 2020.

Por el Consejo
El Presidente
G. GRLIĆ RADMAN

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)

Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES