

# Diario Oficial

## de la Unión Europea

# L 293



Edición  
en lengua española

## Legislación

64.º año

16 de agosto de 2021

### Sumario

#### II Actos no legislativos

#### DECISIONES

- ★ **Decisión (UE) 2021/1356 de la Comisión, de 30 de junio de 2021, por la que se autoriza a Suecia a ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 4608]** ..... 1
- ★ **Decisión (UE) 2021/1357 de la Comisión, de 30 de junio de 2021, por la que se autoriza a Eslovenia a ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 4628]** ..... 5
- ★ **Decisión (UE) 2021/1358 de la Comisión, de 30 de junio de 2021, por la que se autoriza a Eslovaquia a ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 11 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 4629]** ..... 8
- ★ **Decisión (UE) 2021/1359 de la Comisión, de 30 de junio de 2021, por la que se autoriza a Alemania a ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 2 y 3 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 4638]** ..... 10
- ★ **Decisión (UE) 2021/1360 de la Comisión, de 30 de junio de 2021, por la que se autoriza a los Países Bajos a ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 2 y 3 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 4640]** ..... 14
- ★ **Decisión (UE) 2021/1361 de la Comisión, de 30 de junio de 2021, por la que se autoriza a Grecia a ampliar un período contemplado en el artículo 10 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 4650]** ..... 17
- ★ **Decisión (UE) 2021/1362 de la Comisión, de 30 de junio de 2021, por la que se autoriza a Irlanda a ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 4736]** ..... 19
- ★ **Decisión (UE) 2021/1363 de la Comisión, de 8 de julio de 2021, por la que se autoriza a Finlandia a ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 2, 16 y 17 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 4976]** ..... 22

# 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.

- ★ **Decisión (UE) 2021/1364 de la Comisión, de 9 de julio de 2021, por la que se autoriza a Polonia a ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 9, 10 y 11 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 5030] .....** 28
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2021/1365 de la Comisión, de 11 de agosto de 2021, relativa a la ampliación de las medidas adoptadas por el Ministerio de Sanidad de Croacia a fin de permitir la comercialización y el uso del biocida Biobor JF de conformidad con el artículo 55, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo [notificada con el número C(2021) 5929].....** 32

ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

- ★ **Reglamento n.º 142 de las Naciones Unidas — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor en lo que respecta a la instalación de sus neumáticos [2021/1366] .....** 34

## II

(Actos no legislativos)

## DECISIONES

## DECISIÓN (UE) 2021/1356 DE LA COMISIÓN

de 30 de junio de 2021

por la que se autoriza a Suecia a ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo

[notificada con el número C(2021) 4608]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para que el titular de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») finalice una formación continua que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021. El artículo 2, apartado 3, de dicho Reglamento amplía la validez del marcado del código armonizado de la Unión «95» correspondiente.
- (2) El artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las tarjetas de cualificación del conductor a que se refiere el anexo II de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (3) Mediante carta de 6 de mayo de 2021, Suecia presentó una solicitud motivada de autorización para ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, del Reglamento (UE) 2021/267. Suecia facilitó información adicional en apoyo de su solicitud mediante carta de 20 de mayo de 2021.
- (4) Mediante carta de 27 de mayo de 2021, Suecia redujo el alcance de su solicitud motivada.

<sup>(1)</sup> DO L 60 de 22.2.2021, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (5) Mediante su solicitud motivada, Suecia solicita, en primer lugar, una autorización para ampliar en seis meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de dicha disposición y del artículo 2, apartado 3; en segundo lugar, una autorización para ampliar en seis meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 5, de dicho Reglamento; y, por último, una autorización para ampliar en seis meses los períodos de diez meses contemplados en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, del Reglamento (UE) 2021/267, aunque solo aplicable a la finalización de la formación continua y su certificación, al mercado del código armonizado de la Unión «95» y a la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (6) Según la información facilitada por Suecia, es probable que la finalización de la formación continua y su certificación, el mercado del código armonizado de la Unión «95» y la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor en Suecia sigan sin ser factibles después del 30 de junio de 2021 debido a las medidas que este país ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (7) Entre estas medidas, que, según Suecia, deberían limitar drásticamente la capacidad para formar a conductores hasta finales de año, Suecia ha limitado a un máximo de ocho el número de personas que pueden estar presentes al mismo tiempo en una sesión de formación continua. Según este Estado miembro, esta medida daría lugar a una falta de capacidad para formar a los conductores, con la consiguiente imposibilidad de renovar todos los certificados de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») que expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (8) Según la información facilitada por Suecia, casi la mitad de los CAP válidos en este Estado miembro tendrán que renovarse entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2021, es decir, 85 000 CAP de un total de 190 000. Sin embargo, la estimación preliminar de las autoridades suecas es que su capacidad de formación se limite a aproximadamente 4 000-6 000 personas al mes, debido a las medidas adoptadas para contener la propagación de la COVID-19.
- (9) Según Suecia, aunque los cursos de formación continua se impartan a plena velocidad y con la máxima capacidad posible, miles de conductores seguirían sin poder recibir su formación continua obligatoria cada mes. Además, es probable que el elevado número de bajas por enfermedad de instructores y conductores afecte a estas estimaciones, ya que Suecia no les permite estar presentes en las actividades de formación continua si tienen algún tipo de síntoma de COVID-19.
- (10) Según la información facilitada por Suecia, no pudieron expedirse al menos 1 000 CAP durante el mes de marzo de 2021 debido a las limitaciones de capacidad, mientras que en abril de 2021 no pudieron expedirse, como mínimo, 5 000 CAP. Se prevé que estas cifras aumenten aún más en los próximos meses, cuando se produzca un brusco incremento del número de CAP que deben renovarse. Según las estimaciones de las autoridades suecas, se prevé que 9 500 CAP caduquen en el mes de julio de 2021, una estimación que no tiene en cuenta los CAP cuya validez ya fue prorrogada mediante la aplicación del Reglamento (UE) 2020/698 o del Reglamento (UE) 2021/267. Como consecuencia de ello, Suecia prevé que no dispondrá de suficiente capacidad de formación para renovar todos los CAP que caduquen.
- (11) La situación es especialmente problemática en lo que se refiere a la formación continua de los conductores con CAP válidos para el transporte de mercancías, que son titulares de un permiso de categoría C1, C1+E, C o C+E. Según la información facilitada por Suecia, muchos de estos conductores obtuvieron un CAP como derecho adquirido en virtud del artículo 4 de la Directiva 2003/59/CE. De conformidad con el artículo 8, apartado 2, de la Directiva 2003/59/CE, Suecia decidió que los conductores afectados tendrían que realizar un primer curso o formación continua con arreglo a la Directiva tras un período de siete años. Como consecuencia de ello, muchos de los CAP obtenidos como derecho adquirido expiraron y fueron renovados en septiembre de 2016, por un período de cinco años. Por lo tanto, dichos CAP serán válidos hasta septiembre de 2021.
- (12) Según la información facilitada por Suecia, este Estado miembro se encuentra todavía en plena tercera ola de la pandemia de COVID-19. Además, el despliegue de vacunas ha sido más lento de lo esperado en muchas partes del país. El 19 de mayo de 2021, el 40,7 % de la población había recibido una primera dosis, mientras que solo el 12,6 % tenía la pauta completa. Esto no deja claro cuándo se relajará la situación, cuándo se eliminarán o reducirán las medidas adoptadas para prevenir o contener la propagación de la COVID-19 ni cuándo podrá restablecerse, a raíz de ello, la capacidad de formación normal.

- (13) Sobre la base del actual plan elaborado por la Agencia de Salud Pública de Suecia, la limitación de ocho personas en las reuniones en interiores debe suavizarse cuando se establezca la propagación de la COVID-19, con el fin de aumentar este número a cincuenta personas. Sin embargo, todavía no se sabe en qué fecha podrán relajarse estas restricciones, ya que ello dependerá de la evolución de la pandemia en Suecia. Además, esta relajación de las restricciones todavía no permitiría restablecer la capacidad de formación, ya que varias instalaciones de formación acogen normalmente a unas trescientas personas.
- (14) Suecia considera que existe una escasez de conductores que sean titulares de un CAP. De acuerdo con sus informaciones, el 49 % de las empresas suecas de transporte revelaron en una encuesta reciente que tenían dificultades para contratar conductores. Aunque las restricciones aplicables en Suecia dificultan la formación de nuevos conductores, Suecia corre el riesgo de enfrentarse a una escasez considerable de conductores en caso de que sus CAP no puedan prorrogarse.
- (15) Sobre la base de la información facilitada por Suecia, es preciso prorrogar los períodos de diez meses contemplados en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, del Reglamento (UE) 2021/267 a fin de garantizar que el país tenga capacidad para llevar a cabo todas las actividades de formación continua necesarias. No obstante, Suecia considera que no es necesario prorrogar los períodos de diez meses contemplados en dichos artículos en la medida en que se apliquen a la formación continua y su certificación, al marcado del código armonizado de la Unión «95» y a la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor que, en principio, expirarían en el nuevo período prorrogado comprendido entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2021.
- (16) Según Suecia, el motivo para solicitar prórrogas de los períodos máximos admisibles de seis meses se debe a la gran acumulación de actividades de formación continua atrasadas, como se ha descrito anteriormente. El número de CAP que aún tienen que renovarse es mucho mayor de lo habitual, y Suecia no prevé que se restablezcan las cifras que serían previsibles normalmente antes de finales de año. Además, según este Estado miembro, se prevé una demanda elevada de actividades de formación continua para el período de otoño.
- (17) Según Suecia, las actividades de formación continua en cuestión tienen una duración de treinta y cinco horas, y la gran mayoría de los conductores que son titulares de un CAP en Suecia optan por dividir esta formación en cinco partes diferentes. Esto significa que una clara mayoría de conductores cuyo CAP debe renovarse de aquí a finales de año ya ha realizado veintiocho horas de formación, con tan solo siete horas restantes. Además, según Suecia, se trata en su mayoría de conductores experimentados, que ya han realizado la mayor parte de su formación continua regulada. Por consiguiente, no es previsible que las prórrogas solicitadas supongan riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte.
- (18) Así pues, debe autorizarse a Suecia a ampliar en seis meses los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 2, apartado 1, a efectos de esta disposición y del artículo 2, apartado 3, y en el artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2021/267.
- (19) Asimismo, debe autorizarse a Suecia a ampliar en seis meses los períodos de diez meses contemplados en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, del Reglamento (UE) 2021/267, en la medida en que estos solo sean aplicables a la finalización de la formación continua y su certificación, al marcado del código armonizado de la Unión «95» y a la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (20) Suecia ha aceptado que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

Se autoriza a Suecia a aplicar las siguientes prórrogas de los períodos contemplados en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, del Reglamento (UE) 2021/267:

- a) una prórroga de seis meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de lo dispuesto en el artículo 2, apartados 1 y 3, de dicho Reglamento;
- b) una prórroga de seis meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 5, de dicho Reglamento, y

- c) una prórroga de seis meses del período de diez meses contemplado en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, de dicho Reglamento, aplicable únicamente a la finalización de la formación continua y su certificación, al mercado del código armonizado de la Unión «95» y a la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de Suecia.

Hecho en Bruselas, el 30 de junio de 2021.

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

---

**DECISIÓN (UE) 2021/1357 DE LA COMISIÓN****de 30 de junio de 2021****por la que se autoriza a Eslovenia a ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2021) 4628]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para que el titular de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») finalice una formación continua cuando, en principio, dichos plazos hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021. El artículo 2, apartado 3, de dicho Reglamento amplía la validez del marcado del código armonizado de la Unión «95» correspondiente.
- (2) El artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las tarjetas de cualificación del conductor a que se refiere el anexo II de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (3) Mediante carta de 20 de mayo de 2021, Eslovenia presentó una solicitud motivada de autorización para ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 2 del Reglamento (UE) 2021/267. Eslovenia proporcionó información adicional en apoyo de su solicitud el 21 de mayo y el 7 de junio de 2021.
- (4) Mediante su solicitud motivada, Eslovenia solicita una autorización para ampliar en seis meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de dicha disposición y del artículo 2, apartado 3, y una autorización para ampliar en seis meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 5, de dicho Reglamento.
- (5) Según la información facilitada por Eslovenia, es probable que la finalización de la formación continua y su certificación, el marcado del código armonizado de la Unión «95» y la renovación de las tarjetas de cualificación de los conductores en este Estado miembro sigan sin ser factibles después el 30 de junio de 2021 debido a las medidas que este país ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (6) Según Eslovenia, todas las actividades de formación continua en este Estado miembro deben llevarse a cabo con la presencia física de los conductores en cuestión. Sin embargo, debido a la situación provocada por la pandemia de COVID-19, hubo que suspender o limitar considerablemente las actividades de formación continua, sobre todo debido a las medidas vigentes sobre las normas de distanciamiento social.

<sup>(1)</sup> DO L 60 de 22.2.2021, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (7) Sobre la base de la información facilitada por Eslovenia, en este Estado miembro se impuso un primer confinamiento el 18 de marzo de 2020, que duró hasta el 17 de mayo de 2020, y se impuso un segundo confinamiento el 16 de noviembre de 2020, que duró hasta el 14 de febrero de 2021. Posteriormente, el 1 de abril de 2021 se impuso un tercer confinamiento que duró hasta el 11 de abril de 2021. Por lo tanto, este Estado miembro estuvo en una situación de cierre durante más de cinco meses y medio en total, debido a los efectos de la pandemia de COVID-19.
- (8) Según Eslovenia, todos estos confinamientos fueron acompañados de la adopción de medidas que prohibían las actividades normales de formación continua, debido a las medidas de distanciamiento social vigentes. Concretamente, en el tercer confinamiento, que duró del 1 al 11 de abril de 2021, no se permitió impartir formación continua alguna.
- (9) Desde mayo de 2021 se permiten las actividades de formación continua, aunque limitadas a un máximo de diez personas por curso. Eslovenia no cree que los transportistas puedan organizar sus actividades de forma que todos los conductores finalicen su formación continua a su debido tiempo antes de finales de 2021.
- (10) Sobre la base de la información facilitada por este Estado miembro, debido a los confinamientos anteriormente mencionados, tan solo un número reducido de conductores había podido asistir a cursos de formación en el pasado reciente, en comparación con el número de conductores que se hubiera previsto que asistieran en el mismo período en un año normal. El resultado de estos confinamientos, así como de las demás medidas establecidas en este contexto, fue que aproximadamente el 50 % de los conductores dejaron de seguir su formación continua. Además, Eslovenia estimó que cada mes de confinamiento había reducido un 8 % el número de conductores que asistían a actividades de formación continua en comparación con una situación normal.
- (11) También según Eslovenia, 43 884 conductores asistieron a 920 actividades de formación continua en 2019, mientras que en 2020 tan solo 19 089 conductores asistieron a 494 actividades de este tipo. Debido a esta disminución, Eslovenia espera que la demanda de actividades de formación continua sea superior a la capacidad de los centros de formación para gestionarlas. Actualmente, el retraso acumulado en este Estado miembro es considerable, y las medidas de distanciamiento social que siguen en vigor no permiten gestionarlo con rapidez.
- (12) De conformidad con la información facilitada por Eslovenia, las medidas establecidas para contener la propagación de la COVID-19 también afectan a la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor. Además de las dificultades anteriormente mencionadas para finalizar la formación continua, que, según Eslovenia, es una condición previa para la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor, este Estado miembro también hace referencia a la limitación de la capacidad de las autoridades administrativas locales para llevar a cabo la renovación de estos documentos. Según este Estado miembro, en Eslovenia solo se permite acceder a los edificios de las autoridades administrativas a parte del personal, y es probable que esta restricción siga vigente en el futuro próximo.
- (13) Sobre la base de la información facilitada por este Estado miembro, es probable que algunas de estas medidas sigan en vigor en un futuro próximo, y posiblemente hasta finales de 2021. Aunque la actual situación de pandemia está mejorando lentamente en Eslovenia, este Estado miembro sigue teniendo aproximadamente 300 nuevas infecciones cada día, lo cual se considera un número elevado dado el tamaño del país. La vacunación también está siendo más lenta de lo previsto, debido a problemas con las cadenas de suministro. Por lo tanto, Eslovenia prevé que, de momento, sigan vigentes medidas tales como la limitación del número de personas que pueden reunirse en interiores, con la consecuencia de que serán menos los conductores que puedan finalizar su formación continua.
- (14) Según Eslovenia, el motivo de solicitar prórrogas para los períodos máximos admisibles de seis meses es que todavía existe un retraso acumulado importante en la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor, que es aproximadamente un 50 % superior a lo que cabría esperar normalmente. Además, todavía no se sabe cuánto durará la pandemia ni durante cuánto tiempo seguirán en vigor las medidas de distanciamiento social.
- (15) Eslovenia únicamente solicita una prórroga de los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021, y no de los períodos de diez meses establecidos en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, del Reglamento (UE) 2021/267. Por lo tanto, no se prevé prorrogar más de diez meses la finalización de la formación continua y su certificación, el marcado del código armonizado de la Unión «95» y la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor en dicho Estado miembro que, en principio, caducarán en el nuevo período de referencia. Por consiguiente, las prórrogas solicitadas no suponen riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte.



- (16) Así pues, debe autorizarse a Eslovenia a ampliar en seis meses los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 2, apartado 1, a efectos de esta disposición y del artículo 2, apartado 3, y también en el artículo 2, apartados 3 y 5, del Reglamento (UE) 2021/267.
- (17) Eslovenia ha aceptado que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se autoriza a Eslovenia a aplicar las siguientes prórrogas de los períodos contemplados en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, del Reglamento (UE) 2021/267:

- a) una prórroga de seis meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de lo dispuesto en el artículo 2, apartados 1 y 3, de dicho Reglamento, y
- b) una prórroga de seis meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 5, de dicho Reglamento.

*Artículo 2*

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

Hecho en Bruselas, el 30 de junio de 2021.

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

---

**DECISIÓN (UE) 2021/1358 DE LA COMISIÓN****de 30 de junio de 2021****por la que se autoriza a Eslovaquia a ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 11 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2021) 4629]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía la validez de las licencias de los maquinistas que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (2) El artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para la realización, por parte del titular de una licencia de maquinista, de las verificaciones periódicas que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (3) Mediante carta de 7 de mayo de 2021, Eslovaquia presentó una solicitud motivada de autorización para ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267. El 31 de mayo de 2021, Eslovaquia facilitó información adicional en apoyo de su solicitud.
- (4) Mediante su solicitud motivada, Eslovaquia solicita una autorización para ampliar en cuatro meses los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, y una autorización para ampliar en cuatro meses los períodos de diez meses contemplados en el artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267.
- (5) Según la información facilitada por Eslovaquia, es probable que la renovación de las licencias de los maquinistas y la realización de verificaciones periódicas por parte de sus titulares en dicho Estado miembro siga sin ser factible después el 30 de junio de 2021 debido a medidas que este país ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (6) Entre las medidas adoptadas para contener la propagación de la COVID-19, el Gobierno de Eslovaquia ha prohibido las reuniones de más de seis personas y ha impuesto la orden de trabajar desde casa y un toque de queda. Según dicho Estado miembro, debido a estas medidas, entre enero y abril de 2021 no fue posible finalizar la formación necesaria para renovar la validez de las licencias de los maquinistas.
- (7) Sobre la base de la información facilitada por Eslovaquia, entre el 19 de abril y el 15 de mayo de 2021, cuando la situación de pandemia comenzó a mejorar lentamente, se permitió organizar cursos de formación continua, aunque con determinadas restricciones. El número de participantes permitidos en cada curso de formación se redujo considerablemente, y las instalaciones de formación exigían una prueba negativa de COVID-19 al realizar los controles.
- (8) Según Eslovaquia, desde el 15 de mayo de 2021 se han suavizado las medidas ordenadas por el Gobierno y, seguidamente, los centros educativos han podido reanudar sus cursos de formación. No obstante, durante la impartición de los cursos, se sigue exigiendo una distancia de dos metros entre los participantes. Esto hace que solo pueda estar presente en cada formación un número reducido de participantes.

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

- (9) Sobre la base de la información facilitada por Eslovaquia, aunque se han reanudado los cursos de formación continua, la finalización de las actividades de formación pendientes también es aplicable en dicho Estado miembro a los trabajadores que no sean maquinistas, que se consideran igualmente necesarios para el funcionamiento y la seguridad de las actividades de transporte ferroviario. Según Eslovaquia, la validez de los certificados de aptitud profesional del personal distinto de los maquinistas también se ha ampliado sobre la base de la legislación nacional. Por lo tanto, es necesario organizar nuevas actividades de formación, no solo para formar a los maquinistas, sino también a otros profesionales.
- (10) Conforme a la información facilitada por Eslovaquia, solo hay un centro educativo en este país que imparte formación continua y realiza controles periódicos a los profesionales del sector del transporte ferroviario, incluidos los maquinistas, y otros dos centros solo están autorizados a impartir formación a maquinistas, y únicamente sobre la parte técnica. Eslovaquia estima que el número de maquinistas que han de examinarse es elevado: al menos 993 personas de las dos mayores empresas ferroviarias necesitan realizar una formación continua, y hay cuarenta y tres empresas ferroviarias que prestan servicios de transporte de pasajeros y mercancías en Eslovaquia. Por lo tanto, este Estado miembro estima que los centros de formación existentes no tendrán capacidad para hacer frente a este aluvión de exámenes hasta el 30 de junio de 2021.
- (11) Según las estimaciones de Eslovaquia, el retraso acumulado en la realización de las verificaciones periódicas de los titulares de licencias de maquinista debería eliminarse en un plazo de cuatro meses.
- (12) Sobre la base de la información facilitada por Eslovaquia, la validez de las licencias de maquinista y las verificaciones correspondientes afectan únicamente a los maquinistas que tienen muchos años de experiencia profesional en la conducción de vehículos ferroviarios. Por consiguiente, no es previsible que las prórrogas solicitadas supongan riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte.
- (13) Así pues, se debe autorizar a Eslovaquia a ampliar en cuatro meses los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, y a ampliar en cuatro meses los períodos de diez meses contemplados en el artículo 11, apartados 1 y 2, del dicho Reglamento.
- (14) Eslovaquia ha aceptado que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

Se autoriza a Eslovaquia a aplicar las siguientes prórrogas de los períodos contemplados en el artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267:

- a) una prórroga de cuatro meses de los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, y
- b) una prórroga de cuatro meses de los períodos de diez meses contemplados en el artículo 11, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento.

#### *Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es la República Eslovaca.

Hecho en Bruselas, el 30 de junio de 2021.

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

**DECISIÓN (UE) 2021/1359 DE LA COMISIÓN****de 30 de junio de 2021****por la que se autoriza a Alemania a ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 2 y 3 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2021) 4638]***(El texto en lengua alemana es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2021, por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la persistencia de la crisis de la COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte y a la ampliación de determinados períodos contemplados en el Reglamento (UE) 2020/698 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 2, apartado 8, y su artículo 3, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para que el titular de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») finalice una formación continua que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021. El artículo 2, apartado 3, de dicho Reglamento amplía la validez del marcado del código armonizado de la Unión «95» correspondiente.
- (2) El artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las tarjetas de cualificación del conductor a que se refiere el anexo II de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (3) El artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía la validez de los permisos de conducción que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (4) Mediante carta de 18 de mayo de 2021, Alemania presentó una solicitud motivada de autorización para ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 2 y 3 del Reglamento (UE) 2021/267. Además, facilitó información adicional en apoyo de su solicitud mediante carta de 28 de mayo de 2021.
- (5) Mediante su solicitud motivada, Alemania solicita, en primer lugar, una autorización para ampliar en tres meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de dicha disposición y del artículo 2, apartado 3; en segundo lugar, una autorización para ampliar en tres meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 5, de dicho Reglamento; y, por último, una autorización para ampliar en tres meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento.

<sup>(1)</sup> DO L 60 de 22.2.2021, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (6) Según la información facilitada por Alemania, es probable que la finalización de la formación continua y su certificación, la inscripción del marcado del código armonizado de la Unión «95» y la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor sigan sin ser factibles en este Estado miembro después del 30 de junio de 2021, debido a las medidas que este país ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (7) Alemania calcula que cada año se llevan a cabo unos 300 000 cursos de formación continua dentro del ámbito de aplicación de la legislación vigente en materia de formación de conductores profesionales. Debido a la pandemia, estos cursos solo pudieron impartirse con un número muy limitado de participantes, mientras que, en algunos casos, no se permitió impartir ningún curso.
- (8) Según la información facilitada por Alemania, las restricciones aplicables a la formación inicial y continua de los conductores profesionales se derivan de las Ordenanzas de protección frente al coronavirus de cada Estado federado respectivo, así como de la Ley Federal de protección de la población en caso de epidemias <sup>(3)</sup>. Debido a la continua adaptación de las normas a la evolución de la pandemia, la situación ha sido y sigue siendo muy diferente en muchos Estados federados.
- (9) En Baden-Württemberg, por ejemplo, una de las medidas aplicadas fue la prohibición general de organizar actos, debido a las altas tasas de infección. Si bien en la actualidad los cursos de formación continua con fines profesionales suelen permitirse en dicho Estado federado, debe mantenerse una distancia mínima de 1,5 metros entre las personas, lo cual limita el número de participantes en los cursos de formación inicial y continua para la cualificación de conductores profesionales.
- (10) En Baviera, por ejemplo, aunque en el período comprendido entre el 11 de mayo y el 30 de noviembre de 2020 se autorizaron cursos de formación inicial y continua para conductores profesionales, solo se permitió un número reducido de participantes debido a las normas de distanciamiento aplicables. En el período comprendido entre el 1 y el 15 de diciembre de 2020, no se impartió ningún curso de formación inicial ni de formación continua. Desde el 16 de diciembre de 2020 hasta el 6 de junio de 2021, se prohibieron los cursos de formación profesional en las zonas urbanas y rurales si la incidencia acumulada de siete días de la COVID-19 en esas zonas era de cien o más. Alemania señala que, aunque solo en la segunda quincena de mayo disminuyó a menos de cien la incidencia de siete días en Baviera, este umbral se seguía superando en algunos distritos el 26 de mayo de 2021.
- (11) En otros Estados federados, según la información facilitada por Alemania, las normas adoptadas establecen también que los cursos solo pueden impartirse con restricciones notables, en particular en lo que se refiere a las distancias mínimas entre los participantes, lo que reduce considerablemente la capacidad de los centros de formación. En algunos casos, aun estando permitidos los cursos de formación, algunos centros de formación optaron por no impartir cursos durante la pandemia, por precaución. Esto ha dado lugar a un retraso acumulado importante en los cursos de formación que solo puede eliminarse de forma lenta y sucesiva.
- (12) Según la información facilitada a Alemania por la Asociación Federal Alemana de Transporte por Carretera, Logística y Eliminación de Desechos <sup>(4)</sup>, la existencia de tales medidas dio lugar al aplazamiento de un gran número de cursos de formación continua que los centros de formación han de gestionar sucesivamente. Conforme a la información de la Asociación Alemana de Transporte por Carretera <sup>(5)</sup>, solo en el primer trimestre de 2021 se ha producido un retraso acumulado de 5 000 conductores profesionales que esperan cursos de formación continua. En comparación con el mismo trimestre del año anterior, el número de participantes solo ascendió a aproximadamente el 60 %. También, según Alemania, este retraso acumulado probablemente ha aumentado entretanto, debido a las medidas de confinamiento más estrictas existentes en las últimas semanas. Las autoridades bávaras, por ejemplo, estiman que en los tres próximos meses habría que ofrecer el doble de cursos para satisfacer la demanda, lo cual parece poco probable a la luz de las normas de distanciamiento existentes.

<sup>(3)</sup> Vierten Gesetzes zum Schutz der Bevölkerung bei einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite vom 22. April 2021, BGBl. I S. 802.

<sup>(4)</sup> Bundesverband Güterkraftverkehr. Logistik und Entsorgung.

<sup>(5)</sup> Straßenverkehrsgenossenschaft.

- (13) Según la información facilitada por Alemania, es probable que la renovación de los permisos de conducción siga sin ser factible después del 30 de junio de 2021 debido a las medidas que este país ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (14) Debido a la participación de los médicos de familia y, probablemente, a partir del 7 de junio de 2021, de los servicios médicos de empresa en la estrategia de vacunación del Gobierno Federal de Alemania, así como a la intensa y creciente carga de trabajo que se deriva de ello, Alemania espera que se produzcan cuellos de botella importantes en las citas para someterse a los exámenes médicos necesarios para prorrogar el permiso de conducción este verano.
- (15) Según Alemania, se preveía un aumento de estos cuellos de botella especialmente a partir de junio de 2021, debido a la supresión prevista de la priorización actual para la vacunación y al consiguiente aumento de las citas de vacunación. Solo en junio de 2021, es probable que los consultorios y los servicios médicos de empresa reciban y administren 14 396 850 dosis de la vacuna BioNTech. Además, Alemania espera entregas de AstraZeneca, Johnson & Johnson y Curevac, dependiendo del calendario de entrega de sus fabricantes respectivos.
- (16) Alemania prevé asimismo que, debido al elevado número de casos de COVID-19, las autoridades expedidoras de los permisos de conducción tengan que cerrar de nuevo, o que no pueda mantenerse el funcionamiento normal por registrarse un número elevado de personas infectadas en el seno de estas autoridades.
- (17) En Baja Sajonia y Renania del Norte-Westfalia, por ejemplo, numerosas autoridades expedidoras de permisos de conducción siguen cerradas al público. Las visitas en persona solo son posibles tras una cita individual y se limitan a asuntos para los que sea imprescindible presentarse en persona. En Sajonia, la reducción de los servicios presenciales desde el inicio de la pandemia ha dificultado considerablemente la expedición de permisos de conducción. Según Alemania, existe la posibilidad de que estas y otras autoridades expedidoras de permisos de conducción vuelvan a cerrar sus puertas en el futuro.
- (18) De conformidad con la Oficina Federal de Transportes por Carretera alemana <sup>(6)</sup>, el 3 de mayo de 2021, en Alemania, 102 426 personas eran titulares de un permiso de conducción de las categorías C, C1, CE o C1E que expiraba entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 2021, mientras que 10 517 personas eran titulares de un permiso de conducción de las categorías D, D1, DE o D1E que expiraba entre las mismas fechas. En el caso de las 51 799 personas titulares de un permiso de conducción de las categorías C, C1, CE o C1E y de las 8 331 personas titulares de un permiso de conducción de las categorías D, D1, DE o D1E, cada una en combinación con el marcado del código «95», sus certificados de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») correspondientes expiran también entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 2021.
- (19) Según Alemania, estas cifras no incluyen los permisos de conducción ni los CAP que se prorrogaron en aplicación del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(7)</sup> y del Reglamento (UE) 2021/267. Por lo tanto, las autoridades expedidoras de los permisos de conducción tendrían que tramitar un número de solicitudes de renovación de permisos de conducción muy superior al normal.
- (20) Según Alemania, el período de tres meses de prórroga solicitado se considera limitado a lo necesario, teniendo en cuenta el actual retraso acumulado de los cursos de formación continua para conductores profesionales. Alemania prevé que el despliegue de vacunas avance favorablemente hasta el 30 de septiembre de 2021, de manera que aumente el número de citas de reconocimiento médico para evaluar la aptitud de los conductores y mejorar la actual escasez de personal de las autoridades expedidoras de los permisos de conducción.
- (21) La solicitud únicamente se refiere al período de referencia comprendido entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 2021, por lo que solo cubre un número limitado de permisos de conducción y de cualificaciones profesionales de los conductores. Además, las personas que se beneficien de un período de validez tan prolongado ya han obtenido un permiso de conducción o finalizado una formación continua al menos una vez, con lo que han demostrado su aptitud y sus competencias. Por consiguiente, no es previsible que las prórrogas solicitadas supongan riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte.

<sup>(6)</sup> Kraftfahrt-Bundesamts.

<sup>(7)</sup> 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 (DO L 165 de 27.5.2020, p. 10).

- (22) Así pues, debe autorizarse a Alemania a ampliar en tres meses los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 2, apartado 1, a efectos de esta disposición y del artículo 2, apartado 3, en el artículo 2, apartado 5, y en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE)2021/267.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se autoriza a Alemania a aplicar las siguientes prórrogas de los períodos contemplados en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, y en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267:

- a) una prórroga de tres meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de lo dispuesto en el artículo 2, apartados 1 y 3, de dicho Reglamento;
- b) una prórroga de tres meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 5, de dicho Reglamento, y
- c) una prórroga de tres meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento.

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 30 de junio de 2021.

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

---

**DECISIÓN (UE) 2021/1360 DE LA COMISIÓN****de 30 de junio de 2021****por la que se autoriza a los Países Bajos a ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 2 y 3 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2021) 4640]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2021, por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la persistencia de la crisis de la COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte y a la ampliación de determinados períodos contemplados en el Reglamento (UE) 2020/698 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 2, apartado 8, y su artículo 3, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para que el titular de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») finalice una formación continua que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021. El artículo 2, apartado 3, de dicho Reglamento amplía la validez del marcado del código armonizado de la Unión «95» correspondiente.
- (2) El artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía la validez de los permisos de conducción que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (3) Mediante carta de 25 de mayo de 2021, los Países Bajos presentaron una solicitud motivada de autorización para ampliar determinados plazos contemplados en los artículos 2 y 3 del Reglamento (UE) 2021/267. El 7 de junio de 2021 los Países Bajos facilitaron información adicional en apoyo de su solicitud.
- (4) Mediante su solicitud motivada, los Países Bajos solicitan una autorización para ampliar en cuatro meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de dicha disposición y del artículo 2, apartado 3, y una autorización para ampliar en cuatro meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 3, apartado 1, de dicho Reglamento.
- (5) Según la información facilitada por los Países Bajos, es probable que la finalización de una formación continua y su certificación y el marcado del código armonizado de la Unión «95» sigan sin ser factibles después del 30 de junio de 2021 debido a las medidas que dicho país ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (6) Según los Países Bajos, debido a dichas medidas, las actividades de formación continua tuvieron que suspenderse entre el 15 de diciembre de 2020 y el 16 de marzo de 2021. Si bien entretanto se han reanudado las actividades de formación continua, todas las personas siguen teniendo la obligación de mantener una distancia de 1,5 metros entre sí en cualquier situación. Las empresas privadas han aplicado estas medidas a través de un protocolo común.
- (7) El principal efecto de estas medidas para la formación continua es que ahora las clases tienen que tener un número de personas mucho más reducido que en una situación normal. De hecho, una parte considerable de la formación continua incluye un curso práctico obligatorio, que ahora solo puede impartirse a grupos pequeños. Según la información facilitada por los Países Bajos, esta circunstancia disminuye considerablemente la capacidad de formación en este Estado miembro, con lo cual no puede finalizarse a tiempo la formación continua de un gran número de conductores de camiones.

---

<sup>(1)</sup> DO L 60 de 22.2.2021, p. 1.



- (8) Según los Países Bajos, las empresas privadas tendrán que aplicar este protocolo común durante los próximos meses, de modo que seguirá habiendo limitaciones considerables de la capacidad de formación disponible del mercado en un futuro próximo.
- (9) Según la información facilitada por los Países Bajos, la mayoría de los conductores de camiones de dicho Estado miembro tienen que renovar sus certificados de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») antes de que finalice 2021. Sobre la base de la información facilitada por la autoridad neerlandesa responsable del registro de las actividades de formación [CBR <sup>(2)</sup>], 150 000 conductores deben realizar, de media, dos cursos de siete horas en 2021, lo que significa que en este Estado miembro aún ha de impartirse un total de 300 000 cursos para conductores de camiones antes de que finalice el año.
- (10) Asimismo, conforme a los datos facilitados por los Países Bajos, un número importante de conductores de autobuses tuvo serias dificultades para finalizar su formación antes del 10 de septiembre de 2020, debido a la situación de confinamiento en la que dicho Estado miembro se encontraba en la primavera de 2020. Dado que se prorrogó la validez de los CAP de estos conductores de autobuses sobre la base del Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, actualmente todavía deben impartirse unos 350 000 cursos para conductores de autobuses en un plazo muy limitado.
- (11) Además, de acuerdo con la información facilitada por los Países Bajos, sería muy difícil reanudar toda la formación continua de manera ordenada. El número de infecciones por SARS-CoV-2 sigue siendo elevado en los Países Bajos, y la mayoría de los conductores profesionales aún no han sido vacunados. Conforme a la información facilitada por dicho Estado miembro, esta situación implica que siguen produciéndose infecciones entre este grupo de personas o entre sus contactos estrechos, lo cual les obliga a pasar un tiempo de baja por enfermedad o en cuarentena. Por tanto, los conductores no solo tienen que ser sustituidos por otros compañeros, sino también que disponen de menos tiempo para participar en las actividades de formación continua. La experiencia pasada también revela que los formadores disponibles tienen que cancelar muchos días de formación, lo cual no solo ocurre debido al elevado número de cancelaciones imprevistas por parte de los conductores, sino también porque todavía los propios formadores se infectan y son puestos en cuarentena.
- (12) Según los Países Bajos, este Estado miembro está trabajando en la aplicación de un sistema que permita impartir formación continua para obtener CAP en el puesto de trabajo, con lo cual los conductores podrían recibir la formación dentro de sus «burbujas de trabajo» habituales. No obstante, no se prevé que la certificación necesaria de estos formadores comience antes del 1 de julio. En el período posterior, se espera que muchos formadores y conductores estén disfrutando de sus vacaciones de verano, ya que normalmente coinciden con las vacaciones escolares de este Estado miembro.
- (13) Según la información facilitada por los Países Bajos, también es probable que la renovación de los permisos de conducción siga sin ser factible después del 30 de junio de 2021 debido a las medidas que ha adoptado este país para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (14) Sobre la base de la información facilitada por los Países Bajos, en este Estado miembro los CAP se expiden con el permiso de conducción. En consecuencia, los permisos de conducción de la mayoría de los conductores de camiones cuyos CAP hayan caducado el 10 de septiembre de 2021 caducarán también en esa fecha.
- (15) Según los Países Bajos, prorrogar el período en el que, en principio, caducaría el permiso de conducción es especialmente necesario para las personas que necesitan un informe de un médico especialista para renovar su permiso. Sobre la base de los datos facilitados por dicho Estado miembro, actualmente la Autoridad Nacional de Evaluación de los Países Bajos sigue esperando informes médicos de médicos o especialistas en relación con 61 687 expedientes debido a que una gran cantidad de conductores aún no puede concertar sus citas médicas a tiempo dada la presión a la que ha sometido la pandemia de COVID-19 al sistema sanitario.
- (16) Según la información facilitada por los Países Bajos, el número de resultados positivos de las pruebas y de nuevas hospitalizaciones ha disminuido en este Estado miembro, y la velocidad de vacunación sigue manteniéndose en la media europea. Sin embargo, la situación general de la COVID-19 en los Países Bajos sigue considerándose preocupante, ya que, en este momento, veintitrés de las veinticinco regiones neerlandesas se encuentran en un nivel de riesgo «crítico», que es el nivel más alto. Las otras dos regiones se encuentran en un nivel inferior, que es «grave». Así pues, el sistema sanitario sigue estando sometido a una gran presión. Por tanto, es probable que las medidas adoptadas para prevenir o contener la propagación de la COVID-19 sigan en vigor durante varios meses.

<sup>(2)</sup> Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen.

<sup>(3)</sup> 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 (DO L 165 de 27.5.2020, p. 10).

- (17) Según las estimaciones de los Países Bajos, se necesitan prórrogas de cuatro meses para que los conductores profesionales realicen sus cursos de perfeccionamiento dentro de los plazos establecidos y para hacer frente al retraso acumulado con el fin de no causar grandes perturbaciones en el sector del transporte.
- (18) Según la información facilitada por los Países Bajos, la mayoría de los conductores afectados solo necesitan finalizar los cursos de formación que ya habían iniciado. Por consiguiente, no es previsible que las prórrogas solicitadas supongan riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte.
- (19) Así pues, debe autorizarse a los Países Bajos a ampliar en cuatro meses los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 2, apartado 1, a efectos de esta disposición y del artículo 2, apartado 3, y en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267.
- (20) Los Países Bajos han acordado que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se autoriza a los Países Bajos a aplicar las siguientes prórrogas de los períodos contemplados en el artículo 2, apartados 1 y 3, y en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267:

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

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de los Países Bajos.

Hecho en Bruselas, el 30 de junio de 2021.

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

---

**DECISIÓN (UE) 2021/1361 DE LA COMISIÓN****de 30 de junio de 2021****por la que se autoriza a Grecia a ampliar un período contemplado en el artículo 10 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2021) 4650]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para renovar los certificados de seguridad contemplados en el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE <sup>(2)</sup>, que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (2) Mediante carta de 26 de mayo de 2021, Grecia presentó una solicitud motivada de autorización para ampliar en un mes el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267. Grecia proporcionó información adicional en apoyo de su solicitud los días 8 y 17 de junio de 2021.
- (3) Según la información facilitada por Grecia, es probable que la renovación de los certificados de seguridad a que se refiere el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE siga sin ser factible después del 30 de junio de 2021 debido a las medidas que ha adoptado este país para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (4) Entre estas medidas, a partir del 7 de noviembre de 2020 Grecia impuso el teletrabajo obligatorio del personal hasta un mínimo del 50 %, medidas de protección de los grupos vulnerables y la obligación de aislar a las personas que estuvieran enfermas o que hubieran tenido contacto con casos confirmados de COVID-19.
- (5) Según Grecia, estas medidas han ocasionado diversos problemas y retrasos, en particular, al organismo griego competente de la certificación de la seguridad, cuyas tareas son ejercidas por la Autoridad Reguladora Ferroviaria («RAS»). Esta autoridad administrativa, cuya dotación de personal, según Grecia, ya era insuficiente debido al efecto de las medidas de contratación, se vio muy sobrecargada por las medidas nacionales relativas al teletrabajo obligatorio, que tuvieron por efecto restringir al acceso de su personal a los expedientes administrativos correspondientes y prolongar el tiempo necesario para realizar los exámenes administrativos de los casos pertinentes.
- (6) Además, para proceder a la renovación de un certificado de seguridad único, el organismo de certificación de la seguridad debe llevar a cabo procedimientos tales como inspecciones *in situ*, a fin de garantizar la eficacia de los procedimientos propuestos por la empresa ferroviaria y que se evalúen las modificaciones sugeridas a dichas empresas ferroviarias. Las medidas mencionadas, destinadas a contener la propagación de la COVID-19, dificultaron la realización de dichas inspecciones *in situ*.

<sup>(1)</sup> DO L 60 de 22.2.2021, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (7) Además, la solicitud de renovación de un certificado de seguridad específico, que actualmente está siendo examinada por el organismo de certificación de la seguridad, se presentó poco antes de su fecha de expiración. Según Grecia, si bien el organismo de certificación competente ha hecho todo lo posible para cumplir sus obligaciones dentro de los plazos aplicables, no es posible que dicha autoridad lleve a cabo los procedimientos necesarios para renovar el certificado de seguridad antes de su fecha de expiración, habida cuenta de las dificultades mencionadas que se derivan de las medidas adoptadas para contener la propagación de la COVID-19.
- (8) El período de un mes de prórroga solicitado se limita a lo necesario para que el organismo de certificación de la seguridad pueda llevar a cabo las formalidades administrativas necesarias a efectos de la renovación del certificado de seguridad en cuestión.
- (9) Según la información facilitada por Grecia, los últimos informes de seguridad de la empresa ferroviaria que solicitó la renovación del certificado de seguridad mencionado revelan que no se ha registrado ningún incidente en la parte del tramo de la infraestructura ferroviaria en la que opera dicha empresa, aparte de un intento de suicidio que tuvo lugar en 2019. Además, el organismo de certificación de la seguridad no ha observado ningún riesgo ni caso de incumplimiento en las inspecciones y actividades de supervisión llevadas a cabo desde la expedición del certificado de seguridad. Por estos motivos, y dado que la prórroga solicitada por Grecia es de solo un mes para el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, la prórroga solicitada no debe suponer riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte.
- (10) Así pues, debe autorizarse a Grecia a ampliar en un mes el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267.
- (11) Grecia ha aceptado que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se autoriza a Grecia a ampliar en un mes el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267.

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es la República Helénica.

Hecho en Bruselas, el 30 de junio de 2021.

*Por la Comisión*

Adina-Ioana VĂLEAN

*Miembro de la Comisión*

---

**DECISIÓN (UE) 2021/1362 DE LA COMISIÓN****de 30 de junio de 2021****por la que se autoriza a Irlanda a ampliar determinados períodos contemplados en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2021) 4736]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2021, por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la persistencia de la crisis de la COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte y a la ampliación de determinados períodos contemplados en el Reglamento (UE) 2020/698 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 3, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de los permisos de conducción que, de conformidad con el artículo 7 de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> y el punto 3, letra d), del anexo I de dicha Directiva, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (2) Mediante carta de 27 de mayo de 2021, Irlanda presentó una solicitud motivada de autorización para ampliar un período contemplado en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267. El 4 de junio de 2021, Irlanda facilitó información adicional en apoyo de su solicitud.
- (3) Mediante su solicitud motivada, Irlanda solicita una autorización para ampliar en cuatro meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267.
- (4) Según la información facilitada por Irlanda, es probable que la renovación de los permisos de conducción en este país siga sin ser factible hasta el 30 de junio de 2021 debido a las medidas que se han adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (5) Entre estas medidas, que, según Irlanda, han provocado una acumulación de permisos pendientes de renovación, Irlanda cerró sus centros del Servicio Nacional de Permisos de Conducción (NDLS) entre el 27 de marzo y el 8 de junio de 2020. Posteriormente fueron reabriéndose paulatinamente, de la siguiente manera: veinte centros reabrieron el 8 de junio de 2020, otros seis centros reabrieron el 22 de junio de 2020 y los ocho restantes reabrieron el 29 de junio de 2020. No obstante, tras la reapertura, el requisito de mantener una distancia social de dos metros redujo en casi un tercio la capacidad de los centros del NDLS.
- (6) Asimismo, el servicio de evaluación de conductores se restringió aún más del 1 de enero al 17 de mayo de 2021, período durante el cual solo los trabajadores esenciales podían presentar solicitudes de renovación o expedición de permisos de conducción o de conducción acompañada de forma presencial en los centros del NDLS. Por tanto, durante dicho período, las personas que no pertenecieran a esa categoría no podían solicitar un permiso de conducción o un permiso de conducción acompañada.
- (7) Desde el 18 de mayo de 2021, los centros del NDLS vuelven a estar abiertos a todos los conductores. Sin embargo, la exigencia de mantener una distancia social de dos metros reduce en aproximadamente un tercio la capacidad de renovación o expedición de un permiso de conducción o de un permiso de conducción acompañada.

<sup>(1)</sup> DO L 60 de 22.2.2021, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

- (8) La Autoridad de Seguridad Vial (RSA), responsable del NDLS, introdujo en noviembre de 2020 un servicio en línea mejorado para que los clientes pudieran solicitar un permiso de conducción en línea. Aunque las solicitudes de permisos de conducción pueden presentarse en línea, gran parte de los titulares de permisos de conducción no utilizó el sistema telemático debido a los requisitos de registro. El registro incluye estar en posesión de una tarjeta de servicios públicos (PSC), que es una tarjeta expedida por el Gobierno para autenticar la identidad al acceder a los servicios públicos. De marzo a julio de 2020 y de enero a mayo de 2021, el servicio de expedición de tarjetas de servicios públicos funcionó con una capacidad muy reducida y los clientes no podían obtener una tarjeta. Actualmente existe una gran demanda de tarjetas de servicios públicos para acceder a otros servicios del Gobierno, así como de solicitudes de permisos de conducción en línea. Esta demanda tan elevada retrasará la posibilidad de que algunos clientes soliciten un permiso de conducción por vía telemática y les obligará a acudir a un centro del NDLS para solicitarlo personalmente.
- (9) Además, según la información facilitada por Irlanda, los exámenes teóricos y las pruebas de conducción que se habían restringido vuelven a estar ya a disposición de todos los solicitantes. Sin embargo, a raíz de la prórroga prevista en el Reglamento (UE) 2021/267, actualmente existe una acumulación importante de permisos pendientes de renovación.
- (10) Los centros que se ocupan de los exámenes teóricos estuvieron cerrados desde el 1 de enero hasta el 7 de junio de 2021, por lo que se aplazaron las solicitudes de un primer permiso de conducción acompañada. Actualmente hay más de 120 000 clientes a la espera de realizar su examen teórico de conducción, de los cuales unos 20 000 se examinarán en junio. Se han puesto en marcha otros planes de las autoridades irlandesas para aumentar la capacidad (cuando las restricciones de la COVID-19 lo permitan) con el fin de poder realizar 50 000 exámenes teóricos al mes durante los tres meses siguientes. Durante el período anterior a la pandemia de COVID-19, había aproximadamente 12 000 citas cada mes para realizar exámenes teóricos. Sin embargo, las autoridades irlandesas prevén que la capacidad adicional también suponga un aumento importante del número de clientes que solicitan por primera vez un permiso de conducción acompañada en los próximos meses, lo cual dará lugar a un aumento de la demanda en los centros del NDLS.
- (11) El servicio de evaluación de conductores estuvo restringido a los trabajadores esenciales entre el 1 de enero y el 7 de junio de 2021 y hubo hasta 30 000 clientes que no pudieron realizar su prueba de conducción. Ahora se dispone de una capacidad adicional considerable para realizar pruebas, lo cual, a su vez, hará que aumente la demanda de servicios del NDLS por parte de los clientes que superen sus pruebas de conducción.
- (12) Debido a las medidas adoptadas por Irlanda, se prevé que en los próximos meses haya un mayor número de personas que soliciten permisos por primera vez. Se prevén aproximadamente 42 000 solicitudes al mes entre julio y septiembre de 2021, y 22 000 para octubre de 2021, cifras que son muy superiores a las de junio de 2021, con 22 600 solicitudes, y a las de todo el período comprendido entre el 1 de junio y el 31 de octubre de 2018, cuando se expidieron 37 896 permisos de conducción acompañada nuevos.
- (13) Según la información facilitada por Irlanda, se prevé que, cuando se reanuden estos servicios de expedición de permisos de conducción, se produzca, en primer lugar, un aumento del número de permisos de conducción acompañada que deban tramitarse cuando una persona apruebe su examen teórico y, en segundo lugar, un aumento del número de permisos de conducción que deban tramitarse cuando una persona supere su prueba de conducción. Se espera que la demanda de solicitudes alcance niveles del 200 % con respecto a las cifras de tramitación normales, lo cual supondrá una carga adicional para la capacidad del servicio de concesión de permisos.
- (14) Según la información facilitada por Irlanda, las previsiones más recientes estiman 1,1 millones de solicitudes para el período de doce meses comprendido entre junio de 2021 y mayo de 2022. Esto contrasta con el volumen normal de solicitudes, que es inferior a 60 000 al mes o ligeramente superior a 700 000 a lo largo de un período de doce meses. La demanda total en 2021-2022 se eleva especialmente en el período de junio a octubre de 2021, con una demanda mensual total prevista de más de 110 000 para la mayoría de los meses. La reducción de la capacidad en los centros del NDLS, debido a la norma de distanciamiento social de dos metros, hace que los centros no tengan la posibilidad de trabajar al ritmo normal.
- (15) Según la información facilitada por Irlanda, el motivo para solicitar una prórroga por un período de cuatro meses se justifica por el enorme retraso acumulado en la capacidad de renovación y expedición de los centros del NDLS, según se ha explicado anteriormente. Las cifras indican que más del 40 % de los permisos de conducción acompañada que debían renovarse a finales de 2020 y en 2021 no se han renovado. Las autoridades irlandesas confían en que la prórroga solicitada alivie la carga del sistema de concesión de permisos al reducir la demanda en hasta 100 000 solicitudes durante el último trimestre de 2021. En consecuencia, los servicios de renovación y expedición de los centros del NDLS pueden volver a funcionar con normalidad tras la relajación de las restricciones relacionadas con la COVID-19.

- (16) La prórroga se solicita para aquellos conductores cuyo permiso expire entre el 1 de julio y el 31 de octubre de 2021, período en el que hay una alta demanda en los centros del NDLS. La limitada franja temporal no debe suponer un riesgo desproporcionado para la seguridad y la protección del transporte.
- (17) Así pues, debe autorizarse a Irlanda a ampliar en cuatro meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se autoriza a Irlanda a ampliar en cuatro meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267.

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es Irlanda.

Hecho en Bruselas, el 30 de junio de 2021.

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

---

**DECISIÓN (UE) 2021/1363 DE LA COMISIÓN****de 8 de julio de 2021****por la que se autoriza a Finlandia a ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 2, 16 y 17 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2021) 4976]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para que el titular de un certificado de aptitud profesional (en lo sucesivo, «CAP») finalice una formación continua que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021. El artículo 2, apartado 3, de dicho Reglamento amplía la validez del marcado del código armonizado de la Unión «95» correspondiente.
- (2) El artículo 2, apartado 5, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las tarjetas de cualificación del conductor a que se refiere el anexo II de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (3) El artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para renovar los certificados de seguridad únicos contemplados en el artículo 10, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (4) El artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 12, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (5) El artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga los plazos para renovar los certificados de seguridad a que se refiere el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.

<sup>(1)</sup> DO L 60 de 22.2.2021, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

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



- (6) El artículo 10, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para renovar las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (7) El artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las licencias de maquinistas que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (8) El artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para que los titulares de licencias de maquinista lleven a cabo las verificaciones periódicas que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (9) El artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para llevar a cabo una revisión a intervalos regulares que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (10) El artículo 12, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía la validez de las licencias temporales que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (11) El artículo 16, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para llevar a cabo la revisión periódica de las evaluaciones de la protección de instalaciones portuarias que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (12) El artículo 16, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos de dieciocho meses para la realización de los diversos tipos de prácticas a que se refiere la parte B, secciones 13.7 y 18.6, del anexo III del Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup> que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (13) El artículo 17, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para llevar a cabo la revisión de las evaluaciones de la protección del puerto y de los planes de protección del puerto que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (14) El artículo 17, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos de dieciocho meses para la realización de las prácticas de formación que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (15) Mediante carta de 27 de mayo de 2021, Finlandia presentó una solicitud motivada de autorización para ampliar determinados períodos y plazos contemplados en el artículo 2, apartados 1, 3 y 5, el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 11, apartados 1 y 2, el artículo 12, apartados 1 y 2, el artículo 16, apartados 1 y 2, y el artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267. Finlandia proporcionó información adicional en apoyo de su solicitud los días 1, 7, 10 y 14 de junio de 2021.
- (16) Mediante su solicitud motivada, Finlandia solicita, en primer lugar, una autorización para ampliar en cuatro meses los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de dicha disposición y del artículo 2, apartado 3, en el artículo 2, apartado 5, en el artículo 9, apartados 1 y 2, en el artículo 10, apartados 1 y 2, en el artículo 11, apartados 1 y 2, en el artículo 12, apartados 1 y 2, en el artículo 16, apartados 1 y 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento, y, en segundo lugar, una autorización para ampliar en cuatro meses los plazos del 30 de septiembre de 2021 contemplados en el artículo 16, apartados 1 y 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento.
- (17) Según la información facilitada por Finlandia, es probable que la finalización de la formación continua y su certificación, el marcado del código armonizado de la Unión «95» y la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor en Finlandia, la renovación de los certificados de seguridad únicos, la renovación de las autorizaciones de seguridad, la renovación de las licencias de los maquinistas de locomotoras y trenes, la realización de los controles periódicos pertinentes, la revisión a intervalos regulares de las empresas ferroviarias, la renovación de las licencias temporales de las empresas ferroviarias, la realización de las evaluaciones de la protección de instalaciones portuarias, la revisión de las evaluaciones de la protección del puerto o de los planes de protección del puerto, y la realización de las prácticas de formación pertinentes, sigan sin ser factibles en Finlandia después del 30 de junio de 2021 debido a las medidas que dicho país ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.

(5) Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (DO L 129 de 29.4.2004, p. 6).

- (18) En particular, las autoridades finlandesas consideran que no se puede predecir la situación epidémica y que es posible que la situación empeore. Según este Estado miembro, la situación sigue siendo inestable, existen diferencias regionales en cuanto a la contención de la epidemia y las tasas de infección por COVID-19 han aumentado en el pasado reciente. Un empeoramiento repentino de la situación epidémica en Finlandia podría dificultar la renovación o la ampliación de la validez de determinados certificados, permisos y autorizaciones, así como posponer determinados controles periódicos y actividades de formación continua.
- (19) Según la información facilitada por Finlandia, en relación con el artículo 2 del Reglamento (UE) 2021/267, las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19 han dado lugar a restricciones y cancelaciones de cursos de formación continua.
- (20) En particular, las restricciones relativas a las reuniones impuestas por las autoridades finlandesas han afectado y siguen afectando a la organización de actividades de formación continua para conductores de autobuses y camiones. Se han impartido actividades de formación continua en forma de aprendizaje a distancia, estando el profesor y los participantes en lugares distintos. Debido a estas restricciones, la oferta de formación continua ha sido limitada.
- (21) Además, según la información facilitada por Finlandia, el número máximo de participantes que se permite en los cursos de formación ha variado, dependiendo de la situación de la COVID-19, de seis a veinte personas, siendo seis la norma actualmente aplicable. Estas restricciones también han contribuido a limitar el número de actividades de formación continua realizadas en el pasado reciente. Según Finlandia, varias organizaciones y empresas que imparten formación continua a conductores de autobuses y camiones dejaron de planificar actividades de formación en 2020-2021, ya que se consideraba probable que las actividades tuvieran que cancelarse. Por lo tanto, hay un retraso acumulado en la organización de actividades de formación continua.
- (22) Además, Finlandia espera una mayor demanda de actividades de formación continua una vez se supriman las restricciones, y la prórroga de cuatro meses solicitada permitiría a los proveedores de formación ajustar sus operaciones. Dado que la situación de la pandemia de COVID-19 va mejorando lentamente, se prevé que el volumen de transporte aumente considerablemente, y al mismo tiempo deberán finalizarse las actividades de formación continua que se han aplazado. Según Finlandia, las empresas tendrán que coordinar esta situación de tal manera que no se ponga en peligro la seguridad del suministro ni el tráfico de pasajeros, para lo cual se necesita tiempo.
- (23) Sobre la base de la información facilitada por Finlandia, la ampliación solicitada de los períodos de referencia en el artículo 2, apartado 1, a efectos de esta disposición y del artículo 2, apartado 3, del Reglamento (UE) 2021/267, y en el artículo 2, apartado 5, de dicho Reglamento únicamente atañe a un período de referencia comprendido entre el 1 de julio y el 31 de octubre de 2021, que solo afecta a un número limitado de conductores profesionales. Además, la mayoría de los conductores que van a beneficiarse de un período de validez tan prolongado ya han finalizado al menos una formación continua, con lo que han demostrado su aptitud y sus competencias. Asimismo, la prórroga solicitada atañe a un período de tiempo relativamente corto y solo se refiere al período de referencia establecido en el Reglamento (UE) 2021/267, no a la validez de los documentos en cuestión. Por consiguiente, no es previsible que las prórrogas solicitadas supongan riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte.
- (24) Por lo que se refiere al artículo 16, apartados 1 y 2, y al artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, relativos a la protección marítima y portuaria, y según la información facilitada por Finlandia, las medidas que este país ha adoptado para limitar la propagación de la pandemia de COVID-19 han afectado a las inspecciones periódicas y a la formación continua, aunque no las han impedido.
- (25) Sobre la base de la información facilitada por dicho Estado miembro, cuando no ha sido posible llevar a cabo las inspecciones *in situ*, se han realizado las inspecciones pertinentes a distancia. Sin embargo, los puertos más pequeños han adoptado, desde el inicio de la pandemia, un modelo de operaciones en el que se suspenden todas las visitas al puerto o bien se limita estrictamente el número de invitados, permitiendo que solo haya presentes al mismo tiempo entre uno y tres visitantes. Los mayores puertos de mercancías y pasajeros, situados en Helsinki, Turku y Hamina/Kotka, han adoptado un modelo en el que el personal trabaja en dos turnos para evitar la transmisión del virus. Estas medidas dan lugar a limitaciones claras del acceso a los puertos, lo que afecta a actividades como la revisión de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias, las evaluaciones de la protección del puerto y los planes de protección del puerto.

- (26) Asimismo, de conformidad con la información facilitada por Finlandia, a fin de garantizar el buen funcionamiento de los puertos, es fundamental que el personal esencial del puerto no esté expuesto al virus y se ponga en cuarentena. Determinadas tareas exigen la presencia en el lugar de trabajo, lo cual no puede garantizarse si se expone a trabajadores esenciales. Por lo tanto, las medidas que limitan la presencia del personal esencial plantean dificultades para revisar las citadas evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias, de las evaluaciones de protección del puerto y de los planes de protección del puerto.
- (27) Además, a raíz de la información transmitida por las autoridades finlandesas, los ejercicios más exhaustivos que se organizan dos veces al año y que exigen la participación de diversos funcionarios, por ejemplo, de la Agencia Finlandesa de Transporte y Comunicaciones, las autoridades aduaneras, la policía y los servicios de bomberos y salvamento, también se han suspendido debido a las medidas adoptadas para prevenir la propagación de la COVID-19. Aunque es posible planificar estos ejercicios en línea, prepararse para ellos y llevar a cabo el ejercicio en un puerto supondría un riesgo considerable de exposición al virus, ya que el número de personas implicadas es muy elevado. Según dicho Estado miembro, las empresas que realizan operaciones portuarias suelen disponer de una plantilla muy reducida, aunque desarrollen tareas amplias. De media, las empresas que se ocupan del tráfico portuario durante todo el año cuentan con una plantilla administrativa de entre cuatro y ocho personas, y las empresas más pequeñas, con una plantilla de entre una y cuatro personas. Por este motivo, cada empleado es de vital importancia para las operaciones.
- (28) La adopción de nuevos modos de funcionamiento, que han resultado necesarios a raíz de la pandemia de COVID-19, ha generado grandes cantidades de trabajo adicional, ya que es necesario dar orientaciones a los operadores sobre las medidas que deben adoptarse cuando se sospeche o se informe de casos de COVID-19 en los buques. Las situaciones en las que los trabajadores de un puerto han estado expuestos al virus y en cuarentena también han acarreado problemas al funcionamiento de las empresas, ya que determinadas tareas exigen la presencia de los trabajadores en el lugar de trabajo.
- (29) Las autoridades finlandesas estiman que la situación provocada por la pandemia de COVID-19 debería normalizarse durante los cuatro próximos meses, es decir, un período relativamente corto. El despliegue de vacunas ha avanzado bien y, según las estimaciones del Instituto de Salud y Bienestar de Finlandia, se prevé que, para finales de octubre de 2021, una gran parte de la población esté completamente vacunada. Por estos motivos, las autoridades finlandesas consideran que una prórroga de cuatro meses está justificada y que no se necesita una prórroga más prolongada. Además, este período adicional daría tiempo para que determinadas operaciones se recuperasen y, de este modo, contribuiría a restablecer la situación normal anterior a la pandemia.
- (30) Finlandia únicamente solicita una prórroga de los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021, así como de los plazos aplicables, y no de los períodos de diez meses establecidos en el artículo 16, apartado 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267. Además, según Finlandia, aún pueden llevarse a cabo ejercicios de protección, aunque en menor medida o en línea. Por consiguiente, las prórrogas solicitadas no deben suponer riesgos desproporcionados en cuanto a la protección.
- (31) Por lo tanto, debe autorizarse a Finlandia a ampliar los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 2, apartado 1, a efectos de esta disposición y del artículo 2, apartado 3, en el artículo 2, apartado 5, en el artículo 16, apartados 1 y 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, y a ampliar en cuatro meses el plazo del 30 de septiembre de 2021 contemplado en el artículo 16, apartados 1 y 2, y en el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento.
- (32) En lo que respecta al artículo 9, apartados 1 y 2, al artículo 10, apartados 1 y 2, al artículo 11, apartados 1 y 2, y al artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, las autoridades finlandesas han explicado que, aunque Finlandia tiene muy poco tráfico ferroviario internacional directo dentro de la UE (entre Tornio, Finlandia, y Haparanda, Suecia), el tráfico ferroviario de mercancías entre Finlandia y Rusia y con origen y destino en China es muy importante, y que el tráfico ferroviario ha demostrado su resiliencia durante la pandemia de COVID-19. Según las autoridades finlandesas, los volúmenes del transporte internacional de mercancías por ferrocarril incluso han aumentado durante la pandemia. Por lo tanto, las autoridades finlandesas consideran necesario prorrogar las autorizaciones de tráfico ferroviario.
- (33) Según la información facilitada por Finlandia, sus autoridades consideran necesario garantizar la prórroga de las autorizaciones de seguridad, ya que el número de estas autorizaciones es el más alto y también se exigen controles periódicos.

- (34) Las autoridades finlandesas informaron asimismo a la Comisión de que una empresa ferroviaria específica ha adoptado un modelo de funcionamiento que permite organizar demostraciones de competencias en el calendario previsto, también en circunstancias excepcionales. Este Estado miembro también aclaró que prevé que se renueven o se soliciten muy pocos certificados, permisos y autorizaciones entre el 1 de julio y el 31 de octubre de 2021.
- (35) La Comisión, a pesar de haber solicitado en varias ocasiones información específica y aclaraciones adicionales relativas a la necesidad de aplicar prórrogas de cuatro meses a los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 11, apartados 1 y 2, y el artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, no ha recibido la información necesaria para evaluar la solicitud motivada que presentaron las autoridades finlandesas, de conformidad con el artículo 9, apartado 4, el artículo 10, apartado 4, el artículo 11, apartado 4, y el artículo 12, apartado 5, de dicho Reglamento.
- (36) La Comisión considera que Finlandia no ha facilitado información específica sobre los motivos por los que es probable que la renovación de los certificados de seguridad únicos a que se refiere el artículo 9, apartados 1 y 2, la renovación de los certificados de seguridad o de las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 10, apartados 1 y 2, la renovación de las licencias o la realización de verificaciones periódicas a que se refiere el artículo 11, apartados 1 y 2, la realización de revisiones a intervalos regulares o el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias en los casos en que las licencias hayan sido previamente revocadas a que se refiere el artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, sigan sin ser factibles después del 30 de junio de 2021, debido a las medidas que Finlandia ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la COVID-19. Este Estado miembro tampoco facilitó información sobre los motivos por los que las prórrogas solicitadas no suponen riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte ferroviario.
- (37) Si bien Finlandia ha transmitido determinada información sobre las medidas que ha adoptado para limitar la propagación de la pandemia, que pueden afectar al sector del transporte en general, este Estado miembro no ha facilitado información sobre cómo han afectado estas medidas específicamente a la renovación de las licencias y autorizaciones o a la realización de las actividades contempladas en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 11, apartados 1 y 2, y el artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267. En particular, no se ha facilitado información específica sobre las medidas que afectan a la renovación de las licencias de maquinista ni sobre las disposiciones relativas a la seguridad ferroviaria. Además, la Comisión no ha recibido ninguna información específica sobre la necesidad de prorrogar el período mencionado en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2021/267.
- (38) La Comisión no está en disposición de verificar que se cumplan los requisitos establecidos en dichas disposiciones ni que las prórrogas solicitadas no supongan riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte ferroviario. Por lo tanto, no debe autorizarse a Finlandia a ampliar los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, el artículo 11, apartados 1 y 2, y el artículo 12, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267.
- (39) Finlandia ha aceptado que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

Se autoriza a Finlandia a aplicar las prórrogas siguientes:

- a) una prórroga de cuatro meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267, a efectos de lo dispuesto en el artículo 2, apartados 1 y 3, de dicho Reglamento;
- b) una prórroga de cuatro meses del período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 2, apartado 5, el artículo 16, apartados 1 y 2, y el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento;
- c) una prórroga hasta el 31 de enero de 2022 del plazo del 30 de septiembre de 2021 contemplado en el artículo 16, apartados 1 y 2, y el artículo 17, apartados 1 y 2, de dicho Reglamento.

*Artículo 2*

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

*Artículo 3*

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

Hecho en Bruselas, el 8 de julio de 2021.

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

---

**DECISIÓN (UE) 2021/1364 DE LA COMISIÓN****de 9 de julio de 2021****por la que se autoriza a Polonia a ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 9, 10 y 11 del Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2021) 5030]***(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para renovar los certificados de seguridad únicos contemplados en el artículo 10, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (2) El artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga la validez de las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 12, apartado 2, de la Directiva 2016/798/UE, que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (3) El artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 prorroga los plazos para renovar los certificados de seguridad a que se refiere el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (4) El artículo 10, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para renovar las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (5) El artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía la validez de las licencias de los maquinistas que, en principio, hubieran caducado o caducasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (6) El artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/267 amplía los plazos para que los titulares de licencias de maquinista lleven a cabo las verificaciones periódicas que, en principio, hubieran expirado o expirasen entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021.
- (7) Mediante carta de 31 de mayo de 2021, Polonia presentó una solicitud motivada de autorización para ampliar determinados períodos contemplados en los artículos 9, 10 y 11 del Reglamento (UE) 2021/267. Polonia proporcionó información adicional para respaldar su solicitud los días 4, 11, 16, 21 y 23 de junio de 2021.

<sup>(1)</sup> DO L 60 de 22.2.2021, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

- (8) Mediante su solicitud motivada, Polonia pide una autorización para ampliar en seis meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, y el artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267.
- (9) Según la información facilitada por Polonia, es probable que la renovación de los certificados de seguridad únicos, la renovación de las autorizaciones de seguridad, la renovación de las licencias de los maquinistas de locomotoras y trenes y la realización de verificaciones periódicas sigan sin ser factibles después del 30 de junio de 2021, debido a las medidas adoptadas por este país para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.
- (10) En particular, en lo que respecta a la validez de los certificados de seguridad y de las autorizaciones de seguridad a que se refieren el artículo 9, apartados 1 y 2, y el artículo 10, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, Polonia considera que es necesario prorrogar más su validez para evitar el riesgo de que no se renueven a tiempo los certificados o autorizaciones de diversas empresas y administradores de infraestructuras ferroviarias.
- (11) Según la información facilitada por Polonia, el Reglamento nacional del Ministerio de Sanidad, de 20 de marzo de 2020, por el que se declara la existencia de la pandemia, sigue en vigor en dicho Estado miembro. Entre las medidas adoptadas para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, en primer lugar, desde el 4 de octubre de 2020 se impuso al personal de la Oficina de Transporte Ferroviario de Polonia (la autoridad nacional de seguridad), que es la autoridad responsable de expedir y renovar los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad, la obligación general de trabajar a distancia. Este sistema de trabajo estuvo en vigor hasta principios de junio de 2021, cuando dicha autoridad aplicó un modelo de trabajo híbrido, con la mitad del personal trabajando a distancia y la otra mitad trabajando en la oficina.
- (12) En segundo lugar, según la información presentada por Polonia, durante este período de ocho meses, la Oficina de Transporte Ferroviario de Polonia experimentó graves limitaciones en la realización de las auditorías e inspecciones necesarias para la renovación de los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad que afectaban a la movilidad de los inspectores a la hora de realizar actividades de supervisión sobre el terreno. Debido a las medidas nacionales en vigor, restricciones como el cierre de los hoteles impidieron que los inspectores pudieran pernoctar para llevar a cabo actividades de supervisión relacionadas con las inspecciones nocturnas de las actividades de vigilancia, lo cual dio lugar a retrasos adicionales en los procedimientos necesarios.
- (13) Por lo tanto, dichas restricciones también han afectado a las entidades supervisadas, lo cual también ha tenido consecuencias en los procedimientos oportunos para la renovación de los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad. Según Polonia, tales restricciones dieron lugar a situaciones en las que las entidades supervisadas rechazaron la presencia física de los inspectores o la aceptaron con un gran retraso. En algunos casos se autorizaron controles a distancia, pero la experiencia ha demostrado que suelen llevar más tiempo, ya que la inspección visual de los vehículos ferroviarios, las instalaciones técnicas o las infraestructuras ferroviarias debe realizarse únicamente sobre la base de la documentación aportada por la entidad supervisada. También existe frecuentemente la necesidad de reiterar las solicitudes de presentación de pruebas adicionales, lo cual también puede retrasar los procedimientos.
- (14) El efecto que tienen las medidas adoptadas por Polonia para prevenir y contener la propagación de la COVID-19 en el flujo de trabajo normal de la autoridad nacional de seguridad puede afectar a la capacidad de dicha entidad para tramitar las solicitudes de renovación de certificados de seguridad y autorizaciones de seguridad que hayan recibido. La acumulación de un número tan elevado de solicitudes recibidas entraña el riesgo de que dicha autoridad no pueda tramitarlas a tiempo y de que expida las autorizaciones y los certificados necesarios después del plazo aplicable.
- (15) Por lo que se refiere al artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267, según la información facilitada por Polonia, la renovación de las licencias de conducción de trenes y la finalización de las verificaciones periódicas pertinentes también seguirán sin ser factibles después del 30 de junio de 2021 debido a las medidas adoptadas por Polonia para prevenir o contener la propagación de la COVID-19.

- (16) Sobre la base de la información facilitada por dicho Estado miembro, la Oficina de Transporte Ferroviario de Polonia es también la entidad responsable de expedir y renovar las licencias de conducción de trenes. Como se explica en los considerandos 11 a 13, las medidas aplicables al personal de dicha autoridad nacional de seguridad para trabajar a distancia han afectado al flujo de trabajo de sus servicios.
- (17) Según la información facilitada por Polonia, en este Estado miembro hay más de 17 000 maquinistas. Desde 2011 se expiden licencias de maquinista para todos esos conductores de conformidad con la Ordenanza polaca del Ministerio de Infraestructuras, de 18 de febrero de 2011, relativa a las licencias de maquinista. Dado que estas licencias tienen una validez de diez años, la mayoría de ellas expiraría en 2021. Por lo tanto, también en este caso, la acumulación de un número tan elevado de solicitudes recibidas puede entrañar el riesgo de que dicha autoridad no pueda tramitarlas a tiempo y de que solo pueda expedir las licencias necesarias después del plazo.
- (18) Concretamente, en lo que respecta a las verificaciones periódicas de los maquinistas, sobre la base de la información facilitada por Polonia, la legislación nacional que se introdujo para luchar contra la propagación de la pandemia suspendió todas las verificaciones periódicas de conocimientos y capacidades a partir del 16 de abril de 2020. El 5 de diciembre de 2020, otras medidas nacionales suspendieron la realización de exámenes médicos y psicológicos para los maquinistas (y, por tanto, la necesidad de asistir a estas pruebas en persona) durante la pandemia, aunque solo hasta el 31 de enero de 2021.
- (19) Según Polonia, debido al restablecimiento de dichas pruebas a partir del 1 de febrero de 2021, hay un gran número de maquinistas que tendrían que realizar sus verificaciones periódicas y renovar sus licencias en un plazo muy breve. En la actualidad, en este Estado miembro existe un retraso considerable en las verificaciones periódicas pendientes, que se acumularon debido a la suspensión de los exámenes médicos y psicológicos periódicos de los maquinistas.
- (20) Por otra parte, aunque se ha restablecido la posibilidad de realizar exámenes médicos y psicológicos periódicos a los maquinistas, el hecho de que se sigan aplicando las medidas de distanciamiento social y la limitación de capacidad de los servicios médicos (dado que parte del personal médico de este Estado miembro se trasladó para ayudar en el frente de la COVID-19) siguen acarreando dificultades importantes para la realización de dichas verificaciones.
- (21) Además, se aplicaron las mismas medidas a la formación y a los exámenes de otros trabajadores ferroviarios, lo cual también limita la capacidad de las entidades pertinentes para llevar a cabo las verificaciones periódicas de los maquinistas dentro de los plazos aplicables.
- (22) Según la información facilitada por Polonia, a pesar de que la pandemia ha evolucionado favorablemente, aún no se han suprimido las medidas de emergencia y el virus sigue considerándose peligroso. Si bien la situación actual permite una lenta recuperación de la economía y un retorno progresivo a la normalidad, sigue existiendo el riesgo real de que se produzca una posible cuarta ola de la enfermedad, sobre todo en vista de la existencia de nuevas variantes.
- (23) Según Polonia, es preciso pedir una prórroga de los períodos máximos admisibles de seis meses dada la incertidumbre que rodea a la situación epidemiológica del país. Sobre la base de la información facilitada por dicho Estado miembro, una prórroga por un período inferior a seis meses tampoco permitiría estabilizar la situación del grupo profesional de los maquinistas ni evitar la acumulación de pruebas, ya que no todos los maquinistas podrían realizarlas en un plazo más breve.
- (24) Sobre la base de la información facilitada por Polonia, todas las empresas y administradores de infraestructuras ferroviarias de este Estado miembro todavía disponen de sus sistemas de gestión de la seguridad («SGS»), que garantizan el nivel de seguridad adecuado en el transporte ferroviario. Además, según dicho Estado miembro, todos los procedimientos que garantizan un elevado nivel de seguridad del tráfico ferroviario en el marco de los sistemas de gestión de la seguridad se mantienen sin cambios, por lo que no es posible que la ampliación de la validez de los documentos en cuestión entrañe un mayor riesgo para la seguridad del transporte ferroviario. Por consiguiente, la prórroga solicitada no debe suponer riesgos desproporcionados en cuanto a la seguridad y la protección del transporte.
- (25) Así pues, debe autorizarse a Polonia a ampliar los períodos comprendidos entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplados en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, y el artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267.
- (26) Polonia ha aceptado que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés.



HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se autoriza a Polonia a ampliar en seis meses el período comprendido entre el 1 de septiembre de 2020 y el 30 de junio de 2021 contemplado en el artículo 9, apartados 1 y 2, el artículo 10, apartados 1 y 2, y el artículo 11, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2021/267.

*Artículo 2*

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

Hecho en Bruselas, el 9 de julio de 2021.

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

---

**DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2021/1365 DE LA COMISIÓN****de 11 de agosto de 2021****relativa a la ampliación de las medidas adoptadas por el Ministerio de Sanidad de Croacia a fin de permitir la comercialización y el uso del biocida Biobor JF de conformidad con el artículo 55, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo***[notificada con el número C(2021) 5929]***(El texto en lengua croata es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2012, relativo a la comercialización y el uso de los biocidas <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 55, apartado 1, párrafo tercero,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 31 de agosto de 2020, el Ministerio de Sanidad de Croacia («autoridad competente») adoptó una decisión de conformidad con el artículo 55, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento (UE) n.º 528/2012 destinada a permitir la comercialización y el uso del biocida Biobor JF por usuarios profesionales para el tratamiento antimicrobiano de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves hasta el 28 de febrero de 2021 («medida»). La autoridad competente informó de la medida y de su justificación a la Comisión y a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, de conformidad con el artículo 55, apartado 1, párrafo segundo, del mencionado Reglamento.
- (2) Según la información facilitada por la autoridad competente, la medida era necesaria para proteger la salud pública. La contaminación microbiológica de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves puede dar lugar al mal funcionamiento de los motores de las aeronaves y poner en peligro su aeronavegabilidad y, por consiguiente, la seguridad de los pasajeros y de la tripulación. La pandemia de COVID-19 y las consiguientes restricciones de vuelo obligaron a estacionar temporalmente numerosas aeronaves. La inmovilidad de las aeronaves es un factor agravante de la contaminación microbiológica.
- (3) Biobor JF contiene 2,2'-(1-metiltrimetilendioxi)bis-(4-metil-1,3,2-dioxaborinano) (número CAS: 2665-13-6) y 2,2'-oxibis(4,4,6-trimetil-1,3,2-dioxaborinano) (número CAS: 14697-50-8), sustancias activas para uso en los biocidas pertenecientes al tipo de producto 6, definido en el anexo V del Reglamento (UE) n.º 528/2012 como conservantes para los productos durante su almacenamiento. Dado que esas sustancias activas no figuran en el anexo II del Reglamento Delegado (UE) n.º 1062/2014 de la Comisión <sup>(2)</sup>, no están incluidas en el programa de trabajo para el examen sistemático de todas las sustancias activas existentes contenidas en los biocidas que se mencionan en el Reglamento (UE) n.º 528/2012. Por consiguiente, el artículo 89 de dicho Reglamento no es aplicable a esas sustancias, que deben ser evaluadas y aprobadas antes de que los biocidas que las contienen puedan autorizarse también a nivel nacional.
- (4) El 3 de marzo de 2021, la Comisión recibió una solicitud motivada de la autoridad competente para ampliar la medida de conformidad con el artículo 55, apartado 1, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 528/2012. La solicitud motivada se basaba en el temor de que la seguridad del transporte aéreo pudiera seguir estando en peligro debido a la contaminación microbiológica de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves después del 28 de febrero de 2021, y en el argumento de que Biobor JF es esencial para combatir dicha contaminación microbiológica.
- (5) Según la información facilitada por la autoridad competente, el único biocida alternativo recomendado por los fabricantes de aeronaves y motores para el tratamiento de la contaminación microbiológica (Kathon™ FP 1.5) se retiró del mercado en marzo de 2020 debido a incidentes de seguridad que se produjeron tras el tratamiento con ese biocida.

<sup>(1)</sup> DO L 167 de 27.6.2012, p. 1.

<sup>(2)</sup> Reglamento Delegado (UE) n.º 1062/2014 de la Comisión, de 4 de agosto de 2014, relativo al programa de trabajo para el examen sistemático de todas las sustancias activas existentes contenidas en los biocidas que se mencionan en el Reglamento (UE) n.º 528/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 294 de 10.10.2014, p. 1).

- (6) Según la autoridad competente, no siempre es posible el tratamiento mecánico de la contaminación microbiológica de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves, y los procedimientos que recomiendan los fabricantes de motores exigen un tratamiento con biocidas incluso si es posible la limpieza mecánica. Además, el tratamiento mecánico expondría a los trabajadores a gases tóxicos y, por consiguiente, debe evitarse.
- (7) Según la información de que dispone la Comisión, el fabricante de Biobor JF ha adoptado disposiciones para obtener la autorización normal de este biocida y se espera que a mediados de 2022 se presente una solicitud de aprobación de las sustancias activas que contiene. La aprobación de las sustancias activas y la posterior autorización del biocida constituirían una solución permanente para el futuro, pero esos procedimientos llevarían un tiempo considerable.
- (8) La falta de control de la contaminación microbiológica de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible de las aeronaves podría poner en peligro la seguridad del transporte aéreo y ese peligro no se puede neutralizar adecuadamente utilizando otro biocida u otros medios. Procede, por tanto, permitir que la autoridad competente amplíe la medida.
- (9) Teniendo en cuenta que la medida expiró el 28 de febrero de 2021, la presente Decisión debe tener efecto retroactivo.
- (10) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Biocidas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

El Ministerio de Sanidad de Croacia podrá ampliar hasta el 2 de septiembre de 2022 la medida destinada a permitir la comercialización y el uso por usuarios profesionales del biocida Biobor JF para el tratamiento antimicrobiano de los depósitos de combustible y los sistemas de combustible.

#### *Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión será el Ministerio de Sanidad de Croacia.

La presente Decisión será aplicable a partir del 1 de marzo de 2021.

Hecho en Bruselas, el 11 de agosto de 2021.

*Por la Comisión*  
Stella KYRIAKIDES  
*Miembro de la Comisión*

---

## ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

Solo los textos originales de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) surten efectos jurídicos con arreglo al Derecho internacional público. La situación y la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento deben consultarse en la última versión del documento de situación de la CEPE TRANS/WP.29/343, que puede consultarse en la dirección siguiente: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

### **Reglamento n.º 142 de las Naciones Unidas — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor en lo que respecta a la instalación de sus neumáticos [2021/1366]**

#### **Incluye todos los textos válidos hasta:**

Serie 01 de enmiendas. Fecha de entrada en vigor: 30 de septiembre de 2021

El presente documento solo tiene valor documental. El texto auténtico y jurídicamente vinculante es el siguiente: ECE/TRANS/WP.29/2021/11.

#### ÍNDICE

##### REGLAMENTO

1. Ámbito de aplicación
2. Definiciones
3. Solicitud de homologación
4. Homologación
5. Especificaciones
6. Modificación del tipo de vehículo y extensión de la homologación
7. Conformidad de la producción
8. Sanciones por falta de conformidad de la producción
9. Cese definitivo de la producción
10. Disposiciones transitorias
11. Nombres y direcciones de los servicios técnicos encargados de realizar los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo

##### ANEXOS

1. Ficha de características
2. Comunicación
3. Disposiciones relativas a las marcas de homologación

## 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento se aplica a los vehículos de la categoría M, N y O <sup>(1)</sup> en lo referente a la instalación de sus neumáticos.

No se aplica a los vehículos cuyas condiciones de uso sean incompatibles con las características de los neumáticos de las clases C1, C2 o C3 ni a los vehículos por lo que se refiere a la instalación de sus:

- a) unidades de repuesto de uso provisional, o
- b) neumáticos autoportantes o bien un sistema autoportante funcionando sin aire, o
- c) neumáticos de movilidad ampliada cuando funcionen en modo de funcionamiento autoportante sin aire, o
- d) sistemas de control de la presión de los neumáticos.

## 2. DEFINICIONES

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

2.1. «Tipo de vehículo respecto a la instalación de sus neumáticos»: los vehículos que no se diferencian en aspectos esenciales como el tipo de neumático, la designación del tamaño de neumático mínimo y máximo, las dimensiones y los desplazamientos (*off-sets*) de las ruedas, así como las posibilidades de velocidad y carga de los neumáticos que pueden montarse y las características de los guardabarros.

2.2. Los neumáticos se clasificarán como sigue:

- a) Neumáticos de la clase C1: aquellos que se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas.
- b) Neumáticos de la clase C2: aquellos que se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento n.º 54 de las Naciones Unidas y que cuentan con un índice de capacidad de carga en utilización simple inferior o igual a 121 y un código de categoría de velocidad superior o igual a «N».
- c) Neumáticos de la clase C3: aquellos que se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento n.º 54 de las Naciones Unidas y que cuentan con:
  - i) un índice de capacidad de carga en utilización simple superior o igual a 122, o
  - ii) un índice de capacidad de carga en utilización simple inferior o igual a 121 y un código de categoría de velocidad inferior o igual a «M».

2.2.1. «Tipo de neumático»: una serie de neumáticos que no presentan diferencias en las características esenciales siguientes:

- a) el tipo de neumático C1, C2 o C3, según se describen en el Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas, y
- b) en el caso de los neumáticos de clase C1, las características de un tipo de neumático conforme a su definición en el Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas;
- c) en el caso de los neumáticos de clase C2 o C3, las características de un tipo de neumático conforme a su definición en el Reglamento n.º 54 de las Naciones Unidas.

2.3. «Designación del tamaño de neumático»: la designación del tamaño de los neumáticos que se define en el Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas en el caso de los neumáticos de clase C1, y en el Reglamento n.º 54 de las Naciones Unidas en el caso de los neumáticos de clase C2 o C3.

2.4. «Desplazamiento de la rueda» (*off-set*): la distancia entre el eje central de la llanta y el plano de fijación de esta al buje.

2.5. «Estructura de un neumático»: las características técnicas de la carcasa del neumático.

2.6. «Neumático normal»: el neumático en general o neumático autoportante destinado a un uso ordinario en carretera.

2.7. «Neumático de invierno»: el neumático cuyo dibujo, composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos específicamente para proporcionar en condiciones de nieve un comportamiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a la capacidad de iniciar o mantener el desplazamiento del vehículo.

(1) Con arreglo a la definición que figura en la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punto 2 ([www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)).

- 2.7.1. «Neumático de invierno para utilización en condiciones extremas de nieve»: neumático de nieve cuyo dibujo, composición de la banda de rodadura o cuya estructura ha sido concebido específicamente para ser utilizado en condiciones extremas de nieve y que cumple los requisitos del Reglamento n.º 117 de las Naciones Unidas.
- 2.8. «Neumático de uso especial»: el neumático destinado a ser utilizado tanto en carretera como fuera de ella o el destinado a otra utilización especial. Dichos neumáticos están diseñados primordialmente para iniciar y mantener el desplazamiento del vehículo fuera de carretera.
- 2.9. «Neumático autoportante»: un neumático conforme a la definición correspondiente del Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas.
- 2.10. «Neumático de movilidad ampliada»: un neumático conforme a la definición correspondiente del Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas.
- 2.11. «Neumático de repuesto de uso provisional»: el neumático que no está destinado a ser montado en cualquier vehículo para la conducción normal, sino exclusivamente a un uso provisional en condiciones de conducción limitadas.
- 2.12. «Rueda»: una rueda completa, compuesta de una llanta y de un disco.
- 2.13. «Rueda de repuesto de uso provisional»: la rueda que es distinta de las ruedas ordinarias del tipo de vehículo y que está destinada a un uso provisional en condiciones de conducción limitadas.
- 2.14. «Unidad»: el conjunto de rueda y neumático.
- 2.15. «Unidad estándar»: la unidad que puede montarse en un vehículo para el funcionamiento ordinario de este.
- 2.16. «Unidad de repuesto»: la unidad que está previsto intercambiar con una unidad estándar en caso de funcionamiento defectuoso de esta última; puede ser una de las dos que figuran a continuación.
- 2.17. «Unidad de repuesto estándar»: el conjunto de una rueda y un neumático idénticos —en cuanto a las designaciones de rueda y tamaño del neumático, el desplazamiento de la rueda y la estructura del neumático— a aquellos montados en la misma posición del eje y al modelo o versión concreta que requiere el vehículo para su funcionamiento normal, incluidas las ruedas fabricadas de un material diferente y que utilicen, en su caso, modelos distintos de tuercas o pernos de fijación, pero que, por lo demás, sean también idénticas a las ruedas destinadas al funcionamiento ordinario.
- 2.18. «Unidad de repuesto de uso provisional»: el conjunto de cualquier rueda y neumático que no esté incluido en la definición de «unidad de repuesto estándar» y que se ajuste a las descripciones de tipos de unidades de repuesto de uso provisional contempladas en el Reglamento n.º 64 de las Naciones Unidas.
- 2.19. «Símbolo de la categoría de velocidad»: el símbolo que recoge la definición del Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas, en el caso de los neumáticos de clase C1, y en el Reglamento n.º 54 de las Naciones Unidas, en el caso de los neumáticos de clase C2.
- 2.20. «Índice de capacidad de carga»: un número vinculado al límite de carga máxima que puede soportar el neumático respecto a la definición del Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas, en el caso de los neumáticos de clase C1, y en el Reglamento n.º 54 de las Naciones Unidas, en el caso de los neumáticos de clase C2.
- 2.21. «Límite de carga máxima»: la masa que puede soportar el neumático si se utiliza conforme a los requisitos de uso especificados por el fabricante.
3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN
- 3.1. El fabricante de un tipo de vehículo o su representante debidamente autorizado deberá presentar la solicitud de homologación de un tipo de vehículo por lo que respecta a la instalación de sus neumáticos.
- 3.2. Esta solicitud deberá ir acompañada de los documentos que se mencionan a continuación, por triplicado, e incluir la información siguiente:

- 3.2.1. una descripción del tipo de vehículo con respecto a los aspectos mencionados en el punto 5.
- 3.3. Se presentará al servicio técnico encargado de realizar los ensayos de homologación un vehículo representativo del tipo de vehículo que se pretenda homologar o bien una herramienta de simulación que represente el tipo de vehículo cuya homologación se solicite.
4. HOMOLOGACIÓN
- 4.1. Si el tipo de vehículo presentado para su homologación con arreglo al presente Reglamento cumple los requisitos del punto 5, deberá concederse dicha homologación.
- 4.2. Se asignará un número de homologación a cada tipo de vehículo homologado; Sus dos primeros dígitos (actualmente 01 para el Reglamento en su versión modificada por la serie 01 de enmiendas) indicarán la serie de enmiendas que correspondan a las modificaciones técnicas principales más recientes que se hayan introducido en el Reglamento en la fecha de concesión de la homologación. La misma Parte Contratante no asignará el mismo número a otro tipo de vehículo por lo que respecta a la instalación de sus neumáticos.
- 4.3. La concesión, la denegación o la retirada de la homologación con arreglo al presente Reglamento se notificará a las Partes Contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento por medio de un formulario que deberá ajustarse al modelo que figura en el anexo 1 y de fotografías o planos facilitados por el solicitante, los cuales deberán estar en un formato que no sea superior al tamaño A4 (210 × 297 mm), o bien estarán plegados en dicho formato, y a una escala adecuada.
- 4.4. Todo vehículo conforme con un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento deberá llevar, de manera claramente visible y en un lugar de fácil acceso especificado en el formulario de homologación, una marca de homologación internacional conforme con el modelo descrito en el anexo 3 que consista en lo siguiente:
- 4.4.1. Un círculo que rodee la letra «E» seguida por un número identificador del país que haya concedido la homologación. <sup>(?)</sup>
- 4.4.2. El número del presente Reglamento, seguido de la letra «R», un guion y el número de homologación a la derecha del círculo establecido en el punto 4.4.1.
- 4.5. Si el vehículo es conforme con un tipo de vehículo homologado de acuerdo con uno o varios Reglamentos anejos al Acuerdo en el país que haya concedido la homologación con arreglo al presente Reglamento, no será necesario repetir el símbolo establecido en el punto 4.4.1; en ese caso, los números del Reglamento y de la homologación, así como los símbolos adicionales, se colocarán en columnas verticales a la derecha del símbolo establecido en el punto 4.4.1.
- 4.6. La marca de homologación será claramente legible e indeleble.
- 4.7. La marca de homologación se pondrá en la placa de características del vehículo o cerca de ella.
- 4.8. En el anexo 3 del presente Reglamento figuran algunos ejemplos de marcas de homologación.
5. ESPECIFICACIONES
- 5.1. Requisitos generales
- 5.1.1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 5.2.4.4, cualquier neumático montado en un vehículo, incluidos, en su caso, los de repuesto, deberá cumplir los requisitos del presente Reglamento.

<sup>(?)</sup> Los números distintivos de las Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 figuran en el anexo 3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, anexo 3 ([www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)).

- 5.1.2. Todos los neumáticos instalados en un vehículo, incluido, cuando proceda, cualquier neumático de repuesto, deberán cumplir los requisitos técnicos y respetar las disposiciones transitorias de los Reglamentos n.ºs 30, 54 y 117 de las Naciones Unidas, según proceda.
- 5.2. Requisitos relativos a las prestaciones
- 5.2.1. Montaje de los neumáticos
- 5.2.1.1. Todos los neumáticos montados en un vehículo, a excepción de las unidades de repuesto de uso provisional, poseerán la misma estructura.
- 5.2.1.2. Todos los neumáticos montados en un eje serán del mismo tipo.
- 5.2.1.3. El espacio de giro de la rueda será tal que permita un movimiento sin restricciones cuando se utilicen los neumáticos del tamaño y la anchura de llanta máximos permisibles, tomando en consideración los desplazamientos mínimo y máximo de la rueda, dentro de las limitaciones mínimas y máximas de suspensión y dirección de las ruedas que haya especificado el fabricante del vehículo. Esta característica se verificará realizando pruebas con los neumáticos de mayor tamaño y anchura, teniendo en cuenta las tolerancias en las dimensiones aplicables (es decir, variación máxima de la curva) relacionadas con la designación del tamaño de neumático que se especifiquen en el Reglamento pertinente de las Naciones Unidas.
- 5.2.1.4. El servicio técnico o las autoridades de homologación de tipo podrán autorizar un procedimiento alternativo de ensayos (por ejemplo, un ensayo virtual) para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el punto 5.2.1.3.
- 5.2.2. Capacidad de carga
- 5.2.2.1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 5.2.4 del presente Reglamento, el límite de carga máxima de cada neumático que se determina en el punto 5.2.2.2 del presente Reglamento, incluido el de la unidad de repuesto estándar (en su caso) con que vaya equipado el vehículo, será el siguiente:
- 5.2.2.1.1. En el caso de los vehículos que lleven neumáticos del mismo tipo en formación simple: por lo menos, el equivalente a la mitad de la masa máxima técnicamente admisible por eje del eje que soporte la carga mayor, a tenor de lo declarado por el fabricante del vehículo.
- 5.2.2.1.2. En el caso de los vehículos que lleven neumáticos de varios tipos en formación simple: por lo menos, el equivalente a la mitad de la masa máxima técnicamente admisible por eje, a tenor de lo declarado por el fabricante del vehículo respecto al eje en cuestión.
- 5.2.2.1.3. En el caso de los vehículos que lleven neumáticos de clase C1 en formación doble (gemelos): por lo menos, el equivalente a 0,27 veces la masa máxima técnicamente admisible por eje, a tenor de lo declarado por el fabricante del vehículo respecto al eje en cuestión.
- 5.2.2.1.4. En el caso de los vehículos que lleven neumáticos de clase C2 o C3 en formación doble (gemelos): por lo menos, el equivalente a 0,25 veces, en relación con el índice de capacidad de carga para una aplicación dual, de la masa máxima técnicamente admisible por eje, a tenor de lo declarado por el fabricante del vehículo respecto al eje en cuestión.
- 5.2.2.2. El límite de carga máxima de un neumático se determina como sigue:
- 5.2.2.2.1. En el caso de los neumáticos de clase C1, se tiene en cuenta el «límite de carga máxima» definido en el Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas.
- 5.2.2.2.2. En el caso de los neumáticos de clase C2 o C3, se tiene en cuenta el «cuadro de variación de la capacidad de carga en función de la velocidad» contemplado en el Reglamento n.º 54 de las Naciones Unidas, que ofrece las variaciones de carga que puede soportar un neumático, considerando la velocidad máxima de fábrica del vehículo, con arreglo a los índices de capacidad de carga y los símbolos de categoría de velocidad nominal.



- 5.2.2.3. El fabricante facilitará en el manual del propietario del vehículo, o mediante cualquier otro medio de comunicación disponible en el vehículo, la información necesaria sobre los neumáticos de repuesto adecuados con una capacidad de carga apropiada.
- 5.2.3. Velocidad máxima admisible
- 5.2.3.1. Todos los neumáticos montados en un vehículo llevarán un símbolo de la categoría de velocidad.
- 5.2.3.1.1. En el caso de los neumáticos de clase C1, el símbolo de la categoría de velocidad será compatible con la velocidad máxima de fábrica y tendrá en cuenta, en lo que respecta a los neumáticos de las categorías de velocidad V, W e Y, el límite de carga máxima que se describe en el Reglamento n.º 30 de las Naciones Unidas.
- 5.2.3.1.2. En el caso de los neumáticos de clase C2 o C3, el símbolo de la categoría de velocidad será compatible con la velocidad máxima de fábrica y la combinación aplicable de carga/velocidad derivada del «cuadro de variación de la capacidad de carga en función de la velocidad» que se describe en el Reglamento n.º 54 de las Naciones Unidas.
- 5.2.3.2. Los requisitos de los puntos 5.2.3.1.1 y 5.2.3.1.2 no se aplicarán en las situaciones siguientes:
- 5.2.3.2.1. En el caso de las unidades de repuesto de uso provisional a las que se aplica el punto 5.2.5 del presente Reglamento.
- 5.2.3.2.2. En el caso de los vehículos equipados normalmente con neumáticos ordinarios que utilicen de forma ocasional neumáticos de invierno para utilización en condiciones extremas de nieve (es decir, los que están marcados con el símbolo alpino de la montaña de tres picos y el copo de nieve), el símbolo de categoría de velocidad de este tipo de neumáticos de invierno corresponderá a una velocidad que sea o bien mayor que la velocidad máxima de fábrica del vehículo, o no inferior a 160 km/h (o a ambas). Sin embargo, si la velocidad máxima de fábrica del vehículo es mayor que la velocidad que señala el símbolo de categoría de velocidad más baja de los neumáticos de invierno para utilización en condiciones extremas de nieve montados en dicho vehículo, deberá colocarse en el interior del vehículo, en una posición destacada y claramente visible para el conductor, un adhesivo de advertencia de la velocidad máxima permitida, en el que se indique el valor más bajo de la velocidad máxima posible de este tipo de neumáticos de invierno que se hayan instalado. Los otros tipos de neumáticos con una tracción mejor para la nieve (es decir, los que llevan el marcado M + S, y no el símbolo alpino de la montaña de tres picos y el copo de nieve) se ajustarán a los requisitos de los puntos 5.2.3.1.1 y 5.2.3.1.2 del presente Reglamento.
- 5.2.3.2.3. En el caso de los vehículos equipados con neumáticos para usos especiales, si la velocidad máxima de fábrica del vehículo es mayor que la velocidad que señala el símbolo de categoría de velocidad más baja de los neumáticos para usos especiales montados en dicho vehículo, deberá colocarse en su interior, en una posición destacada y claramente visible para el conductor, un adhesivo de advertencia de la velocidad máxima permitida, en el que se indique el valor más bajo de la velocidad máxima posible de los neumáticos para usos especiales que se hayan instalado.
- 5.2.3.2.4. En el caso de los vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> o N<sub>3</sub> equipados con un dispositivo de limitación de velocidad autorizado conforme al Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas, el símbolo de velocidad de los neumáticos será compatible con la velocidad a la que se haya establecido la limitación. Sin embargo, si el fabricante del vehículo ha previsto que la velocidad máxima de fábrica de los vehículos sea mayor que la velocidad que señale el símbolo de categoría de velocidad más baja de los neumáticos montados en dicho vehículo, deberá colocarse en su interior, en una posición destacada y claramente visible para el conductor, un adhesivo de advertencia de la velocidad máxima permitida, en el que se indique la velocidad máxima posible de los neumáticos.
- 5.2.3.2.5. En el caso de los vehículos de las categorías M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub> que incorporen un sistema de limitación de velocidad, el símbolo de velocidad de los neumáticos será compatible con la velocidad a la que se haya establecido el límite.

Sin embargo, si el fabricante del vehículo ha previsto que la velocidad máxima de fábrica de los vehículos sea mayor que la velocidad que señale el símbolo de categoría de velocidad más baja de los neumáticos montados en dicho vehículo, deberá colocarse en su interior, en una posición destacada y claramente visible para el conductor, un adhesivo de advertencia de la velocidad máxima permitida, en el que se indique la velocidad máxima posible de los neumáticos.

5.2.3.3. El fabricante deberá proporcionar la información necesaria sobre la velocidad máxima que admitan los neumáticos de repuesto en el manual del propietario del vehículo o en cualquier otro medio de comunicación disponible en el vehículo.

5.2.4. Casos particulares

5.2.4.1. En el caso de los vehículos de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub> diseñados para poder arrastrar un remolque, la carga adicional que implica el dispositivo de acoplamiento del remolque no puede superar el límite de carga máxima de los neumáticos traseros de la clase C1 en más de un 15 %. En tal caso, el manual del propietario del vehículo, o cualquier otro medio de comunicación al que se hace referencia en el punto 5.2.3.3, recogerá información y recomendaciones claras sobre la velocidad máxima permitida del vehículo si lleva acoplado un remolque; esta velocidad no podrá exceder, en ningún caso, de 100 km/h, y los neumáticos traseros deberán inflarse con una presión como mínimo 20 kPa (0,2 bares) superior a la presión del neumático que se recomiende para un uso normal (es decir, sin llevar ningún remolque).

5.2.4.2. En el caso de los remolques de las categorías O<sub>1</sub> o O<sub>2</sub> con una velocidad máxima de fábrica de 100 km/h o inferior, equipados con neumáticos de clase C1 en formación simple, el límite de carga máxima de cada neumático equivaldrá, como mínimo, a 0,45 veces la masa máxima técnicamente admisible para el eje que soporta la carga mayor, a tenor de la declaración del fabricante del remolque. Para los neumáticos en formación doble (gemelos), este factor se situará en 0,24. En tales casos, deberá colocarse de forma permanente y duradera, cerca del dispositivo de acoplamiento delantero, un adhesivo de advertencia de la velocidad máxima permitida que especifique la velocidad máxima de fábrica.

5.2.4.3. En el caso de algunos vehículos especiales equipados con neumáticos C2 o C3, no se aplicará el «cuadro de variación de la capacidad de carga en función de la velocidad» descrito en el punto 5.2.2.2.2. En tal caso, los límites de carga máxima del neumático que deben verificarse en relación con la masa máxima técnicamente admisible por eje (véanse los puntos 5.2.2.1.2 a 5.2.2.1.4), se determinarán multiplicando la carga correspondiente al índice de capacidad de carga por un coeficiente apropiado, en función del tipo de vehículo y su uso, en lugar de a la velocidad máxima de fábrica del vehículo, y no se aplicarán los requisitos de los puntos 5.2.3.1.1 y 5.2.3.1.2 del presente Reglamento.

Se considerarán apropiados los coeficientes siguientes:

5.2.4.3.1. 1,15 si se trata de vehículos de la clase I o de la clase A (categoría M<sub>2</sub> o M<sub>3</sub>), según se definen en el Reglamento n.º 107 de las Naciones Unidas.

5.2.4.3.2. 1,10 si se trata de vehículos de la categoría N diseñados para ser utilizados en distancias cortas urbanas o suburbanas como son los coches barredora o los camiones de recogida de basura, siempre que su velocidad máxima de fábrica no supere los 60 km/h.

5.2.4.4. En casos excepcionales, si los vehículos se diseñan para condiciones de uso incompatibles con las características de los neumáticos de clase C1, C2 o C3 y es preciso equiparlos con neumáticos de características distintas, no se aplicarán los requisitos del punto 5.1.1 del presente Reglamento siempre que se cumplan todas las condiciones que figuran a continuación:

5.2.4.4.1. los neumáticos se habrán homologado conforme al Reglamento n.º 75 o bien al Reglamento n.º 106 de las Naciones Unidas, y

5.2.4.4.2. la autoridad de homologación y el servicio técnico estarán satisfechos con la adecuación de los neumáticos a las condiciones de funcionamiento del vehículo. Se dejará constancia del tipo de excepción y el motivo de la aceptación en el acta de ensayo y en el apartado de observaciones del formulario de comunicación del anexo 2.

#### 5.2.5. Ruedas y neumáticos de repuesto

5.2.5.1. En los casos en que el vehículo vaya equipado con una unidad de repuesto, el neumático cumplirá los requisitos siguientes:

5.2.5.1.1. Deberá ser o bien una unidad de repuesto estándar del mismo tamaño que los neumáticos que lleva el vehículo.

Si el vehículo admite varios tamaños de neumático, el tamaño del neumático de la unidad de repuesto coincidirá con uno de los tamaños de neumático previstos, lo cual deberá constar claramente en el manual del propietario del vehículo o en cualquier otro medio de comunicación disponible en el vehículo.

5.2.5.1.2. O se tratará de una unidad de repuesto de uso provisional adecuada para su utilización en el vehículo; no obstante, los vehículos de categorías distintas de M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> (masa máxima en carga ≤ 7 500 kg) o N<sub>2</sub> (masa máxima en carga ≤ 7 500 kg) no podrán llevar montadas unidades de repuesto de uso provisional ni ir equipados con ellas.

5.2.5.2. Todos los vehículos equipados con unidades de repuesto de uso provisional o neumáticos autoportantes deberán cumplir las disposiciones técnicas y transitorias del Reglamento n.º 64 de las Naciones Unidas respecto a los requisitos concernientes al equipamiento de vehículos con unidades de repuesto de uso provisional o neumáticos autoportantes.

Si deben adoptarse precauciones especiales para montar en el vehículo una unidad de repuesto de uso provisional (teniendo en cuenta que una unidad de repuesto de uso provisional solo debe colocarse en el eje delantero y, por tanto, en primer lugar debe instalarse una unidad estándar delantera en el eje trasero para prevenir una disfunción de una unidad estándar trasera), esta información deberá constar claramente en el manual del propietario del vehículo o en cualquier otro medio de comunicación disponible en el vehículo y se verificará la conformidad con los aspectos pertinentes del punto 5.2.1.3 del presente Reglamento.

#### 6. MODIFICACIÓN DEL TIPO DE VEHÍCULO Y EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN

6.1. Toda modificación de un tipo de vehículo existente deberá notificarse a la autoridad de homologación de tipo que lo haya homologado. En tal caso, la autoridad de homologación de tipo podrá:

- a) decidir, en consulta con el fabricante, que debe concederse una nueva homologación de tipo, o
- b) aplicar el procedimiento descrito en el punto 6.1.1 (Revisión) y, en su caso, el procedimiento descrito en el punto 6.1.2 (Extensión).

##### 6.1.1. Revisión

Cuando hayan cambiado los datos registrados en la ficha de características del anexo 1 y la autoridad de homologación de tipo considere improbable que las modificaciones realizadas tengan consecuencias negativas apreciables y que, en cualquier caso, el vehículo siga cumpliendo los requisitos correspondientes, las modificaciones se considerarán una «revisión».

En estos casos, la autoridad de homologación de tipo expedirá las páginas revisadas de la ficha de características del anexo 1, según proceda, señalando claramente en cada página revisada el tipo de modificación que se haya realizado y la fecha en la que haya tenido lugar la nueva expedición. Se considerará cumplido este requisito mediante una copia consolidada y actualizada de la ficha de características del anexo 1 que vaya acompañada de una descripción detallada de la modificación.

##### 6.1.2. Extensión

La modificación se considerará una «extensión» si, además de la modificación de los datos registrados en la ficha de características del anexo 1:

- a) deben realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos, o
- b) ha cambiado cualquier información de la ficha de características (a excepción de sus documentos adjuntos), o
- c) se pide la homologación conforme a una serie posterior de enmiendas después de su entrada en vigor.

- 6.2. Se comunicará a las Partes Contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento la confirmación o la denegación de la homologación, especificando las modificaciones, mediante el procedimiento que se recoge en el punto 4.3. Por otra parte, se modificará en consecuencia el índice de la ficha de características y de las actas de ensayo, que se adjunta a la ficha de características del anexo 1, para mostrar la fecha de la revisión o extensión más reciente.
- 6.3. La autoridad de homologación de tipo que otorgue la extensión de la homologación asignará un número de serie a cada formulario de comunicación emitido en relación con dicha extensión.
7. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN
- 7.1. Los procedimientos relativos a la conformidad de la producción deberán ajustarse a las disposiciones generales definidas en el artículo 2 y en el anexo 1 del Acuerdo (doc. E/ECE/TRANS/505/Rev.3) y deberán reunir los requisitos siguientes:
- 7.2. Todo vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento estará fabricado de manera que sea conforme al tipo homologado mediante el cumplimiento de los requisitos del punto 5.
- 7.3. La autoridad de homologación de tipo que haya concedido la homologación podrá verificar en todo momento la conformidad de los métodos de control aplicables a cada unidad de producción. La frecuencia normal de dichas inspecciones será de una vez cada dos años.
8. SANCIONES POR FALTA DE CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN
- 8.1. Podrá retirarse la homologación concedida con respecto a un tipo de vehículo con arreglo al presente Reglamento si no se cumplen los requisitos establecidos en el punto 7.
- 8.2. Cuando una Parte Contratante retire una homologación que había concedido con anterioridad, informará de ello inmediatamente a las demás Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento mediante el envío de un formulario de comunicación conforme al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento.
9. CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN
- Cuando el titular de una homologación cese definitivamente de fabricar un tipo de vehículo homologado con arreglo al presente Reglamento, informará de ello a la autoridad que haya concedido la homologación, la cual, a su vez, informará inmediatamente a las demás Partes Contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento mediante un formulario de comunicación conforme al modelo que figura en el anexo 1 del presente Reglamento.
10. DISPOSICIONES TRANSITORIAS
- 10.1. A partir de la fecha oficial de entrada en vigor de la serie 01 de enmiendas, ninguna Parte Contratante que aplique el presente Reglamento denegará la concesión o la aceptación de homologaciones de tipo con arreglo a la versión del Reglamento modificada por la serie 01 de enmiendas.
- 10.2. A partir del 6 de julio de 2022, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento no estarán obligadas a aceptar homologaciones de tipo expedidas por primera vez después del 6 de julio de 2022 con arreglo a la serie anterior de enmiendas.
- 10.3. Hasta el 6 de julio de 2022, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento aceptarán las homologaciones de tipo con arreglo a la serie anterior de enmiendas que fueron expedidas por primera vez antes del 6 de julio de 2022.
- 10.4. A partir del 6 de julio de 2022, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento no estarán obligadas a aceptar homologaciones expedidas con arreglo a la serie anterior de enmiendas del presente Reglamento.
- 10.5. No obstante las disposiciones transitorias anteriores, las Partes que comiencen a aplicar el presente Reglamento después de la fecha de entrada en vigor de la serie de enmiendas más reciente no estarán obligadas a aceptar las homologaciones de tipo concedidas de conformidad con cualquiera de las series de enmiendas anteriores del presente Reglamento, sino que solo deberán aceptar las homologaciones de tipo concedidas de conformidad con la serie 01 de enmiendas.

- 10.6. No obstante lo dispuesto en el punto 10.4, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento seguirán aceptando las homologaciones de tipo expedidas con arreglo a la serie anterior de enmiendas del presente Reglamento en el caso de los vehículos o los sistemas de vehículos a los que no afecten las enmiendas introducidas por la serie 01 de enmiendas.
- 10.7. Las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento podrán conceder homologaciones de tipo con arreglo a una serie anterior de enmiendas del presente Reglamento <sup>(3)</sup>.
- 10.8. Las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento mantendrán la concesión de extensiones de las homologaciones de tipo vigentes con arreglo a cualquier serie anterior de enmiendas del presente Reglamento<sup>3</sup>.
11. Nombres y direcciones de los servicios técnicos encargados de realizar los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo
- Las Partes Contratantes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de las Naciones Unidas el nombre y la dirección de los servicios técnicos encargados de realizar los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo que concedan la homologación y a las cuales deban remitirse los formularios que certifiquen la concesión, la extensión, la denegación o la retirada de la homologación.
- 

<sup>(3)</sup> Nota de la Secretaría: la redacción se ha puesto en consonancia con la Decisión del WP.29 en su reunión de noviembre de 2020 (ECE/TRANS/WP.29/1155, puntos 92 y 93, y documento informal WP.29-182-11).

## ANEXO I

(formato máximo: A4 [210 mm x 297 mm])

## Ficha de características

de conformidad con el Reglamento de las Naciones Unidas sobre la instalación de neumáticos

1. Aspectos generales
  - 1.1. Marca (denominación comercial del fabricante): .....
  - 1.2. Tipo: .....
  - 1.2.1. Nombre(s) comercial(es) (en su caso): .....
  - 1.3. Medio de identificación del tipo, si está marcado en el vehículo <sup>(1)</sup>: .....
  - 1.3.1. Emplazamiento de esa marca: .....
  - 1.4. Categoría de vehículo <sup>(2)</sup>: .....
  - 1.5. Nombre y dirección del fabricante: .....
  - 1.6. Nombre y dirección de las plantas de montaje: .....
  - 1.7. Nombre y dirección del representante del fabricante (en su caso): .....
2. Características generales de construcción del vehículo
  - 2.1. Fotografías o dibujos de un vehículo representativo: .....
  - 2.2. Número de ejes y de ruedas: .....
  - 2.2.1. Número y ubicación de los ejes con los neumáticos en formación doble (gemelos): .....
  - 2.2.2. Número y ubicación de los ejes de dirección: .....
  - 2.2.3. Ejes motores (número, ubicación e interconexión): .....
3. Masas y dimensiones <sup>(3)</sup>, <sup>(4)</sup>
  - 3.1. Vía y anchura de los ejes:
    - 3.1.1. Vía de cada eje de dirección <sup>(5)</sup>: .....
    - 3.1.2. Vía de los demás ejes <sup>(5)</sup>: .....

<sup>(1)</sup> Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres que no vienen al caso para la descripción del tipo de vehículo, el componente o la unidad técnica independiente objeto de la presente ficha de características, dichos caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).

<sup>(2)</sup> Con arreglo a la definición que figura en la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punto 2 ([www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)).

<sup>(3)</sup> Cuando exista una versión con cabina normal y otra con cabina litera, indiquense las dimensiones y masas de ambas.

<sup>(4)</sup> Norma ISO 612:1978. Vehículos automóviles. Dimensiones de los automóviles y vehículos remolcados. Denominaciones y definiciones.

<sup>(5)</sup> Norma ISO 612:1978, término n.º 6.5.

- 3.1.3. Anchura del eje posterior más ancho: .....
- 3.1.4. Anchura del eje en posición delantera (medido desde la parte exterior de los neumáticos, excluyendo el abombamiento del neumático próximo al suelo): .....
- 3.2. Masa máxima en carga técnicamente admisible declarada por el fabricante <sup>(6)</sup>, <sup>(7)</sup>: .....
- 3.3. Masa máxima técnicamente admisible sobre cada eje: .....
- 3.4. El vehículo admite/no admite <sup>(8)</sup> el remolque de cargas:
- 3.5. Velocidad máxima de fábrica del vehículo (km/h) <sup>(9)</sup>: .....
- 4. Suspensión
- 4.1. Neumáticos y ruedas:
- 4.1.1. Combinaciones neumático/rueda <sup>(10)</sup>
  - a) en relación con los neumáticos, indíquense:
    - la clase de neumático (C1/C2/C3) <sup>(8)</sup>:
    - la designación de su tamaño: .....
    - su índice de capacidad de carga <sup>(7)</sup>: .....
    - el símbolo de la categoría de velocidad <sup>(7)</sup> .....
  - b) en cuanto a las ruedas, indíquense su desplazamiento y el tamaño de la llanta: .....
- 4.1.2. Ejes
  - 4.1.2.1. Eje 1:
  - 4.1.2.2. Eje 2:
  - etc.
- 4.1.3. Presión de los neumáticos recomendada por el fabricante (en kPa), en función de la carga del vehículo: .....
- 4.1.4. Descríbanse los dispositivos de tracción para nieve y las combinaciones neumático/rueda de los ejes delanteros y traseros que convengan para el tipo de vehículo, según las recomendaciones del fabricante: .....
- 4.1.5. Si el vehículo dispone de una unidad de repuesto de uso provisional, descríbase brevemente: .....
- 4.1.6. Si el vehículo dispone de un sistema de control de la presión de los neumáticos, descríbase brevemente: .....

<sup>(6)</sup> En el caso de los remolques o semirremolques, así como de los vehículos enganchados a un remolque o semirremolque, que ejerzan una carga vertical significativa en el dispositivo de enganche o la quinta rueda, se incluye esta carga, dividida por la aceleración estándar de la gravedad, en la masa máxima técnicamente admisible.

<sup>(7)</sup> Indíquense aquí los valores superior e inferior de cada variante.

<sup>(8)</sup> Táchese lo que no proceda.

<sup>(9)</sup> En lo que respecta a los vehículos de motor, si el fabricante autoriza la modificación de determinadas funciones de control (por ejemplo, mediante programas o dispositivos informáticos, actualizaciones, selección, activación o desactivación) antes o después de la puesta en servicio del vehículo de manera que este tenga una velocidad máxima más elevada, debe declararse la velocidad máxima que pueda alcanzar el vehículo mediante el ajuste de dichas funciones de control. En lo referente a los remolques, debe declararse la velocidad máxima permitida por el fabricante.

<sup>(10)</sup> En el caso de los neumáticos que llevan la inscripción ZR antes del código de diámetro de la llanta destinados a vehículos cuya velocidad máxima de fábrica supere los 300 km/h, debe proporcionarse información equivalente.

5. Carrocería
  - 5.1. Guardabarros
  - 5.1.1. Breve descripción del vehículo con respecto a sus guardabarros: .....
  6. Varios
  - 6.1. Dispositivos de limitación de velocidad
  - 6.1.1. Fabricante(s): .....
  - 6.1.2. Tipo(s): .....
  - 6.1.3. Número(s) de homologación de tipo (en su caso): .....
  - 6.1.4. Velocidad o gama de velocidades a las que puede establecerse el límite de velocidad: ..... km/h
-



ANEXO 2

Comunicación

(formato máximo: A4 [210 mm x 297 mm])



Expedida por: (nombre de la administración)

...  
...

- relativa a <sup>(2)</sup>:
  - la concesión de la homologación
  - la extensión de la homologación
  - la denegación de la homologación
  - la retirada de la homologación
  - el cese definitivo de la producción

de un tipo de vehículo con respecto a la instalación de los neumáticos

N.º de homologación: ..... N.º de extensión: .....

Sección I

1. Marca (denominación comercial del fabricante): .....
2. Tipo: .....
- 2.1. Nombre(s)comercial(es) (en su caso): .....
3. Medios de identificación del tipo, si están marcados en el vehículo <sup>(3)</sup> .....
- 3.1. Emplazamiento de esa marca: .....
4. Categoría de vehículo <sup>(4)</sup>: .....
5. Nombre y dirección del fabricante: .....
6. Nombre y dirección de las plantas de montaje: .....
7. Nombre y dirección del representante del fabricante (en su caso): .....

Sección II

1. Información adicional: véase la adenda

<sup>(1)</sup> Distinguishing number of the country which has granted, extended, refused or withdrawn approval (see approval provisions in the Regulation).

<sup>(2)</sup> Strike out which does not apply.

<sup>(3)</sup> Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres que no vienen al caso para la descripción del tipo de vehículo, el componente o la unidad técnica independiente objeto de la presente ficha de características, dichos caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).

<sup>(4)</sup> Con arreglo a la definición que figura en la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, punto 2 ([www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html](http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html)).

2. Servicio técnico encargado de realizar los ensayos: .....
3. Fecha del acta de ensayo: .....
4. Número del acta de ensayo: .....
5. Observaciones (en su caso): véase la adenda
6. Lugar: .....
7. Fecha: .....
8. Firma: .....
9. Expediente de homologación (en su caso): .....

*Adenda del formulario de comunicación n.º ...*

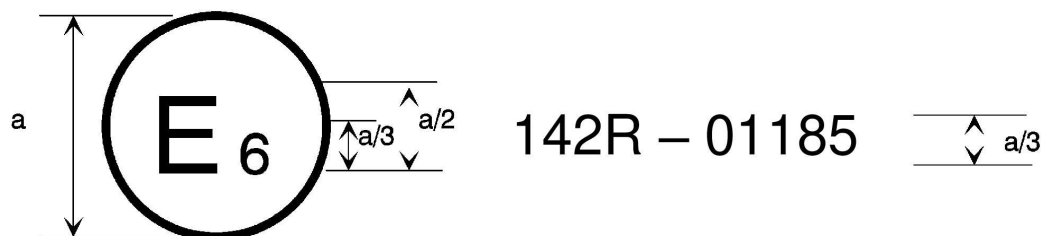
*en relación con la homologación de tipo de un vehículo en lo que respecta a la instalación de los neumáticos*

1. Información adicional
  - 1.1. Descríbase brevemente el tipo de vehículo en cuanto a la estructura, las dimensiones, las líneas y los materiales: .....
  - 1.2. Combinaciones neumático (C1/C2/C3)<sup>2</sup>/rueda (con inclusión del tamaño del neumático, el tamaño de la llanta y el desplazamiento de la rueda): .....
  - 1.3. El símbolo de la categoría de velocidad mínima compatible con la velocidad máxima de fábrica —de cada variante— (se facilitará una información equivalente en relación con los neumáticos que llevan la inscripción ZR antes del código de diámetro de la llanta, destinados a vehículos cuya velocidad máxima de fábrica supere los 300 km/h): .....
  - 1.4. El índice mínimo de capacidad de carga compatible con la masa máxima técnicamente admisible por eje —de cada variante— (en su caso, ajustado conforme al punto 5.2.2.2 del presente Reglamento): .....
  - 1.5. Combinaciones neumático (C1/C2/C3)<sup>2</sup>/rueda (con inclusión del tamaño del neumático, el tamaño de la llanta y el desplazamiento de la rueda) que deben utilizarse con los dispositivos de tracción para nieve: .....
2. El vehículo de la categoría M<sub>1</sub> admite/no admite<sup>2</sup> el remolque de cargas y se supera el límite de carga de los neumáticos posteriores en un ... %.
3. El vehículo está/no está homologado<sup>2</sup> conforme al Reglamento n.º 64 o al Reglamento n.º 141 de las Naciones Unidas<sup>2</sup> en lo que respecta a la instalación de neumáticos de repuesto de uso provisional de los tipos 1/2/3/4/5<sup>2</sup>.
4. El vehículo está/no está homologado<sup>2</sup> conforme al Reglamento n.º 64 o al Reglamento n.º 141<sup>2</sup> de las Naciones Unidas en lo que respecta al sistema de control de la presión de los neumáticos.
  - 4.1. Si el vehículo dispone de un sistema de control de la presión de los neumáticos, descríbase brevemente: .....

## ANEXO 3

**Disposiciones relativas a las marcas de homologación**

(véanse los puntos 4.4 a 4.4.2 del presente Reglamento)

 $a = 8 \text{ mm mín.}$ 

Esta marca de homologación colocada en un vehículo indica que el tipo de vehículo en cuestión ha sido homologado en Bélgica (E6) por lo que respecta a la instalación de neumáticos con arreglo al Reglamento n° 142 de las Naciones Unidas. Los dos primeros dígitos del número de homologación indican que la homologación ha sido concedida de conformidad con los requisitos del Reglamento n.º 142 de las Naciones Unidas modificado por la serie 01 de enmiendas.



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



Oficina de Publicaciones  
de la Unión Europea  
L-2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

ES