



PARLAMENTO  
DE GALICIA



## BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA

---

X leislatura  
Número 633  
14 de maio de 2020



## SUMARIO

### 1. Procedementos parlamentarios

#### 1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

##### 1.5.4. De ámbito europeo

##### 1.5.4.1. Unión Europea

■ Resolución da Presidencia, do 12 de maio de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre aplicación do Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello que modifica as Directivas (UE) 2016/797 e (UE) 2016/798 no relativo á ampliación do período de transposición (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 179 final] [2020/0071 (COD)]

-10/UECS-000310 (64210)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello que modifica as Directivas (UE) 2016/797 e (UE) 2016/798 no relativo á ampliación do período de transposición (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 179 final] [2020/0071 (COD)] [202669](#)

■ Resolución da Presidencia, do 12 de maio de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre aplicación do Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen medidas específicas e temporais, como consecuencia da pandemia de COVID-19, relativas á validez de determinados certificados, licenzas e autorizacións e ao aprazamento de determinados controis e formación con carácter periódico en determinados ámbitos da lexislación en materia de transporte (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 176 final] [2020/0068 (COD)]

-10/UECS-000311 (64211)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen medidas específicas e temporais, como consecuencia da pandemia de COVID-19, relativas á validez de determinados certificados, licenzas e autorizacións e ao aprazamento de determinados controis e formación con carácter periódico en determinados ámbitos da lexislación en materia de transporte (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 176 final] [2020/0068 (COD)] [202678](#)

■ Resolución da Presidencia, do 12 de maio de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á proposta de Regulamento do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2017/2454 no que respecta ás datas de aplicación debido á crise provocada pola pandemia de COVID-19 [COM(2020) 201 final] [2020/0084 (CNS)]

-10/UECS-000312 (64212)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á proposta de Regulamento do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2017/2454 no que respecta ás datas de apli-



cación debido á crise provocada pola pandemia de COVID-19 [COM(2020) 201 final] [2020/0084 (CNS)] [202707](#)

■ Resolución da Presidencia, do 13 de maio de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre aplicación do principio de subsidiaridade relativa á Proposta de directiva do Consello pola que se modifica a Directiva 2011/16/UE para facer fronte á urxente necesidade de aprazar determinados prazos para a presentación e o intercambio de información tributaria por mor da pandemia de COVID-19 [COM(2020) 197 final] [2020/0081 (CNS)]

-10/UECS-000313 (64238)

Consulta sobre aplicación do principio de subsidiaridade relativa á Proposta de directiva do Consello pola que se modifica a Directiva 2011/16/UE para facer fronte á urxente necesidade de aprazar determinados prazos para a presentación e o intercambio de información tributaria por mor da pandemia de COVID-19 [COM(2020) 197 final] [2020/0081 (CNS)] [202716](#)

## 2. Elección e composición do Parlamento, réxime e goberno interior, organización e funcionamento

### 2.3. Réxime e goberno interior

#### 2.3.3. Estatuto dos deputados

##### 2.3.3.1. Declaracións de bens e dereitos e de actividades

■ Acordo da Mesa do Deputación Permanente, do 7 de maio de 2020, polo que se toma coñecemento da declaración de bens e dereitos, por cesamento na condición de deputado, de D. Francisco Casal Vidal (doc. núm. 64043) [202727](#)



## 1. Procedementos parlamentarios

### 1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

#### 1.5.4. De ámbito europeo

##### 1.5.4.1. Unión Europea

**Resolución da Presidencia, do 12 de maio de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre aplicación do Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello que modifica as Directivas (UE) 2016/797 e (UE) 2016/798 no relativo á ampliación do período de transposición (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 179 final] [2020/0071 (COD)]**

-10/UECS-000310 (64210)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello que modifica as Directivas (UE) 2016/797 e (UE) 2016/798 no relativo á ampliación do período de transposición (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 179 final] [2020/0071 (COD)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 64210, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello que modifica as Directivas (UE) 2016/797 e (UE) 2016/798 no relativo á ampliación do período de transposición (Texto pertinente a efectos do EEE) [COM(2020) 179 final] [2020/0071 (COD)].

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos legislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010, e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto legislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto legislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Deputación Permanente, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa da Deputación Permanente que teña lugar.

Santiago de Compostela, 12 de maio de 2020

Miguel Ángel Santalices Vieira  
Presidente



**Resolución da Presidencia, do 12 de maio de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre aplicación do Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen medidas específicas e temporais, como consecuencia da pandemia de COVID-19, relativas á validez de determinados certificados, licenzas e autorizacións e ao aprazamento de determinados controis e formación con carácter periódico en determinados ámbitos da lexislación en materia de transporte (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 176 final] [2020/0068 (COD)]**

-10/UECS-000311 (64211)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen medidas específicas e temporais, como consecuencia da pandemia de COVID-19, relativas á validez de determinados certificados, licenzas e autorizacións e ao aprazamento de determinados controis e formación con carácter periódico en determinados ámbitos da lexislación en materia de transporte (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 176 final] [2020/0068 (COD)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 64211, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se establecen medidas específicas e temporais, como consecuencia da pandemia de COVID-19, relativas á validez de determinados certificados, licenzas e autorizacións e ao aprazamento de determinados controis e formación con carácter periódico en determinados ámbitos da lexislación en materia de transporte (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2020) 176 final] [2020/0068 (COD)].

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010, e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Deputación Permanente, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa da Deputación Permanente que teña lugar.

Santiago de Compostela, 12 de maio de 2020  
Miguel Ángel Santalices Vieira  
Presidente



**Resolución da Presidencia, do 12 de maio de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á proposta de Regulamento do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2017/2454 no que respecta ás datas de aplicación debido á crise provocada pola pandemia de COVID-19 [COM(2020) 201 final] [2020/0084 (CNS)]**

-10/UECS-000312 (64212)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á proposta de Regulamento do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2017/2454 no que respecta ás datas de aplicación debido á crise provocada pola pandemia de COVID-19 [COM(2020) 201 final] [2020/0084 (CNS)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 64212, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa ao principio de subsidiariedade relativa á proposta de Regulamento do Consello polo que se modifica o Regulamento (UE) 2017/2454 no que respecta ás datas de aplicación debido á crise provocada pola pandemia de COVID-19 [COM(2020) 201 final] [2020/0084 (CNS)].

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010, e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Deputación Permanente, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa da Deputación Permanente que teña lugar.

Santiago de Compostela, 12 de maio de 2020  
Miguel Ángel Santalices Vieira  
Presidente



**Resolución da Presidencia, do 13 de maio de 2020, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Consulta sobre aplicación do principio de subsidiaridade relativa á Proposta de directiva do Consello pola que se modifica a Directiva 2011/16/UE para facer fronte á urxente necesidade de aprazar determinados prazos para a presentación e o intercambio de información tributaria por mor da pandemia de COVID-19 [COM(2020) 197 final] [2020/0081 (CNS)]**

-10/UECS-000313 (64238)

Consulta sobre aplicación do principio de subsidiaridade relativa á Proposta de directiva do Consello pola que se modifica a Directiva 2011/16/UE para facer fronte á urxente necesidade de aprazar determinados prazos para a presentación e o intercambio de información tributaria por mor da pandemia de COVID-19 [COM(2020) 197 final] [2020/0081 (CNS)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 64238, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiaridade relativa á Proposta de directiva do Consello pola que se modifica a Directiva 2011/16/UE para facer fronte á urxente necesidade de aprazar determinados prazos para a presentación e o intercambio de información tributaria por mor da pandemia de COVID-19 [COM(2020) 197 final] [2020/0081 (CNS)].

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiaridade nos proxectos legislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010, e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto legislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto legislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiaridade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Deputación Permanente, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa da Deputación Permanente que teña lugar.

Santiago de Compostela, 13 de maio de 2020  
Miguel Ángel Santalices Vieira  
Presidente



## 2. Elección e composición do Parlamento, réxime e goberno interior, organización e funcionamento

### 2.3. Réxime e goberno interior

#### 2.3.3. Estatuto dos deputados

##### 2.3.3.1. Declaracións de bens e dereitos e de actividades

**Acordo da Mesa do Deputación Permanente, do 7 de maio de 2020, polo que se toma coñecemento da declaración de bens e dereitos, por cesamento na condición de deputado, de D. Francisco Casal Vidal (doc. núm. 64043)**

A Mesa da Deputación Permanente, na súa sesión do día 7 de maio de 2020, adoptou os seguinte acordo:

Declaración de bens e dereitos, por cesamento na condición de deputado, de D. Francisco Casal Vidal (doc. núm. 64043).

Tómase coñecemento e publíquese no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia* e no Portal de transparencia da Cámara

Santiago de Compostela, 13 de maio de 2020

Diego Calvo Pouso

Vicepresidente 1º



**De:** Comisión Mixta para la Unión Europea <[cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)>

**Enviado el:** lunes, 11 de mayo de 2020 15:58

**Asunto:** Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM(2020) 179]

**Asunto: Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en lo relativo a la ampliación del periodo de transposición (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2020) 179 final] [2020/0071 (COD)]**

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea:

[cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

---





Bruselas, 29.4.2020  
COM(2020) 179 final

2020/0071 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que modifica las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en lo relativo a la ampliación del periodo de transposición**

(Texto pertinente a efectos del EEE)



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

La propuesta forma parte de las medidas de emergencia adoptadas por la Comisión en respuesta a la situación extraordinaria provocada por la pandemia de COVID-19.

Excepcionalmente, las Directivas (UE) 2016/797 y 2016/798 del pilar técnico del cuarto paquete ferroviario ofrecían a los Estados miembros la posibilidad de elegir entre dos plazos de transposición<sup>1</sup>: 16 de junio de 2019, o, previa notificación a la Comisión y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, el 16 de junio de 2020. Solo ocho Estados miembros (BG, FI, FR, GR, IT, NL, RO, SI) transpusieron la Directiva en 2019.

A la luz de la pandemia de COVID-19, la mayoría de los Estados miembros restantes han solicitado ampliar el plazo de transposición, alegando que les será imposible completar la legislación necesaria antes del 16 de junio de 2020.

Dadas las excepcionales circunstancias, es totalmente comprensible que sea imposible llevar a cabo la transposición final antes del 16 de junio de 2020. Es fundamental aportar claridad y seguridad jurídicas, especialmente a la industria ferroviaria y a las empresas que son beneficiarias principales del cuarto paquete ferroviario. La pandemia de COVID-19 ha irrumpido durante la fase final de adopción de las medidas de transposición nacionales. Los Estados miembros deben poder completar el proceso en un período adicional de tres meses. Por tanto, la Comisión considera razonable ampliar brevemente el plazo durante tres meses.

Se han adoptado una serie de actos delegados y de ejecución con arreglo a las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798. Dado el doble plazo de transposición, se han introducido en estos actos las correspondientes disposiciones transitorias y fechas de entrada en vigor. La Comisión propondrá una serie de modificaciones a los actos de ejecución a fin de ajustarlos a la ampliación de los plazos de transposición tras la adopción de la Directiva propuesta. Por lo que se refiere a los actos delegados pertinentes<sup>2</sup>, el procedimiento existente contemplado en el artículo 6 de la Directiva (UE) 2016/798 no permitiría el ajuste oportuno con la ampliación de los plazos de transposición. Por tanto, la propuesta incluye una base jurídica, así como un procedimiento simplificado, para un futuro ajuste. Esto garantizará un marco jurídico y una aplicación del pilar técnico del cuarto paquete ferroviario coherentes.

Esta iniciativa no entra en el marco del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT).

<sup>1</sup> Artículo 57 de la Directiva (UE) 2016/797 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea y artículo 33 de la Directiva (UE) 2016/798 sobre seguridad ferroviaria.

<sup>2</sup> Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de la Comisión, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 16).

Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1158/2010 y (UE) n.º 1169/2010 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 26).



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

Las propuestas son coherentes con las medidas de emergencia generales que adopta la Comisión para mitigar y superar los efectos de la pandemia de COVID-19.

Es fundamental adoptar estas medidas a fin de garantizar la continuidad del transporte de personas y mercancías.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El funcionamiento eficaz del mercado interior en el sector ferroviario, el flujo libre de mercancías esenciales, pasajeros y personal y los servicios relacionados dependen del rendimiento económico de las empresas ferroviarias, los administradores de las infraestructuras y la industria ferroviaria, así como de un marco jurídico y administrativo que funcione correctamente. Las consecuencias económicas negativas de la actual pandemia de COVID-19 pueden poner en peligro la solidez financiera de las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras, y tienen graves repercusiones negativas sobre el sistema de transporte y sobre la economía en su conjunto.

La Comisión elaboró un concepto de «carril verde» para mantener las fronteras abiertas al transporte de mercancías y reducir los retrasos en el tráfico. Se ha publicado una guía sobre los derechos de los pasajeros, que se actualizará en el futuro a fin de abordar los cambios en la situación general.

La modificación de las Directivas tiene por objeto abordar las principales inquietudes de los Estados miembros, las empresas ferroviarias, los administradores de las infraestructuras y la industria ferroviaria y es, por tanto, sumamente importante.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente iniciativa es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

El objetivo de la propuesta no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, que están obligados a seguir las disposiciones de transposición establecidas en las directivas y no pueden modificarlas unilateralmente. Este objetivo solo puede alcanzarse mediante una modificación de las Directivas en cuestión introducida por el colegislador.

- **Proporcionalidad**

La propuesta es proporcionada respecto de los problemas creados por la crisis y no va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo de paliar el impacto de la actual pandemia de COVID-19 a efectos de la transposición de las Directivas.

- **Elección del instrumento**

A fin de lograr su objetivo, el instrumento jurídico debe ser del mismo tipo que el instrumento que se vaya a modificar. El principal objetivo de la propuesta es modificar la fecha límite de transposición tal como han solicitado los Estados miembros.



### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

Se trata aquí de una medida de emergencia, activada por el brote y la expansión, repentinos e imprevisibles, del virus de la COVID-19. Por esta razón, la medida no es pertinente para el programa de adecuación de la normativa y no se ha llevado a cabo una evaluación *ex post*.

- **Consultas con las partes interesadas**

Dada la urgencia de la cuestión, no se ha llevado a cabo una consulta formal con las partes interesadas. No obstante, tanto las autoridades de los Estados miembros como las partes interesadas han pedido a la Comisión que adopte una propuesta de medidas adecuadas en el marco de las Directivas.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como se ha explicado, la urgencia de la situación no ha permitido recabar asesoramiento especializado. Las medidas de emergencia de la Comisión se han tomado sobre la base de la evidencia científica en relación con la evolución de las circunstancias epidemiológicas.

- **Evaluación de impacto**

Dada la urgencia de la situación, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

No procede.

- **Derechos fundamentales**

No tiene incidencia en los derechos fundamentales.

### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

No procede.

### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

A fin de garantizar la correcta aplicación de la medida propuesta, que también tiene un impacto directo sobre la claridad jurídica para el sector ferroviario, la Comisión propone introducir una cláusula de notificación para los Estados miembros que opten por ampliar el plazo hasta el 16 de septiembre de 2020.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

No procede.



Propuesta de

## **DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

### **que modifica las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en lo relativo a la ampliación del periodo de transposición**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 57, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>3</sup> y el artículo 33, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>4</sup>, los Estados miembros deberían haber adoptado las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes de las directivas el 16 de junio de 2020 a más tardar. No obstante, con arreglo al artículo 57, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797 y al artículo 33, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, los Estados miembros tenían la posibilidad de ampliar un año el período de transposición.
- (2) Diecisiete Estados miembros han remitido notificaciones a la Comisión y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (« la Agencia») en relación con la ampliación del plazo de transposición de las Directivas (UE) 2016/797 y 2016/798 al 16 de junio de 2020.
- (3) Debido a la extraordinaria e imprevisible situación causada por la pandemia de COVID-19, algunos de estos Estados miembros se enfrentan a dificultades para completar los trabajos legislativos en el plazo de transposición previsto y, por tanto,

---

<sup>1</sup> DO C de , p. .

<sup>2</sup> DO C de , p. .

<sup>3</sup> Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (versión refundida) (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

<sup>4</sup> Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida) (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).



corren el riesgo de incumplir dicho plazo. Este incumplimiento podría crear inseguridad jurídica para la industria ferroviaria, las autoridades nacionales y la Agencia en relación con la legislación aplicable a la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias. Las dificultades de algunos Estados miembros para transponer las Directivas como resultado de la pandemia de COVID-19 tienen consecuencias negativas para el sector ferroviario.

- (4) Es esencial aportar claridad y seguridad jurídicas a la industria ferroviaria permitiendo, en su caso, que los Estados miembros sigan aplicando, a partir del 16 de junio de 2020 y por un tiempo limitado, la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup> y la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>6</sup>.
- (5) Puesto que la pandemia de COVID-19 irrumpió en la fase final de la adopción de las medidas de transposición nacionales, se debe conceder a los Estados miembros un periodo adicional de tres meses para que completen el proceso de transposición.
- (6) Los plazos de transposición de las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 deben ampliarse tres meses hasta el 16 de septiembre de 2020. Las fechas de derogación de la Directiva 2004/49/CE y la Directiva 2008/57/CE, establecidas en el artículo 58 de la Directiva (UE) 2016/797 y el artículo 34 de la Directiva (UE) 2016/798 respectivamente, deben ajustarse en consecuencia.
- (7) Se han adoptado una serie de actos delegados sobre la base de la Directiva (UE) 2016/798 en los que se reflejan los plazos de transposición previos. Estos actos deben adaptarse al nuevo plazo de transposición derivado de la situación actual. Debe establecerse un procedimiento simplificado para aquellos casos en los que se requiera una modificación de un acto delegado por razones imperiosas de urgencia.
- (8) Procede modificar las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en consecuencia.
- (9) A fin de permitir la rápida aplicación de las medidas establecidas en la presente Directiva, su entrada en vigor debe tener lugar el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

### *Artículo 1*

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

- 1) En el artículo 57, se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Los Estados miembros que hayan ampliado el período de transposición de conformidad con el apartado 2 podrán prorrogarlo hasta el [16 de septiembre de 2020]. Sus medidas de transposición serán aplicables a partir de esta fecha. Estos Estados miembros notificarán a la Agencia y a la Comisión al respecto un día después de la entrada en vigor de la Directiva (UE) 2020/... a más tardar.»;
- 2) En el artículo 58, párrafo primero,

<sup>5</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).

<sup>6</sup> Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1)



la fecha «16 de junio de 2020» se sustituye por «16 de septiembre de 2020».

## Artículo 2

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

- 1) Se inserta el artículo 6 *bis* siguiente:

### «Artículo 6 bis

#### **Aproximación de los MCS con los plazos revisados**

Procede otorgar poderes a la Comisión para que adopte actos delegados de conformidad con el artículo 27, apartado 7, a fin de ajustar las fechas de aplicación de los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 6, apartado 6, al plazo de transposición contemplado en el artículo 33, apartado 2 *bis*.»;

- 2) en el artículo 27 se añade el apartado 7 siguiente:

«7. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 a 6, la Comisión podrá adoptar actos delegados con arreglo al artículo 6 *bis* a partir del [fecha de entrada en vigor de la Directiva (UE) 2020/...] hasta el [16 de septiembre de 2020]. Será aplicable el procedimiento previsto en el artículo 27 *bis*. »;

- 3) en el artículo 27 se añade el apartado 8 siguiente:

«8. Como excepción a los apartados 2 a 6, y no obstante lo dispuesto en el apartado 7, en caso de que razones imperiosas de urgencia lo requieran, el procedimiento previsto en el artículo 27 *bis* será aplicable a los actos delegados adoptados de conformidad con este artículo.»;

- 4) se inserta el artículo 27 *bis* siguiente:

### «Artículo 27 bis

#### **Procedimiento de urgencia**

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables en tanto no se formule ninguna objeción con arreglo al apartado 3.
  2. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado de conformidad con el presente artículo lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo, exponiendo asimismo los motivos por los cuales se ha aplicado el procedimiento de urgencia.
  3. Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 27, apartado 6. En tal caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente tras la notificación de la decisión del Parlamento Europeo o del Consejo de formular objeciones.»;
- 5) en el artículo 33, se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Los Estados miembros que hayan ampliado el período de transposición de conformidad con el apartado 2 podrán prorrogarlo hasta el [16 de septiembre de 2020]. Sus medidas de transposición serán aplicables a partir de esta fecha. Estos



Estados miembros notificarán a la Agencia y a la Comisión al respecto un día después de la entrada en vigor de la Directiva (UE) 2020/... a más tardar. »;

6) en el artículo 34, párrafo primero,

La fecha «16 de junio de 2020» se sustituye por «16 de septiembre de 2020».

### *Artículo 3*

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

### *Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*



**De:** Comisión Mixta para la Unión Europea <[cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)>

**Enviado el:** lunes, 11 de mayo de 2020 15:47

**Asunto:** Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM(2020) 176]

**Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, relativas a la validez de determinados certificados, licencias y autorizaciones y al aplazamiento de determinados controles y formación con carácter periódico en determinados ámbitos de la legislación en materia de transporte (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2020) 176 final] [2020/0068 (COD)]**

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: [cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

---





Bruselas, 29.4.2020  
COM(2020) 176 final

2020/0068 (COD)

Propuesta de

## **REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

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

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

Como consecuencia de las medidas públicas que ha sido necesario adoptar a raíz de la pandemia de COVID-19, en muchos casos los transportistas y otras personas afectadas no pueden llevar a cabo las formalidades o los procedimientos necesarios para cumplir determinadas disposiciones del Derecho de la Unión relacionadas con la renovación, la ampliación o la continuidad de la validez de algunos certificados, licencias o autorizaciones. Además, y por las mismas razones, es posible que las autoridades competentes de los Estados miembros no puedan cumplir las obligaciones establecidas por el Derecho de la Unión ni garantizar que las solicitudes pertinentes introducidas por los transportistas se tramiten antes de que venzan los plazos aplicables.

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

A fin de garantizar el buen funcionamiento del mercado interior y un elevado nivel de seguridad del transporte, velar por la seguridad jurídica y evitar posibles perturbaciones del mercado, es necesario adoptar disposiciones temporales destinadas a ampliar la validez de aquellos certificados, licencias o autorizaciones que expiren entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 y garantizar que sigan siendo válidos durante un período de tiempo razonable durante la pandemia de COVID-19 y después de ella.

De la misma forma, deben ampliarse los plazos correspondientes a las formalidades pertinentes y mantenerse en consecuencia la validez de las licencias, los certificados y otros documentos similares. Cuando proceda, deben autorizarse métodos alternativos destinados a permitir un control adecuado, y debe establecerse su obligatoriedad. Ocurre, por ejemplo, en



el ámbito de los tacógrafos, cuando caduca la tarjeta de conductor y la emisión de una nueva tarjeta no es posible.

Además, puede que, como consecuencia de las medidas adoptadas por el Estado miembro en cuestión para prevenir o contener la propagación de la COVID-19, la renovación de los certificados, licencias o autorizaciones siga siendo inviable fuera del plazo indicado en una u otra disposición pertinente del presente Reglamento. Cuando, previa petición del Estado miembro en cuestión, la Comisión constate que las circunstancias lo justifican, autorizará a dicho Estado miembro a ampliar el período o períodos pertinentes. La ampliación en cuestión debe limitarse al período durante el cual es probable que persista la dificultad para renovar los certificados, licencias o autorizaciones en ese Estado miembro.

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

La legislación contemplada en el presente Reglamento no contiene disposiciones explícitas que permitan ampliar la validez de los certificados, autorizaciones o licencias en situaciones como la creada por la crisis de la COVID-19. Por consiguiente, es necesario adoptar disposiciones pertinentes para tener en cuenta los efectos de la crisis actual y proporcionar seguridad jurídica a las personas y a los operadores económicos, así como a las autoridades de los Estados miembros.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El funcionamiento eficaz del mercado interior de los servicios de transporte y servicios conexos depende de la prestación continua de los servicios de transporte por parte de los transportistas. Debido a la imposibilidad de las empresas para cumplir los requisitos aplicables, las consecuencias negativas de la crisis actual podrían hacer peligrar el desarrollo de su actividad. También podrían dar lugar a una escasez de personal disponible para este tipo de actividad, al no contar con los documentos válidos necesarios para ejercer legalmente la profesión. Las disposiciones del Reglamento aquí propuesto abordan esta importante cuestión, garantizando la seguridad jurídica y permitiendo el ejercicio de las distintas profesiones en el sector del transporte.

## 2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La presente propuesta se basa en el artículo 91 y en el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Según el principio de subsidiariedad, la Unión solo puede intervenir si los objetivos perseguidos no pueden ser alcanzados por los Estados miembros por sí solos. Las cuestiones que han dado lugar a la presente propuesta están relacionadas con las disposiciones del Derecho de la Unión, por lo que solo pueden subsanarse mediante disposiciones del Derecho de la Unión, es decir, en forma de excepciones temporales.

- **Proporcionalidad**

Esta acción de la Unión es necesaria para lograr el objetivo del correcto funcionamiento de los mecanismos establecidos en los actos pertinentes del Derecho de la Unión, teniendo en cuenta la magnitud y la gravedad de la pandemia actual de COVID-19. El Reglamento propuesto contiene medidas temporales específicas, que están estrictamente vinculadas a la actual pandemia de COVID-19 y se limitan a lo necesario para garantizar la seguridad jurídica, la seguridad del transporte y el buen funcionamiento del mercado interior.



- **Elección del instrumento**

La presente propuesta se refiere a disposiciones específicas que afectan a la aplicación de varias Directivas y Reglamentos. A fin de garantizar sin demora la seguridad jurídica para los transportistas y otras personas afectadas, así como para las autoridades de los Estados miembros, las disposiciones del acto propuesto deben ser de aplicación inmediata y directamente aplicables. Por tanto, la validez de los certificados, autorizaciones y licencias pertinentes, así como la obligación de someterse a controles, formación o exámenes periódicos, deben prolongarse *ex lege*, incluso cuando las cuestiones pertinentes estén reguladas por una directiva. Así pues, el presente acto legislativo debe adoptar la forma de reglamento directamente aplicable, que no requiere transposición al Derecho nacional.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Consultas con las partes interesadas**

Dada la urgencia de la cuestión, no se ha llevado a cabo una consulta formal con las partes interesadas. No obstante, tanto las autoridades de los Estados miembros como las partes interesadas han pedido a la Comisión que adopte una propuesta de medidas adecuadas, y varias de ellas han manifestado su preocupación por la fragmentación que podría tener lugar sin la intervención de la Unión. De hecho, varios Estados miembros ya han adoptado o anunciado la adopción inminente de medidas nacionales destinadas a ampliar la validez de los certificados y licencias. Las asociaciones de transporte han manifestado su preocupación por estas iniciativas nacionales descoordinadas.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como ya se ha explicado, la urgencia de la situación no ha permitido recabar asesoramiento especializado.

- **Evaluación de impacto**

Dada la urgencia de la situación, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto. La presente propuesta no modifica los principios y mecanismos de la legislación de la Unión en cuestión ni impone nuevas obligaciones a las partes interesadas. Su finalidad principal es permitir, por motivos excepcionales en el contexto de la actual pandemia de COVID-19, la ampliación de la validez de los certificados, licencias o autorizaciones, así como de determinados plazos, durante un breve período de tiempo.

- **Derechos fundamentales**

No procede

### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

No procede

### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

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



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

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**
- **Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo**<sup>2</sup>

La Directiva 2003/59/CE establece los requisitos de cualificación inicial y formación continua para los conductores profesionales de camiones y autobuses, con el objetivo de garantizar la seguridad en las carreteras europeas. La finalidad de esta Directiva es establecer unas normas mínimas armonizadas en materia de aptitud en toda la Unión. Dicha Directiva exige que los conductores sigan una formación inicial y luego una formación continua cada cinco años. Debido a la actual pandemia de COVID-19, es posible que los conductores sujetos a esta obligación de formación no puedan cumplirla o no puedan renovar los documentos que demuestran que han cumplido la obligación de formación continua. Por tanto, es necesario ampliar la validez de los certificados de aptitud profesional (CAP), del código «95» armonizado de la Unión inscrito en el permiso de conducción o en la tarjeta de cualificación del conductor y basado en dichos CAP o de la tarjeta de cualificación del conductor que, de conformidad con la Directiva en cuestión, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020. La validez de estos documentos debe considerarse ampliada por un período de seis meses, y los documentos deben seguir siendo válidos, en consecuencia, para garantizar la continuidad del transporte por carretera.

- **Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (Refundición)**<sup>3</sup>

La Directiva 2006/126/CE establece el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros sobre la base de un modelo de permiso de conducción de la Unión. Establece, asimismo, una serie de requisitos mínimos para estos permisos de conducción, con el fin de mejorar la seguridad vial, facilitar la libre circulación de los ciudadanos que se desplazan dentro de la Unión y reducir la posibilidad de fraude. Por consiguiente, dicha Directiva ha introducido períodos de validez armonizados para todas las categorías de permisos de conducción. Como consecuencia de la actual pandemia de COVID-19, es posible que los titulares de permisos de conducción no puedan renovar o canjear sus permisos. Por tanto, es necesario que la validez de los permisos de conducción que, de conformidad con la Directiva en cuestión, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de

<sup>1</sup> Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

<sup>2</sup> DO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

<sup>3</sup> DO L 403 de 30.12.2006, p. 18.

2020 se amplíe por un período de seis meses, a fin de garantizar la continuidad de la movilidad por carretera.

- **Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera**<sup>4</sup>

El cumplimiento de las normas sobre el tiempo de conducción, el tiempo de trabajo y los períodos de descanso es esencial para preservar los principios de seguridad vial y competencia leal en el mercado interior del transporte por carretera. Los tacógrafos y las tarjetas de conductor registran la información necesaria para evaluar el cumplimiento de dichas normas. Según el artículo 23 del Reglamento (UE) n.º 165/2014 (el «Reglamento sobre los tacógrafos»), los tacógrafos serán inspeccionados cada dos años por talleres autorizados, con el fin de evaluar si las características de funcionamiento, calibrado y seguridad del dispositivo instalado en el vehículo son correctas. La tarjeta de conductor es personal y la expiden las autoridades nacionales para un período de cinco años. Cuando caduque una tarjeta de conductor, la renovación consistirá en una tarjeta nueva, de conformidad con el artículo 28 del Reglamento sobre los tacógrafos. Según el artículo 29 del Reglamento sobre los tacógrafos, en caso de deterioro, funcionamiento defectuoso, extravío o robo de la tarjeta de conductor, su titular debe solicitar su sustitución en el plazo de siete días naturales a las autoridades competentes del Estado miembro de su residencia habitual. Dichas autoridades le facilitarán otra en los ocho días hábiles posteriores a la recepción de la correspondiente solicitud pormenorizada a tal efecto. Los Estados miembros han informado a la Comisión de que están teniendo dificultades para llevar a cabo las inspecciones periódicas de los tacógrafos y la renovación de las tarjetas de conductor con arreglo a los plazos establecidos en la legislación de la Unión. Estas dificultades se deben a las excepcionales circunstancias actuales vinculadas a la pandemia de COVID-19. En tales circunstancias, debe permitirse a los Estados miembros que autoricen, durante un período de tiempo limitado, que sigan circulando los vehículos equipados con tacógrafos cuya inspección no se haya efectuado en el plazo establecido.

Por otro lado, con respecto a las tarjetas de conductor caducadas, los conductores que hayan solicitado una nueva tarjeta con arreglo al artículo 28 del Reglamento sobre los tacógrafos deben poder recurrir a alternativas viables para mantener un registro de su actividad hasta que las autoridades expedidoras de las tarjetas hayan expedido una nueva tarjeta para ellos, y deben estar obligados a recurrir a dichas alternativas. El procedimiento previsto en el artículo 35, apartado 2, del Reglamento sobre los tacógrafos en caso de deterioro, funcionamiento defectuoso, extravío o robo de la tarjeta de conductor debe aplicarse, *mutatis mutandis*, a los conductores cuya tarjeta ha caducado. De este modo se garantiza un equilibrio adecuado entre la necesaria continuidad del transporte y la necesidad de no poner en peligro la seguridad vial.

- **Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE**<sup>5</sup>

<sup>4</sup> DO L 60 de 28.2.2014, p. 1.

<sup>5</sup> DO L 127 de 29.4.2014, p. 51.

La Directiva 2014/45/UE establece los requisitos mínimos armonizados para las inspecciones técnicas periódicas. Dichos requisitos incluyen, en particular, la frecuencia de las inspecciones y, en consecuencia, la validez de los certificados de inspección técnica. Debido a las excepcionales circunstancias actuales vinculadas a la pandemia de COVID-19, puede resultar inviable llevar a cabo estas actividades. Por consiguiente, es necesario que las inspecciones técnicas que deben realizarse entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 puedan realizarse en una fecha posterior, a más tardar seis meses después del plazo inicial, y que los certificados correspondientes sigan siendo válidos en consecuencia.

- **Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo**<sup>6</sup>

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

- **Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera**<sup>7</sup>
- **Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006**<sup>8</sup>

El transporte internacional de mercancías por carretera y el transporte internacional de viajeros en autocar y autobús están supeditados a la posesión de una licencia comunitaria por parte del transportista profesional que presta el servicio, con arreglo a las condiciones contempladas en el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 por lo que respecta al transporte de mercancías y en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 por lo que respecta al transporte de viajeros.

La licencia comunitaria certifica que el transportista está establecido en la Unión y cumple los requisitos necesarios para prestar servicios de transporte internacional. Además, en el caso de

<sup>6</sup> DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

<sup>7</sup> DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

<sup>8</sup> DO L 300 de 14.11.2009, p. 88.



los transportes internacionales de mercancías, cuando el conductor es nacional de un tercer país, dicho conductor debe estar en posesión de un certificado de conductor conforme a lo dispuesto en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 1072/2009. De este modo, se permite a los Estados miembros comprobar efectivamente si los conductores procedentes de terceros países se encuentran en situación de empleo legal o a disposición del transportista profesional responsable de una determinada operación de transporte.

La prestación de servicios regulares en autobús o autocar está sujeta a autorización de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III del Reglamento n.º 1073/2009. El procedimiento para su renovación también está sujeto al mismo procedimiento, *mutatis mutandis*. La autorización en cuestión está supeditada a una serie de condiciones para garantizar la idoneidad de una compañía determinada para prestar un servicio regular específico. La licencia comunitaria y la autorización de servicios regulares son interdependientes, ya que, para expedir esta última, es necesario estar en posesión de una licencia comunitaria. Las autoridades competentes de los Estados miembros expiden las licencias comunitarias, los certificados de conductor y las autorizaciones de servicios regulares en autobús y autocar, previa petición de los transportistas, para períodos de hasta diez años (licencia comunitaria) y cinco años (certificado de conductor y autorización), renovables. La renovación está supeditada a la verificación de que siguen cumpliéndose las condiciones en las que se expidieron. Los Estados miembros han informado a la Comisión de que están teniendo dificultades para renovar estas licencias, certificados y autorizaciones en los plazos establecidos en la legislación de la Unión o para llevar a cabo las verificaciones necesarias antes de su renovación. Ello es debido a las excepcionales circunstancias actuales vinculadas a la pandemia de COVID-19. Por otra parte, es esencial garantizar la continuidad de los servicios de transporte. Por consiguiente, es necesario ampliar la validez de las licencias comunitarias, los certificados y las autorizaciones durante un período de tiempo limitado.

- **Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria**<sup>9</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)**<sup>10</sup>

La Directiva 2004/49/CE y la Directiva (UE) 2016/798 regulan la certificación y autorización de seguridad en la Unión. La Directiva 2004/49/CE fue derogada por la Directiva (UE) 2016/798 con efectos a partir del 16 de junio de 2020. Hasta esa fecha, sigue siendo de aplicación en aquellos Estados miembros que han prorrogado el plazo de transposición de la Directiva (UE) 2016/798 hasta esa misma fecha, de conformidad con el artículo 33, apartado 2, de esta última Directiva.

De conformidad con el artículo 10, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/798, las empresas ferroviarias deben poseer un certificado de seguridad único expedido por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o por una autoridad nacional de seguridad, que debe renovarse, previa solicitud, a más tardar cada cinco años. De conformidad con el artículo 12,

<sup>9</sup> DO L 138 de 26.5.2016, p. 102.

<sup>10</sup> DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.



apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, la autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras tiene una validez de cinco años.

De conformidad con el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE, el certificado de seguridad debe renovarse, previa solicitud de la empresa ferroviaria, a más tardar cada cinco años. De conformidad con el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, la autorización de seguridad debe renovarse, previa solicitud del administrador de la infraestructura, a más tardar cada cinco años.

Debido a la situación extraordinaria causada por la pandemia de COVID-19, las autoridades nacionales, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras están teniendo dificultades para renovar los certificados de seguridad (únicos) y las autorizaciones de seguridad o, en el caso de las autorizaciones de seguridad vigentes que van a caducar próximamente, para expedir tales autorizaciones para un período posterior. Por consiguiente, al objeto de no menoscabar el funcionamiento de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras es necesario ampliar el plazo de renovación y validez de estos documentos. Una ampliación de seis meses debería resolver las dificultades de las autoridades nacionales responsables de la seguridad para llevar a cabo inspecciones *in situ* y realizar otras tareas administrativas necesarias.

– **Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad**<sup>11</sup>

De conformidad con el artículo 14, apartado 5, de la Directiva 2007/59/CE, las licencias deben tener una validez de diez años, a reserva de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1. Debido a la situación extraordinaria causada por la pandemia de COVID-19, las autoridades competentes están teniendo dificultades para renovar las licencias en las condiciones establecidas. Las licencias que deban renovarse en el transcurso de un período durante el cual sea inviable la renovación deben seguir siendo válidas durante un período adicional de seis meses. De la misma forma, debe concederse a los maquinistas un período adicional de seis meses para completar los controles periódicos.

– **Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único**<sup>12</sup>

Con arreglo al artículo 24, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, cuando una licencia es suspendida o revocada por incumplimiento del requisito de capacidad financiera, la autoridad otorgante puede conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal mientras dure su reorganización, siempre que no comprometa la seguridad. No obstante, el período máximo de validez de una licencia temporal es de seis meses. Debido a las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, las autoridades están teniendo serias dificultades para adoptar las decisiones pertinentes, a saber, la expedición de nuevas licencias para el período posterior a la caducidad de una licencia temporal. Por tanto, la validez de las licencias temporales en cuestión, expedidas o que caduquen entre el 1 de marzo y el 30 de agosto de 2020, deben prorrogarse por seis meses.

<sup>11</sup> DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

<sup>12</sup> DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

Con arreglo al artículo 25, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, la autoridad otorgante debe pronunciarse sobre las solicitudes de licencia en un plazo de tres meses. Sin embargo, por las razones antes mencionadas, las autoridades otorgantes no están en condiciones de actuar a tiempo. Así pues, se propone conceder a dichas autoridades una ampliación de seis meses al respecto, en relación con las solicitudes presentadas entre el 12 de enero y el 31 de agosto de 2020.

Con arreglo a la Directiva 2012/34/UE, las autoridades otorgantes pueden suspender o revocar la licencia de toda empresa ferroviaria que no pueda cumplir los requisitos de capacidad financiera. En tal caso, tras la revocación o suspensión, las autoridades pueden conceder una licencia temporal a la empresa ferroviaria en cuestión. La licencia temporal tiene por objeto permitir a la empresa ferroviaria reestructurarse y continuar con su actividad, siempre que no comprometa la seguridad. Sin embargo, la experiencia ha demostrado que dicha licencia temporal también envía al mercado una señal muy negativa sobre la capacidad de la empresa ferroviaria para sobrevivir, lo que a su vez agrava sus problemas financieros, en particular en términos de flujo de tesorería. Es probable que muchas empresas ferroviarias que antes de la crisis tenían una situación financiera estable acaben en una situación financiera que haga necesaria la revocación o suspensión de su licencia. En el contexto de la crisis actual, esto puede resultar injustificado, en particular desde el punto de vista económico y de la seguridad. Por otro lado, las empresas ferroviarias podrían necesitar más tiempo para estabilizar sus finanzas en el período posterior a la contención de la pandemia de COVID-19.

Por tanto, se propone permitir temporalmente a los Estados miembros que mantengan como están las licencias vigentes, es decir, que se abstengan de revocarlas o suspenderlas y de expedir licencias temporales, siempre y cuando no se ponga en riesgo la seguridad. Los Estados miembros seguirían pudiendo controlar la capacidad financiera de las empresas ferroviarias en cuestión, en particular para proteger a los pasajeros de riesgos de seguridad indebidos. Como consecuencia de ello, las empresas ferroviarias no estarían sujetas a restricciones indebidas y estarían en mejores condiciones para recuperarse financieramente.

- **Directiva 96/50/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la armonización de los requisitos de obtención de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Comunidad**<sup>13</sup>

Con arreglo al artículo 6, apartado 2, de la Directiva 96/50/CE, al cumplir los 65 años, los titulares de un título de patrón de embarcaciones deben someterse a un examen médico en los tres meses siguientes y posteriormente cada año. No obstante, dado que, como consecuencia de las medidas adoptadas en relación con la pandemia de COVID-19, el acceso a los servicios médicos está limitado para los exámenes que no tengan carácter urgente, los titulares de un título de patrón de embarcaciones no pueden someterse al examen médico en cuestión durante el período afectado por dichas medidas. Por tanto, cuando los plazos para someterse a exámenes médicos concluyan entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020, dichos plazos deben ampliarse en seis meses en cada uno de los casos afectados.

- **Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las**

<sup>13</sup> DO L 235 de 17.9.1996, p. 31.



## **embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE<sup>14</sup>**

El período de validez de los certificados de navegación interior de la Unión está limitado de conformidad con el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/1629. Por otro lado, con arreglo al artículo 28 de esa misma Directiva, deben seguir siendo válidos los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva y expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo a la Directiva anteriormente aplicable, la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo<sup>15</sup>.

Las medidas adoptadas a raíz de la pandemia de COVID-19 pueden hacer inviable, y a veces imposible, que las autoridades competentes lleven a cabo la inspección técnica destinada a prorrogar la validez de los certificados pertinentes o, en el caso de los documentos contemplados en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, sustituirlos.

Por consiguiente, en aras de la seguridad jurídica y con el fin de permitir que las embarcaciones de la navegación interior pertinentes sigan operando, procede ampliar por un período de seis meses la validez de los certificados de navegación interior de la Unión, así como los documentos incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, que, de no hacerlo, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020.

- **Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias<sup>16</sup>**
- **Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria<sup>17</sup>**

La pandemia de COVID-19 ha complicado la realización de inspecciones de protección y reconocimientos en el ámbito marítimo durante este período, ya que requieren la presencia física de inspectores en los puertos, las instalaciones portuarias y los buques. A menudo, esto significa que es inviable renovar los certificados, evaluaciones y planes exigidos por la legislación de la Unión en materia de seguridad marítima dentro de los plazos establecidos. Por tanto, es necesario aportar soluciones flexibles y pragmáticas, sin poner en peligro la seguridad, que consistan en la ampliación de la validez de estos documentos durante un período de tiempo razonable, según resulte oportuno. Esto también se aplica a la periodicidad de los ejercicios y prácticas de protección marítima, cuya realización también puede resultar complicada durante los confinamientos nacionales respectivos.

---

<sup>14</sup> DO L 252 de 16.9.2016, p. 118.

<sup>15</sup> DO L 389 de 30.12.2006, p. 1.

<sup>16</sup> DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

<sup>17</sup> DO L 310 de 25.11.2005, p. 28.



Propuesta de

## REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91 y su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>18</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>19</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La pandemia de COVID-19 y la crisis de salud pública asociada a ella suponen un reto sin precedentes para los Estados miembros y constituyen una pesada carga para las autoridades nacionales, los ciudadanos de la Unión y los operadores económicos, en particular para los transportistas. La crisis de la COVID-19 ha creado unas circunstancias extraordinarias que afectan a la actividad normal de las autoridades competentes de los Estados miembros y al trabajo de las empresas de transporte por lo que respecta a las formalidades administrativas que es necesario llevar a cabo en los diferentes sectores del transporte y que no pudieron preverse razonablemente en el momento de la adopción de las medidas en cuestión. Estas circunstancias extraordinarias tienen un impacto significativo en diversos ámbitos regulados por el Derecho de la Unión en materia de transporte.
- (2) En concreto, es posible que los transportistas y otras personas afectadas no puedan llevar a cabo las formalidades o procedimientos necesarios para cumplir determinadas disposiciones del Derecho de la Unión relativas a la renovación o ampliación de certificados, licencias o autorizaciones o no puedan realizar otros trámites necesarios para mantener su validez. Por las mismas razones, es posible que las autoridades competentes de los Estados miembros no puedan cumplir las obligaciones establecidas por el Derecho de la Unión ni garantizar que las solicitudes pertinentes introducidas por los transportistas se tramiten antes de que venzan los plazos aplicables. Por

<sup>18</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>19</sup> DO C [...] de [...], p. [...].



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

- (3) La Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>20</sup> establece las normas aplicables a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera. Dichos conductores deben estar en posesión de un certificado de aptitud profesional y deben demostrar que han superado la formación continua mediante la posesión de un permiso de conducción o de una tarjeta de cualificación del conductor, en los que quedará registrada la formación. Debido a las dificultades para completar la formación continua y para renovar los certificados de aptitud profesional que certifican dicha formación como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, a fin de garantizar la continuidad del transporte por carretera es necesario prorrogar la validez de dichos certificados durante los seis meses posteriores a su fecha de caducidad.
- (4) La Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>21</sup> establece las normas aplicables a los permisos de conducción. Determina el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción expedidos por los Estados miembros sobre la base de un modelo de permiso de conducción de la Unión y establece una serie de requisitos mínimos para dichos permisos. En concreto, los conductores de vehículos de motor deben estar en posesión de un permiso de conducción válido, que debe ser renovado o, en algunos casos, canjeado cuando caduque su validez administrativa. Debido a las dificultades para renovar los permisos de conducción como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, a fin de garantizar la continuidad de la movilidad por carretera es necesario prorrogar la validez de determinados permisos durante los seis meses posteriores a su fecha de caducidad.
- (5) El Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>22</sup> establece las normas aplicables a los tacógrafos en el transporte por carretera. El cumplimiento de las normas sobre el tiempo de conducción, el tiempo de trabajo y los períodos de descanso con arreglo a lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>23</sup> y en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento

<sup>20</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>21</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).

<sup>22</sup> Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

<sup>23</sup> Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por



Europeo y del Consejo<sup>24</sup> es esencial para garantizar la competencia leal y la seguridad vial. Debido a la necesidad de garantizar la continuidad de la prestación de servicios de transporte por carretera a pesar de las dificultades para llevar a cabo las inspecciones periódicas de los tacógrafos como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, las inspecciones a las que se refiere el artículo 23, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 165/2014 que deberían haberse realizado entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 deben realizarse ahora, a más tardar seis meses después de la fecha en la que hubieran tenido que llevarse a cabo con arreglo a dicho artículo. Por la misma razón, las dificultades para renovar y sustituir las tarjetas de conductor como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19 justifican que se conceda a las autoridades tiempo adicional para ello, y los conductores deben poder recurrir a alternativas viables para registrar la información necesaria relacionada con el tiempo de conducción, el tiempo de trabajo y los períodos de descanso hasta que reciban una nueva tarjeta, y deben estar obligados a recurrir a dichas alternativas.

- (6) La Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>25</sup> establece las normas aplicables a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques. La inspección técnica periódica es una tarea compleja diseñada para garantizar que los vehículos estén en buenas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y el medio ambiente durante su uso. Debido a las dificultades para llevar a cabo las inspecciones técnicas periódicas como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, las inspecciones técnicas periódicas que deberían haberse llevado a cabo entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 deben llevarse a cabo en una fecha posterior, a más tardar seis meses después del plazo inicial, y los certificados correspondientes deben seguir siendo válidos en consecuencia.
- (7) El Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>26</sup> establece las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera. La crisis de la COVID-19 está teniendo graves repercusiones en la situación financiera del sector, y algunas empresas de transporte ya no cumplen el requisito de capacidad financiera. Habida cuenta del reducido nivel de actividad ocasionado por la crisis, cabe prever que las empresas tarden más tiempo del habitual en demostrar que este requisito se va a cumplir de nuevo con carácter permanente. Procede, por tanto, ampliar de seis a doce meses el plazo máximo establecido para esos fines en el artículo 13, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 en relación con las evaluaciones que se realicen y las decisiones que se adopten entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020.

---

carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

<sup>24</sup> Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

<sup>25</sup> Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

<sup>26</sup> Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).



- (8) El Reglamento (CE) n.º 1072/2009<sup>27</sup> y el Reglamento (CE) n.º 1073/2009<sup>28</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, respectivamente. El transporte internacional de mercancías por carretera y el transporte internacional de viajeros en autocar y autobús están supeditados, entre otras cosas, a la posesión de una licencia comunitaria y, en el caso de los conductores procedentes de terceros países que realizan operaciones de transporte de mercancías, a la posesión de un certificado de conductor. La prestación de servicios regulares en autobús o autocar también está sujeta a autorización. Tales licencias, certificados y autorizaciones pueden renovarse tras verificarse que se siguen cumpliendo las condiciones pertinentes. Debido a las dificultades para renovar las licencias, certificados y autorizaciones como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, a fin de garantizar la continuidad del transporte por carretera es necesario prorrogar su validez durante los seis meses posteriores a la fecha de caducidad.
- (9) La Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>29</sup> establece normas aplicables a la seguridad ferroviaria. Habida cuenta de las medidas de confinamiento combinadas con la carga de trabajo adicional que supone la contención de la pandemia de COVID-19, las autoridades nacionales, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras están teniendo dificultades en el contexto de los artículos 10 y 12 de dicha Directiva por lo que respecta a la renovación de los certificados de seguridad únicos y, en el caso de las autorizaciones de seguridad vigentes que van a caducar próximamente, a la expedición de tales autorizaciones para un período posterior. El plazo para la renovación de los certificados de seguridad únicos debe, por tanto, ampliarse en seis meses, y los certificados de seguridad únicos vigentes afectados deben seguir siendo válidos en consecuencia. De la misma forma, la validez de las autorizaciones de seguridad debe ampliarse durante seis meses.
- (10) De conformidad con el artículo 33, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, algunos Estados miembros prorrogaron el plazo de transposición de dicha Directiva. Por tanto, las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>30</sup> siguen siendo aplicables en dichos Estados miembros. Así pues, es necesario también prever una ampliación de los plazos para la renovación de los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad expedidos de conformidad con los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE y aclarar que los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad en cuestión siguen siendo válidos en consecuencia.

<sup>27</sup> Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

<sup>28</sup> Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

<sup>29</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>30</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 (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).



- (11) La Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>31</sup> establece normas aplicables a la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Unión. Con arreglo al artículo 14, apartado 5, de dicha Directiva, la validez de las licencias de los maquinistas está limitada a diez años y debe someterse a controles periódicos. Debido a las dificultades para renovar dichas licencias como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, debe prorrogarse la validez de las licencias que expiran entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020. De la misma forma, debe concederse a los maquinistas un período adicional de seis meses para completar los controles periódicos.
- (12) La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>32</sup> establece un espacio ferroviario europeo único. Con arreglo al artículo 24, apartado 3, de dicha Directiva, las autoridades otorgantes pueden suspender o revocar una licencia por incumplimiento del requisito de capacidad financiera y conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal mientras dure su reorganización, siempre que no comprometa la seguridad. Debido a las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, las autoridades están teniendo serias dificultades para adoptar las decisiones pertinentes, a saber, la expedición de nuevas licencias para el período posterior a la caducidad de una licencia temporal. Por tanto, la validez de las licencias temporales en cuestión, que caduquen entre el 1 de marzo y el 30 de agosto de 2020, deben prorrogarse por seis meses.
- (13) Con arreglo al artículo 25, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, las autoridades otorgantes deben pronunciarse sobre las solicitudes de licencias en un plazo de tres meses. Debido a las dificultades para tomar las decisiones pertinentes como consecuencia de las circunstancias extraordinarias causadas por la pandemia de COVID-19, es necesario ampliar este plazo en seis meses.
- (14) Las empresas ferroviarias que tenían una situación financiera estable antes de la pandemia de COVID-19 se están encontrando con problemas de liquidez que podrían dar lugar a la suspensión, la revocación y, posiblemente, la sustitución de su licencia por una licencia temporal sin necesidad económica estructural. La concesión de una licencia temporal con arreglo al artículo 24, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE podría enviar al mercado una señal negativa sobre la capacidad de las empresas ferroviarias para sobrevivir, lo que a su vez agravaría cualquier problema financiero en principio temporal. Por tanto, debe disponerse que, sobre la base de una evaluación realizada por la autoridad otorgante durante el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 y por medio de una decisión adoptada durante ese mismo período, no puedan suspenderse ni revocarse las licencias de dichas empresas ferroviarias, a condición de que no se ponga en riesgo la seguridad y de que exista una perspectiva realista de reconstrucción financiera satisfactoria en un período de seis meses. Al final de este período de seis meses, las empresas en cuestión deben estar sujetas a las normas generales establecidas en el artículo 24, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE.

<sup>31</sup> Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L 315 de 3.12.2007, p. 51).

<sup>32</sup> Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).



- (15) La Directiva 96/50/CE<sup>33</sup> establece los requisitos de obtención de los títulos de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Unión. Al cumplir 65 años, los titulares de un título de patrón de embarcaciones están obligados a someterse a exámenes médicos periódicos. Habida cuenta de las medidas adoptadas en relación con la pandemia de COVID-19 y, en particular, del acceso limitado a los servicios médicos para la realización de controles sanitarios, es posible que los titulares de títulos de patrón de embarcaciones no puedan someterse a los exámenes médicos obligatorios en el período afectado por dichas medidas. Por tanto, cuando los plazos para someterse a exámenes médicos concluyan entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020, dichos plazos deben ampliarse seis meses más en cada uno de los casos afectados.
- (16) La Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>34</sup> establece las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. El artículo 10 de dicha Directiva limita el período de validez de los certificados de navegación interior de la Unión. Por otro lado, con arreglo al artículo 28 de esa misma Directiva, deben seguir siendo válidos hasta su expiración los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva y expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros antes del 6 de octubre de 2018 con arreglo a la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>35</sup>, anteriormente aplicable. Las medidas adoptadas a raíz de la pandemia de COVID-19 pueden hacer inviable, y a veces imposible, que las autoridades competentes lleven a cabo las inspecciones técnicas destinadas a prorrogar la validez de los certificados pertinentes o, en el caso de los documentos contemplados en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, sustituirlos. Por consiguiente, con el fin de permitir que las embarcaciones de la navegación interior pertinentes sigan operando, procede ampliar por un período de seis meses la validez de los certificados de navegación interior de la Unión, así como los documentos incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, que, de no hacerlo, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020.
- (17) El Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>36</sup> establece normas aplicables a los buques y las instalaciones portuarias. La Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>37</sup> establece medidas destinadas a aumentar la protección de los puertos frente a amenazas que afecten a la seguridad. Garantiza, asimismo, que las medidas de protección adoptadas en aplicación del Reglamento (CE) n.º 725/2004 se beneficien de la mejora de la protección portuaria. La realización de inspecciones de protección y reconocimientos marítimos por parte de las

<sup>33</sup> Directiva 96/50/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la armonización de los requisitos de obtención de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Comunidad (DO L 235 de 17.9.1996, p. 31).

<sup>34</sup> Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 118).

<sup>35</sup> Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo (DO L 389 de 30.12.2006, p. 1).

<sup>36</sup> 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).

<sup>37</sup> Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria (DO L 310 de 25.11.2005, p. 28).



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

- (18) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, ampliar los plazos establecidos en el Derecho de la Unión para la renovación o la prórroga de certificados, licencias o autorizaciones, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción propuesta, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (19) El presente Reglamento debe adoptarse con carácter urgente, de modo que las situaciones de inseguridad jurídica que afectan a muchas autoridades y operadores de distintos sectores, en particular cuando los plazos pertinentes ya han expirado, sean lo más breves posible. Conviene, por tanto, establecer una excepción al período de ocho semanas contemplado en el artículo 4 del Protocolo n.º 1, sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.
- (20) El brote imprevisible y repentino de la pandemia de COVID-19 y los procedimientos legislativos pertinentes necesarios para la adopción de las medidas pertinentes han imposibilitado la adopción a tiempo de dichas medidas. Por esta razón, las disposiciones del presente Reglamento deben abarcar también el período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de estas disposiciones, este enfoque no debe dar lugar a la vulneración de las expectativas legítimas de las personas afectadas.
- (21) El presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

##### Objeto

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

#### Artículo 2

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



- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartados 2 y 3, de la Directiva 2003/59/CE, los plazos de finalización de la formación continua que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso. Los certificados de aptitud profesional seguirán siendo válidos en consecuencia.
- 2) La validez a la que se refiere el anexo I de la Directiva 2006/126/CE del mercado del código «95» armonizado de la Unión inscrito por las autoridades competentes en el permiso de conducción o en la tarjeta de cualificación del conductor con arreglo al artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2003/59/CE, sobre la base de los certificados de aptitud profesional contemplados en el apartado 1, se considerará ampliada por un período de seis meses a partir de la fecha indicada en cada permiso de conducción o tarjeta de cualificación del conductor.
- 3) La validez de las tarjetas de cualificación del conductor que se regulan en el anexo II de la Directiva 2003/59/CE y cuya fecha de expiración se sitúe entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses a partir de la fecha de expiración administrativa indicada en cada tarjeta.
- 4) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la finalización de una formación continua o su certificación, la inscripción del mercado del código «95» armonizado de la Unión o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 5) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 4, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la finalización de la formación continua en cuestión o su certificación, la inscripción del mercado del código «95» armonizado de la Unión o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

### Artículo 3

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 7 y en el punto 3, letra d), del anexo I de la Directiva 2006/126/CE, la validez de los permisos de conducción que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses en cada caso.
- 2) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los permisos de conducción siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para



ampliar los períodos indicados en el apartado 1 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse al período de referencia, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.

- 3) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 2, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en el apartado 1 según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los permisos de conducción siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 4

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, las inspecciones periódicas contempladas en el apartado 1 de dicho artículo que tenían que llevarse a cabo entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se llevarán a cabo, a más tardar, en los seis meses siguientes a la fecha en la que tendrían que haberse llevado a cabo de conformidad con dicho artículo.
- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento (UE) n.º 165/2014, cuando un conductor solicite la renovación de una tarjeta de conductor de conformidad con el apartado 1 de dicho artículo entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia), las autoridades competentes facilitarán una nueva tarjeta a más tardar dos meses después de la solicitud. Hasta que el conductor reciba una nueva tarjeta de las autoridades expedidoras, se aplicará *mutatis mutandis* el artículo 35, apartado 2, de dicho Reglamento.
- 3) No obstante lo dispuesto en el artículo 29, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, cuando un conductor solicite la sustitución de una tarjeta de conductor de conformidad con dicho apartado 4 entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia), las autoridades competentes facilitarán una tarjeta de sustitución a más tardar dos meses después de la solicitud. No obstante lo dispuesto en el artículo 29, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, el conductor podrá seguir conduciendo hasta que reciba una nueva tarjeta de las autoridades expedidoras, a condición de que pueda demostrar que, cuando la tarjeta se deterioró o empezó a funcionar de manera defectuosa, fue devuelta a la autoridad competente y se solicitó su sustitución.
- 4) Cuando un Estado miembro considere que es probable que las inspecciones periódicas, la renovación de las tarjetas de conductor o la sustitución de dichas tarjetas siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los plazos o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 5) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 4, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es



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

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 5

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, en relación con el artículo 10, apartado 1, y el punto 8 del anexo II de la Directiva 2014/45/UE, los plazos para llevar a cabo las inspecciones técnicas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, debían llevarse a cabo entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses.
- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 8, en relación con el punto 8 del anexo II de la Directiva 2014/45/UE, la validez de los certificados de inspección técnica cuya fecha de caducidad se encuentre entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.
- 3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de las inspecciones técnicas o su certificación siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los plazos o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la realización de las inspecciones técnicas o su certificación sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 6

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

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

#### Artículo 7

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, la validez de las licencias comunitarias que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.



- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, la validez de los certificados de conductor que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.
- 3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de las licencias comunitarias o los certificados de conductor siga siendo inviable después del plazo establecido en los apartados 1 y 2 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en dichos apartados según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión considere que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias comunitarias o de los certificados de conductor siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 8

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, la validez de las licencias comunitarias que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.
- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las decisiones sobre las solicitudes presentadas por los transportistas entre el 12 de diciembre de 2019 y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) serán adoptadas por la autoridad otorgante en un plazo de seis meses a partir de la fecha de presentación de la solicitud. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo acuerdo se haya solicitado con respecto a dicha solicitud de conformidad con el apartado 1 de dicho artículo notificarán a la autoridad otorgante su decisión sobre la solicitud en un plazo de tres meses.
- 3) Cuando un Estado miembro constate que es probable que la renovación de las licencias comunitarias siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados anteriormente. Dicha solicitud podrá referirse al período de referencia, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en el apartado 1 según proceda en cada caso. Se limitará la



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

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 9

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/798, los plazos para renovar los certificados de seguridad únicos que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses. Los certificados de seguridad únicos en cuestión seguirán siendo válidos en consecuencia.
- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, la validez de las autorizaciones de seguridad que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.
- 3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los certificados de seguridad únicos expedidos de conformidad con el artículo 10, apartado 8, de la Directiva (UE) 2016/798 o la ampliación del período de validez de las autorizaciones de seguridad sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos mencionados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión considere que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de seguridad únicos o la ampliación del período de validez de las autorizaciones de seguridad sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 10

##### **Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva (UE) 2004/49/CE**

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE, los plazos para renovar los certificados de seguridad que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses. Los certificados de seguridad en cuestión seguirán siendo válidos en consecuencia.
- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, los plazos para renovar las autorizaciones de seguridad que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses. Las autorizaciones de seguridad en cuestión seguirán siendo válidas en consecuencia.



- 3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los certificados de seguridad o de las autorizaciones de seguridad siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de seguridad o de las autorizaciones de seguridad siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 11

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 14, apartado 5, de la Directiva 2007/59/CE, la validez de las licencias que expiren entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses a partir de la fecha de expiración de cada una de ellas.
- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 16 y en los anexos II y VII de la Directiva 2007/59/CE, los plazos para llevar a cabo las verificaciones periódicas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso. Las licencias contempladas en el artículo 14 y los certificados contemplados en el artículo 15 de la Directiva 2007/59/CE seguirán siendo válidos en consecuencia.
- 3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de las licencias o la realización de las verificaciones periódicas sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión considere que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias o la realización de las verificaciones periódicas sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 12



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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 24, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, la validez de las licencias temporales que, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses a partir de la fecha de fin de validez indicada en cada una de ellas.
- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 25, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE, la autoridad otorgante se pronunciará sobre las solicitudes presentadas entre el 12 de enero y el 31 de agosto de 2020 a más tardar nueve meses después de haberse presentado toda la información pertinente, en particular la información mencionada en el anexo III.
- 3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias, a raíz de su revocación, sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en el apartado 1. Dicha solicitud podrá referirse al período de referencia, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en el apartado 1 según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que el fin de la suspensión de licencias o la expedición de nuevas licencias, a raíz de su revocación, sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

### Artículo 13

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

No obstante lo dispuesto en el artículo 24, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, cuando una autoridad otorgante compruebe, en el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020, que una empresa ferroviaria ha dejado de cumplir los requisitos de capacidad financiera contemplados en el artículo 20 de dicha Directiva, podrá decidir, durante ese período, no suspender ni revocar la licencia de la empresa ferroviaria, siempre que no se comprometa la seguridad y que existan perspectivas realistas de saneamiento financiero en los seis meses siguientes. Transcurrido el período de seis meses, la autoridad en cuestión revisará el rendimiento de la empresa ferroviaria de que se trate y decidirá si debe suspenderse o revocarse la licencia con arreglo al artículo 24, apartado 1, y si debe concederse una licencia temporal sobre la base del artículo 24, apartado 3, de dicha Directiva.

### Artículo 14

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 96/50/CE, los plazos para someterse a exámenes médicos que, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de



referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses. Los títulos de patrón de embarcaciones seguirán siendo válidos en consecuencia.

- 2) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de exámenes médicos siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en el apartado 1 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse al período de referencia, al período de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 3) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 2, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en el apartado 1 según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la realización de exámenes médicos siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 15

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/1629, la validez de los certificados de navegación interior de la Unión que, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.
- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 28 de la Directiva (UE) 2016/1629, la validez de los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva y expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo a la Directiva 2006/87/CE antes del 6 de octubre de 2018 y que, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.
- 3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión siga siendo inviable después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión considere que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

#### Artículo 16



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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, los plazos para llevar a cabo las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias que, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados hasta el 30 de noviembre de 2020.
- 2) No obstante lo dispuesto en el anexo III, parte B, punto 13.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, si en 2020 los ejercicios no pueden realizarse en los intervalos especificados en dicho punto, deberán realizarse al menos dos veces durante ese año, con un intervalo máximo de seis meses entre ellos.
- 3) No obstante lo dispuesto en el anexo III, parte B, puntos 13.7 y 18.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, los plazos de dieciocho meses para la realización de los diversos tipos de prácticas que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero en ningún caso después del 31 de diciembre de 2020.
- 4) A efectos del requisito establecido en el anexo III, parte B, puntos 13.7 y 18.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004, según el cual los distintos tipos de prácticas deben realizarse una vez al año, se considerará que las prácticas realizadas en 2021 durante el período cubierto por una autorización concedida con arreglo al apartado 5 se han realizado en 2020. Cuando un Estado miembro considere que es probable que la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los diversos tipos de prácticas contemplados en el anexo III, parte B, puntos 13.7 y 18.6, del Reglamento (CE) n.º 725/2004 siga siendo inviable debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 3 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, al plazo, a los períodos de seis meses o a cualquier combinación de ellos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 5) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 4, la Comisión considere que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los diversos tipos de prácticas siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

### **Artículo 17**

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

- 1) No obstante lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva 2005/65/CE, los plazos para la revisión de las evaluaciones de la protección portuaria y de los planes de protección portuaria que, de conformidad con la disposición mencionada, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero en ningún caso después del 30 de noviembre de 2020.



- 2) No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 7, y en el anexo III de la Directiva 2005/65/CE, los plazos de dieciocho meses para la realización de las prácticas de formación que, de conformidad con el anexo mencionado, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso, pero en ningún caso después del 30 de noviembre de 2020.
- 3) A efectos del requisito establecido en el anexo III de la Directiva 2005/65/CE, según el cual los diversos tipos de prácticas de formación deben realizarse una vez al año, se considerará que las prácticas realizadas en 2021 durante el período cubierto por una autorización concedida con arreglo al apartado 4 se han realizado en 2020.
- 4) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la revisión de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los planes de protección portuaria o la realización de las prácticas de formación sigan siendo inviables debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.
- 5) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la revisión de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias o de los planes de protección portuaria o la realización de las prácticas de formación sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

## Artículo 18

### **Entrada en vigor**

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

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente / La Presidenta*



**De:** Comisión Mixta para la Unión Europea <[cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)>

**Enviado el:** lunes, 11 de mayo de 2020 16:03

**Asunto:** Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM(2020) 201]

**Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/2454 en lo que respecta a las fechas de aplicación debido a la crisis provocada por la pandemia de COVID-19 [COM(2020) 201 final] [2020/0084 (CNS)]**

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: [cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

---





Bruselas, 8.5.2020  
COM(2020) 201 final

2020/0084 (CNS)

Propuesta de

## **REGLAMENTO DEL CONSEJO**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/2454 en lo que respecta a las fechas de aplicación debido a la crisis provocada por la pandemia de COVID-19**



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

El 5 de diciembre de 2017, el Consejo adoptó el Reglamento (UE) 2017/2454 del Consejo<sup>1</sup>, que forma parte del paquete legislativo sobre la modernización del IVA con vistas al comercio electrónico transfronterizo entre empresas y consumidores (B2C) («paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico»), y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 904/2010 relativo a la cooperación administrativa y la lucha contra el fraude en el ámbito del impuesto sobre el valor añadido<sup>2</sup>, que sienta las bases para la infraestructura informática subyacente y la cooperación necesaria entre los Estados miembros para garantizar el éxito de la ampliación de la miniventanilla única.

La fecha de aplicación de las modificaciones previstas en el Reglamento (UE) 2017/2454 se estableció para el 1 de enero de 2021.

El 14 de febrero de 2020, la Comisión presentó un balance de la situación respecto del grado de preparación de los Estados miembros, y la mayoría confirmó estar en condiciones de aplicar las normas en la fecha prevista al efecto. Dos Estados miembros expresaron su preocupación y solicitaron aplazar uno o varios años el inicio de su aplicación. La Comisión ofreció a los Estados miembros con dificultades ayuda para superar estos obstáculos y seguía confiando en que los Estados miembros estarían preparados el 1 de enero de 2021.

Sin embargo, la crisis provocada por la imprevista pandemia de COVID-19 y su importante incidencia han alterado las prioridades de los Estados miembros, que se han visto obligados a reasignar recursos destinados a la aplicación del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico con vistas a luchar contra esta pandemia. Por tanto, otros Estados miembros tampoco pueden garantizar ya que se puedan concluir los trabajos preparatorios para aplicar las nuevas normas el 1 de enero de 2021, entre las que figuran las relativas a la cooperación administrativa. La implantación del sistema informático a escala nacional necesario para aplicar las nuevas normas sobre el IVA para el comercio electrónico, entre las que figuran las disposiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2107/2454, podría sufrir retrasos importantes, por lo que varios Estados miembros podrían no estar preparados para aplicar las nuevas normas a partir del 1 de enero de 2021. Los principales operadores económicos, especialmente los operadores postales y de mensajería, expresaron preocupaciones similares e instaron a la Comisión a aplazar seis meses la fecha de aplicación del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico debido a la crisis de COVID-19.

El 24 de abril de 2020, la Comisión celebró una reunión con los Estados miembros para evaluar su grado de preparación con vistas a la aplicación de las nuevas normas a partir del 1 de enero de 2021. La mayoría de los Estados miembros confirmaron estar preparados para aplicar dichas normas en la fecha prevista al efecto a pesar de la crisis; no obstante, destacaron que las disposiciones sobre el funcionamiento del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico se basan en el principio de que todos los Estados miembros deben estar en condiciones de aplicarlas correctamente. Por consiguiente, manifestaron su disposición a respaldar un aplazamiento que no supere los seis meses.

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2017/2454 del Consejo, de 5 de diciembre de 2017, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 904/2010 relativo a la cooperación administrativa y la lucha contra el fraude en el ámbito del impuesto sobre el valor añadido (DO L 348 de 29.12.2017, p. 1).

<sup>2</sup> DO L 268 de 12.10.2010, p. 1.

El objetivo de la presente propuesta es aplazar seis meses la fecha de aplicación de las modificaciones del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico establecida en el Reglamento (UE) 2017/2454, prevista inicialmente para el 1 de enero de 2021. Por consiguiente, la nueva fecha de aplicación será el 1 de julio de 2021. Se sugiere aplazar seis meses la fecha de aplicación de modo que el retraso sea lo más breve posible y permita minimizar las pérdidas presupuestarias adicionales de los Estados miembros.

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

El objetivo general de la presente propuesta es garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, la competitividad de las empresas de la UE y una imposición efectiva de la economía digital. El paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico es coherente con la futura aplicación del principio de imposición del IVA en el país de destino que se establece en el último Plan de Acción sobre el IVA que ha recibido el respaldo del Consejo<sup>3</sup>.

Además del Plan de Acción sobre el IVA, el paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico ha sido considerado una iniciativa clave en la Estrategia para el Mercado Único Digital<sup>4</sup> («Estrategia MUD»), así como en la Estrategia para el Mercado Único<sup>5</sup> y el Plan de Acción sobre la Administración Electrónica<sup>6</sup>.

## 2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La propuesta se basa en el artículo 113 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Dicho artículo dispone que el Consejo, por unanimidad con arreglo a un procedimiento legislativo especial, y previa consulta al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social, adoptará las disposiciones referentes a la armonización de la normativa de los Estados miembros en el ámbito de los impuestos indirectos.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La presente propuesta, que modifica la fecha de aplicación del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico relativo a la cooperación administrativa y la lucha contra el fraude en el ámbito del impuesto sobre valor añadido que el Consejo adoptó en diciembre de 2017, va acompañada de la propuesta para aplazar la fecha de aplicación (prevista inicialmente para el 1 de enero de 2021) del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico, incluidos todos los actos jurídicos correspondientes. La presente propuesta se formula para reaccionar ante la crisis provocada por la pandemia de COVID-19, que plantea a los Estados miembros retos a escala nacional para afrontar la actual situación de emergencia y causa dificultades a algunos de ellos a la hora de garantizar una aplicación oportuna de las modificaciones necesarias en sus sistemas informáticos nacionales. Las disposiciones sobre el funcionamiento del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico se basan en el principio de que todos los Estados miembros deben estar en condiciones de aplicarlas correctamente.

Dado que el IVA es un impuesto armonizado a escala de la UE, los Estados miembros por sí solos no pueden establecer normas diferentes. Por lo tanto, toda iniciativa para modificar las normas sobre el IVA para el comercio electrónico y, en particular, una modificación de la

<sup>3</sup> <http://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2016/05/25-conclusions-vat-action-plan>

<sup>4</sup> COM(2015) 192 final.

<sup>5</sup> COM(2015) 550 final.

<sup>6</sup> COM(2016) 179 final.



fecha de aplicación, exige una propuesta de la Comisión y no podrá lograrse mediante medidas unilaterales a escala nacional.

La propuesta es por tanto conforme al principio de subsidiariedad.

- **Proporcionalidad**

La propuesta guarda coherencia con el principio de proporcionalidad, es decir, no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos del TFUE, en particular el de buen funcionamiento del mercado único. Al igual que en la prueba de subsidiariedad, a los Estados miembros no les es posible abordar estas cuestiones sin una propuesta de modificación del Reglamento del Consejo relativo a la cooperación administrativa.

- **Elección del instrumento**

La presente propuesta modifica el Reglamento (UE) 2017/2454. La única modificación introducida es el aplazamiento de la fecha de aplicación.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Consultas con las partes interesadas**

La presente propuesta refleja la gran preocupación que algunos Estados miembros y operadores postales y de mensajería han expresado y transmitido a la Comisión en lo que respecta a su incapacidad para concluir los trabajos preparatorios del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico a escala nacional y aplicar las normas el 1 de enero de 2021, debido a la crisis provocada por la pandemia de COVID-19.

El 24 de abril de 2020, la Comisión celebró una reunión con los Estados miembros para evaluar su grado de preparación con vistas a la aplicación de las nuevas normas a partir del 1 de enero de 2021. La mayoría de los Estados miembros confirmaron estar preparados para aplicar dichas normas en la fecha prevista al efecto a pesar de la crisis; no obstante, destacaron que las disposiciones sobre el funcionamiento del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico se basan en el principio de que todos los Estados miembros deben estar en condiciones de aplicarlas correctamente. Por consiguiente, manifestaron su disposición a respaldar un aplazamiento que no supere los seis meses.

- **Evaluación de impacto**

Se llevó a cabo una evaluación de impacto de la propuesta que condujo a la adopción de la Directiva del IVA en el comercio electrónico<sup>7</sup>, que sienta las bases para modificar las normas establecidas en el Reglamento relativo a la cooperación administrativa. La presente propuesta modifica únicamente la fecha de aplicación de dichas modificaciones.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

El objetivo principal de la presente propuesta es aplazar seis meses la fecha de aplicación del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico. La propuesta no modifica el contenido de las normas; únicamente aplaza su fecha de aplicación.

<sup>7</sup> Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: evaluación de impacto que acompaña al documento Propuestas de Directiva del Consejo, de Reglamento de Ejecución del Consejo y de Reglamento del Consejo relativas a la modernización del IVA con vistas al comercio electrónico transfronterizo entre empresas y consumidores, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:0379:FIN>.



#### 4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La presente propuesta forma parte del proyecto para aplazar la fecha de aplicación del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico.

Las repercusiones presupuestarias del paquete íntegro ya adoptado relativo al IVA aplicable al comercio electrónico se establecen pormenorizadamente en la exposición de motivos de la propuesta de Directiva (UE) 2017/2455 del Consejo [documento COM(2016)757 final<sup>8</sup>].

Se calcula que las pérdidas presupuestarias para los Estados miembros rondarán en torno a los 5 000 – 7 000 millones EUR anuales en caso de que no se aplique correctamente el paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico. Por consiguiente, un retraso de seis meses supondría pérdidas de alrededor de los 2 500 – 3 500 millones EUR. No obstante, si los Estados miembros y las empresas no están preparados para aplicar las nuevas normas sobre el IVA para el comercio electrónico, el riesgo de que el sistema no funcione correctamente podría suponer casi las mismas pérdidas.

#### 5. OTROS ELEMENTOS

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

La presente propuesta se refiere únicamente a la fecha de aplicación de las disposiciones ya adoptadas en materia de cooperación administrativa del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico que se establece en el Reglamento (UE) 2017/2454. La fecha de aplicación de estas nuevas normas se aplazará seis meses, lo que significa que las disposiciones se aplicarán a partir del 1 de julio de 2021 en lugar del 1 de enero de 2021, y las normas actuales sobre la miniventanilla única [capítulo XI, sección 2, artículos 43 a 47, del Reglamento (UE) n.º 904/2010 del Consejo] seguirán aplicándose hasta el 30 de junio de 2021.

La presente propuesta obedece a la crisis provocada por la pandemia de COVID-19, que fuerza a los Estados miembros a reaccionar inmediatamente y adoptar medidas urgentes a escala nacional con el fin de mitigar sus consecuencias para las empresas y la población en general. Debido a estas circunstancias excepcionales y sin precedentes, varios Estados miembros no podrán concluir los trabajos preparatorios para aplicar a nivel nacional las nuevas normas del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico a partir del 1 de enero de 2021.

---

<sup>8</sup> Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifican la Directiva 2006/112/CE y la Directiva 2009/132/CE en lo referente a determinadas obligaciones respecto del impuesto sobre el valor añadido para las prestaciones de servicios y las ventas a distancia de bienes [COM/2016/0757 final – 2016/0370 (CNS), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1586260266830&uri=CELEX:52016PC0757>].



Propuesta de

## REGLAMENTO DEL CONSEJO

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/2454 en lo que respecta a las fechas de aplicación debido a la crisis provocada por la pandemia de COVID-19**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 113,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Parlamento Europeo<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>2</sup>,

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el Reglamento (UE) n.º 904/2010 del Consejo<sup>3</sup> se establecen normas relativas al intercambio y almacenamiento de información por parte de los Estados miembros, con el fin de establecer los regímenes especiales previstos en el título XII, capítulo 6, de la Directiva 2006/112/CE del Consejo<sup>4</sup>.
- (2) En el Reglamento (UE) 2017/2454 del Consejo<sup>5</sup> se modifican dichas disposiciones en consonancia con la ampliación del ámbito de aplicación de dichos regímenes especiales y la creación de un nuevo régimen. Dichas modificaciones deben aplicarse a partir del 1 de enero de 2021.
- (3) El 30 de enero de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró el brote de COVID-19 una emergencia de salud pública de importancia internacional y el 11 de marzo de 2020, lo declaró una pandemia. Las infecciones provocadas por COVID-19 afectan a todos los Estados miembros. Habida cuenta del alarmante aumento del número de casos de COVID-19 y de la falta de medios efectivos disponibles para hacer frente a la pandemia, numerosos Estados miembros han declarado el estado de alarma nacional.

<sup>1</sup> DO C de , p. .

<sup>2</sup> DO C de , p. .

<sup>3</sup> Reglamento (UE) n.º 904/2010 del Consejo, de 7 de octubre de 2010, relativo a la cooperación administrativa y la lucha contra el fraude en el ámbito del impuesto sobre el valor añadido (DO L 268 de 12.10.2010, p. 1).

<sup>4</sup> Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido (DO L 347 de 11.12.2006, p. 1).

<sup>5</sup> Reglamento (UE) 2017/2454 del Consejo, de 5 de diciembre de 2017, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 904/2010 relativo a la cooperación administrativa y la lucha contra el fraude en el ámbito del impuesto sobre el valor añadido (DO L 348 de 29.12.2017, p. 1).



- (4) La crisis provocada por la pandemia de COVID-19 constituye una emergencia imprevista y sin precedentes que afecta profundamente a todos los Estados miembros y les obliga a adoptar medidas inmediatas a escala nacional para hacer frente a la actual crisis de manera prioritaria, mediante la reasignación de recursos a otras cuestiones. Debido a esta crisis, varios Estados miembros encuentran dificultades para ultimar el desarrollo de los sistemas informáticos necesarios para aplicar las normas establecidas en el Reglamento (UE) 2017/2454 a partir del 1 de enero de 2021. Por consiguiente, algunos Estados miembros han solicitado el aplazamiento de las fechas de aplicación del Reglamento (UE) 2017/2454.
- (5) Teniendo en cuenta los retos a los que se enfrentan los Estados miembros para hacer frente a la crisis de COVID-19 y que las nuevas disposiciones se basan en el principio de que todos los Estados miembros deben actualizar sus sistemas informáticos para poder aplicar las disposiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2017/2454, de modo que se garantice la recogida y la transmisión de información y los pagos en virtud de los regímenes modificados, resulta necesario aplazar seis meses las fechas de aplicación de dicho Reglamento. Procede aplazar seis meses la fecha de aplicación de modo que el retraso sea lo más breve posible y permita minimizar las pérdidas presupuestarias adicionales de los Estados miembros.
- (6) Por lo tanto, procede modificar en consecuencia el Reglamento (UE) 2017/2454.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

El Reglamento (UE) 2017/2454 se modifica como sigue:

- 1) en el artículo 1, el apartado 7 se modifica como sigue:
- a) en la letra a), el título de la sección 2 se sustituye por el texto siguiente:

**«Disposiciones aplicables desde el 1 de enero de 2015 hasta el 30 de junio de 2021»;**

- b) la letra b) se modifica como sigue:
- i) el título de la sección 3 se sustituye por el texto siguiente:

**«Disposiciones aplicables a partir del 1 de julio de 2021»;**

- ii) el artículo 47 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

#### *«Artículo 47 bis*

Las disposiciones de la presente sección se aplicarán a partir del 1 de julio de 2021.»;

- 2) en el artículo 2, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Se aplicará a partir del 1 de julio de 2021.».

#### *Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.



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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente*



**De:** Comisión Mixta para la Unión Europea <[cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)>

**Enviado el:** miércoles, 13 de mayo de 2020 11:57

**Asunto:** Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM(2020) 197]

**Asunto: Propuesta de DIRECTIVA DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2011/16/UE para hacer frente a la urgente necesidad de aplazar determinados plazos para la presentación y el intercambio de información tributaria a causa de la pandemia de COVID-19 [COM(2020) 197 final] [2020/0081 (CNS)]**

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: [cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA





Bruselas, 8.5.2020  
COM(2020) 197 final

2020/0081 (CNS)

Propuesta de

## **DIRECTIVA DEL CONSEJO**

**por la que se modifica la Directiva 2011/16/UE para hacer frente a la urgente necesidad de aplazar determinados plazos para la presentación y el intercambio de información tributaria a causa de la pandemia de COVID-19**



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

La pandemia de COVID-19 es una grave crisis de salud pública que ha afectado a todos los Estados miembros. Representa un reto importante para los sistemas públicos de asistencia sanitaria y es probable que tenga graves consecuencias para las economías de la Unión durante un largo período de tiempo. Esta situación supone una abrumadora perturbación de la vida de los ciudadanos y las empresas, que sufren dificultades a la hora de desempeñar su cometido a causa sobre todo de las limitaciones ligadas al confinamiento en muchos Estados miembros.

A la luz de estas circunstancias sin precedentes, varios Estados miembros y personas sujetas a la obligación de comunicar información en virtud de la Directiva 2011/16/UE del Consejo, de 15 de febrero de 2011, relativa a la cooperación administrativa en el ámbito de la fiscalidad<sup>1</sup>, han solicitado el aplazamiento de determinados plazos para la presentación y el intercambio de información con arreglo a dicha Directiva. Más concretamente, las solicitudes de aplazamiento corresponden a los intercambios automáticos de información sobre cuentas financieras cuyos beneficiarios son residentes fiscales en otro Estado miembro<sup>2</sup> y a los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información<sup>3</sup> que figuran en el anexo IV de la Directiva 2011/16/UE del Consejo. La grave perturbación provocada por la pandemia de COVID-19 dificulta el oportuno cumplimiento por las entidades financieras y las personas responsables de la comunicación de los mecanismos transfronterizos, y afecta negativamente a la capacidad de las administraciones tributarias de los Estados miembros para recopilar y procesar los datos.

Esta situación exige una respuesta urgente y coordinada dentro de la Unión y, cuando proceda, a escala mundial. A este respecto, convendría tener en cuenta la iniciativa del Grupo Director del Foro Global con respecto al Estándar Común de Comunicación de Información (ECCI) para las entidades financieras que comunican información, que se ha incorporado al Derecho de la Unión mediante la Directiva 2014/107/UE del Consejo.

Por consiguiente, procede aplazar el plazo para el intercambio de información sobre cuentas financieras cuyos beneficiarios sean residentes fiscales en otro Estado miembro. Esto permitirá a los Estados miembros ajustar sus plazos nacionales para la presentación de dicha información por parte de las entidades financieras que comunican información. En la misma línea, también deben ampliarse los plazos para la presentación y el intercambio de información sobre mecanismos transfronterizos con arreglo al anexo IV de la Directiva 2011/16/UE del Consejo.

Asimismo, cabe recordar que el intercambio de información sobre cuentas financieras cuyos beneficiarios sean residentes fiscales en otro Estado miembro y sobre los mecanismos

<sup>1</sup> DO L 64 de 11.3.2011, p. 1.

<sup>2</sup> Directiva 2014/107/UE del Consejo, de 9 de diciembre de 2014, que modifica la Directiva 2011/16/UE por lo que se refiere la obligatoriedad del intercambio automático de información en el ámbito de la fiscalidad (DO L 359 de 16.2.2014, p. 1).

<sup>3</sup> Directiva (UE) 2018/822 del Consejo, de 25 de mayo de 2018, que modifica la Directiva 2011/16/UE por lo que se refiere al intercambio automático y obligatorio de información en el ámbito de la fiscalidad en relación con los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información (DO L 139 de 5.6.2018, p. 1).



transfronterizos sujetos a comunicación de información con arreglo al anexo IV de la Directiva 2011/16/UE del Consejo es crucial en la lucha contra la elusión y la evasión fiscales en la Unión. Los Estados miembros necesitarán ingresos tributarios para financiar sus considerables esfuerzos por contener el impacto económico negativo de las medidas contra la pandemia de COVID-19. Garantizar la equidad fiscal mediante la prevención de la elusión y la evasión fiscales se ha vuelto más importante que nunca. Si bien la crisis actual exige adaptar el calendario de presentación y transmisión de algunos datos fiscales, no por ello deben abandonarse los esfuerzos de las administraciones nacionales por garantizar una fiscalidad equitativa.

La duración del aplazamiento no debe alterar la estructura y el funcionamiento establecidos de la Directiva 2011/16/UE del Consejo, sino que debe tener más bien una duración limitada, en proporción a las dificultades prácticas causadas por un confinamiento temporal destinado a contener la pandemia.

Teniendo en cuenta la incertidumbre actual sobre la evolución de la pandemia de COVID-19, conviene prever una nueva prórroga del período de aplazamiento a efectos de la presentación y el intercambio de información. Esto será necesario si durante una parte o la totalidad del período de aplazamiento se mantuvieran las circunstancias excepcionales de graves riesgos para la salud pública causados por la pandemia de COVID-19 y los Estados miembros debieran aplicar nuevas medidas de confinamiento o mantener las existentes. Tal prórroga no debe alterar la estructura y el funcionamiento establecidos de la Directiva 2011/16/UE del Consejo, sino que debe tener más bien una duración limitada y definida previamente, en proporción a las dificultades prácticas causadas por el confinamiento temporal. La prórroga no debe afectar a los elementos esenciales de la obligación de comunicación e intercambio de información con arreglo a esta Directiva. Puede limitarse a prorrogar el plazo para cumplir dichas obligaciones, velando al mismo tiempo por que no quede información alguna sin intercambiar posteriormente.

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

Desde el comienzo de la pandemia de COVID-19, la Comisión ha recibido un número considerable de preguntas y solicitudes, y ha puesto en marcha una serie de iniciativas para paliar el impacto de la crisis. A este respecto, la DG TAXUD ya ha adoptado varias decisiones, principalmente en el ámbito aduanero y del IVA, con el fin de resolver urgentemente problemas o, al menos, de ofrecer tranquilidad. Estas se resumen en el sitio web de TAXUD («Respuesta de TAXUD a la crisis de la COVID-19»<sup>4</sup>).

La iniciativa propuesta es coherente con las medidas adoptadas por la Comisión para tener en cuenta las excepcionales dificultades actuales a que se enfrentan las empresas y las administraciones tributarias nacionales. Responde a las peticiones de aplazamiento de los plazos para la presentación y el intercambio de información con arreglo a la Directiva 2011/16/UE del Consejo formuladas por diversas personas que deben presentar información con arreglo a dicha Directiva y por Estados miembros.

La iniciativa propuesta también está en consonancia con la del Grupo Director del Foro Mundial sobre el ECCI para las entidades financieras que comunican información de ampliar el plazo para el intercambio de información de finales de septiembre al final de diciembre de 2020.

---

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/covid-19-taxud-response\\_en](https://ec.europa.eu/taxation_customs/covid-19-taxud-response_en)



El Consejo también organizó una reunión informal con los Estados miembros el 29 de abril de 2020, en la que todos ellos coincidieron en la necesidad de aplazar la presentación y el intercambio de información que requiere la Directiva 2011/16/UE del Consejo.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **• Base jurídica**

Los artículos 113 y 115 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) constituyen la base jurídica de esta iniciativa legislativa. La mayoría de las iniciativas relacionadas con la armonización o la coordinación del marco jurídico en el ámbito de los impuestos directos se basa en el artículo 115 del TFUE, mientras que su artículo 113 se refiere a los impuestos indirectos. Las normas propuestas tienen por objeto modificar los plazos específicos para la presentación y el intercambio de determinada información (sobre las cuentas financieras y los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información), a fin de tener en cuenta las dificultades actuales para cumplir las obligaciones derivadas de la Directiva 2011/16/UE del Consejo a causa de la crisis provocada por la COVID-19. Teniendo en cuenta que los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información pueden estar relacionados con regímenes fiscales tanto directos como indirectos, ambas bases jurídicas son pertinentes para las normas propuestas.

### **• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La propuesta respeta plenamente el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TFUE. Se refiere a la cooperación administrativa en el ámbito de la fiscalidad. La seguridad jurídica y la claridad en la aplicación del aplazamiento de determinados plazos en virtud de la Directiva solo pueden garantizarse si existe un enfoque coordinado de todos los Estados miembros sobre el problema detectado.

### **• Proporcionalidad**

La propuesta consiste en ajustar las disposiciones vigentes de la Directiva en lo que se refiere a los plazos aplicables a la presentación y el intercambio de determinada información, con el fin de hacer frente a las dificultades que sufren las administraciones tributarias y las personas que comunican información a causa de la actual pandemia de COVID-19. Los ajustes no van más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo de cooperación administrativa entre los Estados miembros, y disponen un aplazamiento que tiene en cuenta la duración de las medidas de confinamiento y garantiza que no se deje sin presentar o intercambiar ninguna información que deba comunicarse durante el período de aplazamiento.

### **• Elección del instrumento**

La base jurídica de esta propuesta es el artículo 115 del TFUE, que establece expresamente que la legislación en este ámbito solo puede adoptar la forma jurídica de una Directiva.

La Directiva propuesta constituye asimismo la sexta modificación de la Directiva 2011/16/UE del Consejo y sucede a la Directiva 2014/107/UE, la Directiva (UE) 2015/2376, la Directiva (UE) 2016/881, la Directiva (UE) 2016/2258 y la Directiva (UE) 2018/822 del Consejo.



### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Derechos fundamentales**

La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

### **4. EXPLICACIÓN DETALLADA DE LAS DISPOSICIONES ESPECÍFICAS DE LA PROPUESTA**

La Directiva propone la modificación de determinados plazos para la presentación y el intercambio de información con arreglo a la Directiva 2011/16/UE del Consejo, más concretamente en lo que se refiere a la información sobre las cuentas financieras contemplada en la Directiva 2014/107/UE del Consejo y a los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información conforme a lo dispuesto en la Directiva (UE) 2018/822 del Consejo.

Las normas propuestas:

- aplazan tres meses, hasta el 31 de diciembre de 2020, el plazo para los intercambios de información sobre las cuentas financieras sujetas a comunicación de información;
- aplazan del 31 de octubre de 2020 al 31 de enero de 2021 la fecha del primer intercambio de información sobre los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información contemplados en el anexo IV de la Directiva 2011/16/UE del Consejo;
- aplazan del 1 de julio al 1 de octubre de 2020 la fecha de inicio del período de treinta días para la comunicación de los mecanismos transfronterizos con las señas distintivas que se contemplan en el anexo IV de la Directiva (UE) 2018/822 del Consejo;
- aplazan del 31 de agosto al 30 de noviembre de 2020 la fecha de comunicación de los acuerdos transfronterizos «históricos» (es decir, los sujetos a comunicación de información entre el 25 de junio de 2018 y el 30 de junio de 2020).

Teniendo en cuenta la incertidumbre actual sobre la evolución de la pandemia de COVID-19, la iniciativa propuesta contempla la posibilidad de prorrogar una vez el período de aplazamiento a efectos de la presentación y el intercambio de información. La Comisión tendrá los poderes necesarios para conceder esta prórroga mediante actos delegados.



Propuesta de

## DIRECTIVA DEL CONSEJO

**por la que se modifica la Directiva 2011/16/UE para hacer frente a la urgente necesidad de aplazar determinados plazos para la presentación y el intercambio de información tributaria a causa de la pandemia de COVID-19**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular sus artículos 113 y 115,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Parlamento Europeo<sup>5</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>6</sup>,

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

- (1) Las medidas de confinamiento impuestas por los Estados miembros a fin de contribuir a la contención de la pandemia de COVID-19 perturban considerablemente la capacidad de las empresas y las administraciones tributarias para cumplir algunas de sus obligaciones con arreglo a la Directiva 2011/16/UE del Consejo<sup>7</sup>.
- (2) Varios Estados miembros y personas que comunican información a las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo a la Directiva 2011/16/UE han solicitado el aplazamiento de determinados plazos establecidos en dicha Directiva para el intercambio automático de información sobre las cuentas financieras cuyos beneficiarios sean residentes fiscales en otro Estado miembro, así como sobre los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información con las señas distintivas contempladas en el anexo IV de dicha Directiva<sup>8</sup>.
- (3) La grave perturbación provocada por la pandemia de COVID-19 en la actividad de las entidades financieras y de las personas sujetas a la obligación de comunicar los mecanismos transfronterizos dificulta el oportuno cumplimiento de sus obligaciones de comunicación con arreglo a la Directiva 2011/16/UE. Las entidades financieras hacen frente en la actualidad a tareas urgentes relacionadas con la COVID-19. Además, las entidades financieras y las personas sujetas a la obligación de comunicar

<sup>5</sup> DO C , , p .

<sup>6</sup> DO C , , p .

<sup>7</sup> Directiva 2011/16/UE del Consejo, de 15 de febrero de 2011, relativa a la cooperación administrativa en el ámbito de la fiscalidad y por la que se deroga la Directiva 77/799/CEE (DO L 64 de 11.3.2011, p. 1).

<sup>8</sup> Directiva (UE) 2018/822 del Consejo, de 25 de mayo de 2018, que modifica la Directiva 2011/16/UE por lo que se refiere al intercambio automático y obligatorio de información en el ámbito de la fiscalidad en relación con los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información (DO L 139 de 5.6.2018, p. 1).



los mecanismos transfronterizos con las señas distintivas contempladas en el anexo IV se enfrentan a varias perturbaciones de orden laboral provocadas principalmente por las condiciones de trabajo a distancia a causa del confinamiento en la mayoría de los Estados miembros. Análogamente, la capacidad de las administraciones tributarias de los Estados miembros para recopilar y procesar los datos se ha visto negativamente afectada.

- (4) Esta situación requiere una respuesta urgente y coordinada dentro de la Unión. Con este fin, es necesario aplazar el plazo para el intercambio de información sobre las cuentas financieras cuyos beneficiarios sean residentes fiscales en otro Estado miembro, a fin de que los Estados miembros puedan ajustar sus plazos nacionales de presentación de dicha información por parte de las entidades financieras que la comunican. En la misma línea, también deben ampliarse los plazos para la presentación y el intercambio de información sobre los mecanismos transfronterizos con las señas distintivas contempladas en el anexo IV de la Directiva 2011/16/UE del Consejo.
- (5) Para determinar la duración del aplazamiento, procede considerar que su objetivo es hacer frente a una situación excepcional y que no debe alterar la estructura y el funcionamiento establecidos de la Directiva 2011/16/UE. Por consiguiente, convendría limitar el aplazamiento a una duración que sea proporcional a las dificultades ocasionadas por la COVID-19 para la presentación y el intercambio de información.
- (6) Teniendo en cuenta la incertidumbre actual sobre la evolución de la pandemia de COVID-19, también convendría prever la posibilidad de una nueva prórroga del período de aplazamiento a efectos de la presentación y el intercambio de información. Esto será necesario si durante una parte o la totalidad del período de aplazamiento se mantuvieran las circunstancias excepcionales de graves riesgos para la salud pública causados por la pandemia de COVID-19 y los Estados miembros debieran aplicar nuevas medidas de confinamiento o mantener las existentes. Tal prórroga no debe alterar la estructura y el funcionamiento establecidos de la Directiva 2011/16/UE del Consejo, sino que debe tener más bien una duración limitada y definida previamente, en proporción a las dificultades prácticas causadas por el confinamiento temporal. La prórroga no debe afectar a los elementos esenciales de la obligación de comunicación e intercambio de información con arreglo a esta Directiva. Puede limitarse a prorrogar el plazo para cumplir dichas obligaciones, velando al mismo tiempo por que no quede información alguna sin intercambiar posteriormente.
- (7) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2011/16/UE en consecuencia.
- (8) Considerando que las medidas establecidas en la presente Directiva se refieren a las obligaciones establecidas en la Directiva 2011/16/UE, que de otro modo serían aplicables inmediatamente, la presente Directiva debe entrar en vigor con carácter urgente.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

La Directiva 2011/16/UE queda modificada como sigue:

- 1) El artículo 8 *bis bis* se modifica como sigue:
  - a) El apartado 12 se sustituye por el texto siguiente:



«12. Cada Estado miembro tomará las medidas necesarias para exigir que los intermediarios y los contribuyentes interesados presenten información sobre los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información cuya primera fase se haya ejecutado entre el 25 de junio de 2018 y el 30 de junio de 2020. Los intermediarios y los contribuyentes interesados, según corresponda, presentarán información sobre dichos mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información a más tardar el 30 de noviembre de 2020.»;

b) el apartado 18 se sustituye por el texto siguiente:

«18. El intercambio automático de información deberá tener lugar en el plazo de un mes a partir del final del trimestre en que esta se haya presentado. La primera información se comunicará, a más tardar, el 31 de enero de 2021.».

2) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 27 bis

***Aplazamiento de los plazos en respuesta a la crisis de la COVID-19***

1. No obstante el plazo establecido en el artículo 8, apartado 6, letra b), la comunicación de la información establecida en el artículo 8, apartado 3 *bis* que se refiera al año civil 2019 u otro período de comunicación pertinente, tendrá lugar en un plazo de doce meses a partir del final del año civil 2019 u otro período de comunicación pertinente.
2. Si un mecanismo transfronterizo sujeto a comunicación de información se pone a disposición para su ejecución, o está listo para su ejecución, o si la primera fase de su ejecución se ha realizado entre el 1 de julio de 2020 y el 30 de septiembre de 2020, o si los intermediarios a que se refiere el artículo 3, apartado 21, párrafo segundo, han facilitado, directamente o a través de otras personas, ayuda, asistencia o asesoramiento entre el 1 de julio de 2020 y el 30 de septiembre de 2020, el plazo de treinta días para la presentación de la información establecido en el artículo 8 *bis bis*, apartados 1 y 7, comenzará a más tardar el 1 de octubre de 2020.

En el caso de los mecanismos comercializables, el primer informe periódico de conformidad con el artículo 8 *bis bis*, apartado 2, lo elaborará el intermediario a más tardar el 31 de enero de 2021.

Artículo 27 ter

***Prórroga del período de aplazamiento***

La Comisión tendrá los poderes necesarios para adoptar un acto delegado, de conformidad con el artículo 27 *quater*, a fin de ampliar el período de aplazamiento para la presentación y el intercambio de información, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 *bis bis*, apartados 12 y 18, y en el artículo 27 *bis*, durante un período máximo de tres meses adicionales.

La Comisión solo podrá adoptar el acto delegado mencionado en el párrafo primero si, durante una parte o la totalidad del período de aplazamiento, persistieran las circunstancias excepcionales de graves riesgos para la salud pública a causa de la



pandemia de COVID-19 y los Estados miembros tuvieran que aplicar medidas de confinamiento.

*Artículo 27 quater*  
***Ejercicio de la delegación***

1. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 27 *ter* se otorgarán a la Comisión sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar el acto delegado a que se refiere el artículo 27 *ter* se otorgarán a la Comisión únicamente durante el período de aplazamiento de los plazos para la presentación y el intercambio de información establecidos en el artículo 8 *bis bis*, apartados 12 y 18, y en el artículo 27 *bis*.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 27 *ter* podrá ser revocada por el Consejo en cualquier momento. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará al Consejo. La notificación del acto delegado al Consejo expondrá los motivos por los cuales se ha recurrido al procedimiento de urgencia.
6. El acto delegado adoptado en virtud del artículo 27 *ter* entrará en vigor inmediatamente y se aplicará siempre que el Consejo no formule ninguna objeción. El Consejo podrá formular objeciones al acto delegado en un plazo de cinco días hábiles a partir de la notificación de dicho acto. En tal caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente tras la notificación de la decisión del Consejo de formular objeciones.
7. Se informará al Parlamento Europeo de la adopción de actos delegados por la Comisión, de cualquier objeción formulada al respecto y de la revocación de la delegación de poderes por el Consejo.».

*Artículo 2*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 31 de mayo de 2020, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones y aplicarán dichas disposiciones a partir del 1 de junio de 2020.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.



2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

### *Artículo 3*

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

### *Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo  
El Presidente*



Anexo II

DECLARACIÓN DE BENS E DEREITOS<sup>1</sup>

<b>PRIMEIRO APELIDO:</b> Casal	
<b>SEGUNDO APELIDO:</b> Vidal	
<b>NOME:</b> Francisco	
<b>ESTADO CIVIL:</b> Casado	<b>RÉXIME ECONÓMICO MATRIMONIAL:</b> Separación de bens
<b>DATA DE PROCLAMACIÓN:</b> 5/10/2016 <small>(Indíquese a data na que foi proclamado/a deputado/a pola xunta electoral correspondente)</small>	<b>DATA DA PRESENTACIÓN DA CREDENCIAL NA CÁMARA:</b> 10/10/2016
<b>CIRCUNSCRICIÓN ELECTORAL POLA QUE FOI ELIXIDO/A</b>	A Coruña
<b>TIPO DE DECLARACIÓN</b>	<input type="radio"/> Orixinaria <input type="radio"/> Modificativa <input checked="" type="radio"/> Por cesamento na condición de deputado/a.  <small>(Marque a casa que proceda)</small>



En cumprimento do disposto no artigo 6.7 da Lei de eleccións ao Parlamento de Galicia, no artigo 15 do Regulamento da Cámara e nas Normas reguladoras do seu Rexistro de Intereses (BOPG núm. 540), formulo a seguinte

**DECLARACIÓN DE BENS E DEREITOS**

<b>RENDAS PERCIBIDAS POLO PARLAMENTARIO/PARLAMENTARIA<sup>1</sup></b>		
<b>PROCEDENCIA DAS RENDAS</b>	<b>CONCEPTO</b>	<b>EUROS</b>
Percepcións netas de tipo salarial, soldos, honorarios, aranceis e outras retribucións, calquera que sexa a súa denominación. <sup>2</sup>	Salario como deputado	49.014
Dividendos e participación en beneficios de sociedades, comunidades ou entidades de calquera clase.		
Xuros ou rendementos de contas, depósitos e activos financeiros.		
Outras rendas ou percepcións de calquera clase. <sup>3</sup>		
<b>CANTIDADE PAGADA POR IRPF</b>		<b>€</b>
Indíquese a cota líquida pagada no exercicio anterior á data desta declaración, a saber, o pagamento final de o haber máis as retencións.		11.556

<sup>1</sup> As rendas que se deben declarar son as percibidas no exercicio económico anterior á data da declaración.

<sup>2</sup> Excluíranse as percepcións recibidas do Parlamento de Galicia, que se atopan xa publicadas na web da Cámara.

<sup>3</sup> De ser o caso, débense incluír as percepcións cobradas por plans de pensións.



<b>BENS PATRIMONIAIS DO PARLAMENTARIO OU DA PARLAMENTARIA</b>					
<b>BENS</b>	<b>Clase e características<sup>4</sup></b>	<b>Situación<sup>5</sup></b>	<b>Data de adquisición</b>	<b>Dereito sobre o ben<sup>6</sup> e Título de adquisición<sup>7</sup></b>	<b>Valor catastral</b>
<b>Bens inmobles de natureza urbana.</b>					
<b>Bens inmobles de natureza rústica.</b>					
<b>Bens inmobles propiedade dunha sociedade, comunidade ou entidade que non cotiza na Bolsa e da que a persoa declarante ten accións ou participacións.</b>					

<sup>4</sup> Indique se é piso, vivenda, praza de aparcamento, local comercial, nave industrial e máis as características que procedan.

<sup>5</sup> Indique a provincia onde estea situado o ben. De se tratar de bens radicados no estranxeiro, sinale o país.

<sup>6</sup> Pleno dominio, núa propiedade, usufruto, dereito de superficie, privativo, ganancial, en comunidade de bens, etc.

<sup>7</sup> Compravenda, herdanza, doazón, etc.



DEPÓSITOS EN CONTAS CORRENTES OU DE AFORRO, CONTAS FINANCEIRAS E OUTROS TIPOS DE IMPOSICIÓNS <sup>8</sup>	SALDO <sup>9</sup> DE TODOS OS DEPÓSITOS (€)
Depósitos en contas correntes	36.170.-

<sup>8</sup> Indique a clase de depósito sen necesidade de sinalar a entidade bancaria.

<sup>9</sup> O saldo debe ser a suma de todos os depósitos de todas as contas. Pódese tomar como referencia o saldo medio das contas correntes durante o ano anterior á declaración, ou o saldo en calquera dos sete días anteriores á declaración ou o saldo no 31 de decembro do exercicio anterior. De tomar como referencia unha das posibilidades, esta débese aplicar a todas as contas.



<b>OUTROS BENS OU DEREITOS</b>		
<b>CLASE DE BEN OU DEREITO</b>	<b>DESCRICIÓN DO BEN OU DEREITO (Indique o sistema que se utilizou para a súa valoración diñeraria)</b>	<b>VALOR (€)<sup>10</sup></b>
<p>Débeda pública, obrigas, bonos, certificados de depósito, obrigas de pagamento e demais valores equivalentes.</p> <p>Accións e participacións en todo tipo de sociedades, entidades con valor económico e cooperativas.</p> <p>Participacións en fondos de investimento</p>	<p>12,5 % da sociedade Casal y Gallardo S.L. Valoración sobre o capital social.</p>	<p><b>1.500</b></p>
<p>Sociedades participadas en máis dun 5 % por outras sociedades ou entidades que sexan propiedade, en todo ou en parte, do parlamentario ou da parlamentaria declarante.</p>		

<b>VEHÍCULOS, EMBARCACIÓNS E AERONAVES</b>	
<b>Data de adquisición</b>	<b>DESCRICIÓN<sup>11</sup></b>

<sup>10</sup> En bens ou dereitos negociados en mercados organizados débese reflectir o valor de cotización en calquera día hábil dos sesenta días anteriores á data desta declaración e débese así mesmo indicar a data elixida. Nos bens e dereitos non cotizados en mercados organizados débese indicar o nome da sociedade ou entidade e o valor das accións ou participacións segundo o balance anual anterior á data desta declaración. De non haber balance anual anterior á declaración, o valor que hai que declarar debe ser o teórico contable. As participacións en fondos de investimento valoraranse polo seu valor liquidativo ao 31 de decembro.

<sup>11</sup> Non indique a matrícula. Débense incluír vehículos, embarcacións ou aeronaves propiedade dunha sociedade que, non cotizando na Bolsa, estea participada dalgún modo pola persoa declarante, sempre que o parlamentario ou a parlamentaria os utilice, aínda que sexa ocasionalmente. Valoraranse segundo os prezos medios de venda aprobados polo Ministerio de Facenda.



<b>OUTROS BENS, RENDAS OU DEREITOS DE CONTIDO ECONÓMICO NON DECLARADOS NAS EPÍGRAFES ANTERIORES</b>	<b>VALOR (€)</b>
Plans de pensións de inversión industrial.	37.048
Plan de pensións de renda fixa.	51.042

<b>DÉBEDAS E OBRIGAS PATRIMONIAIS</b>			
<b>PRÉSTAMOS (DESCRICIÓN E ACREDOR)</b>	<b>DATA DE CONCESIÓN</b>	<b>IMPORTE CONCEDIDO (€)</b>	<b>SALDO<sup>12</sup> PENDENTE (€)</b>
Outras débedas e obrigas derivadas de contratos, sentenzas ou calquera outro título.			

<sup>12</sup> Na data do 31 de decembro do exercicio anterior á declaración ou calquera día do mes inmediatamente anterior á data desta declaración.



## OBSERVACIÓNS

(Que a persoa declarante fai constar para ampliar información que non lle colleu noutras epígrafes desta declaración e para deixar constancia de canto considere conveniente engadir)

**E para que así conste, asino esta declaración.**

**Data:** 31 de marzo de 2020

**Sinatura:**

**Francisco Casal Vidal**

Firmado digitalmente por Francisco Casal Vidal  
Nombre de reconocimiento (DN): cn=Francisco Casal Vidal,  
email=francisco.casal.vidal@parlamentodegalicia.gal  
Fecha: 2020.04.30 09:39:02 +02'00'

De conformidade á Lei Orgánica de Protección de Datos de Carácter Persoal 15/1999, informámoslle que os datos de contacto utilizados para a presente comunicación serán incluídos nun ficheiro debidamente inscrito ante o RGPD coa finalidade de posibilitar o rexistro das declaracións de bens dos deputados do Parlamento de Galicia.

Sen prexuízo diso infórmase de que vostede poderá exercer os dereitos de acceso, rectificación, cancelación e oposición para o que debe dirixirse a: Parlamento de Galicia, C/ Hórreo, 63, 15701, Santiago de Compostela A Coruña, achegando acreditación da identidade e indicando na comunicación á atención do servizo xurídico do Parlamento de Galicia, exercicio de dereito.

En caso de non ser o destinatario desta información, por favor, rogamos comuníquenolo no enderezo do remitente para a eliminación da súa declaración de bens, non copiando nin entregando esta mensaxe a ninguén máis e procedendo á súa destrución.

<sup>i</sup> O formulario deberase cubrir con ordenador no modelo PDF interactivo que facilita o Parlamento de Galicia. Non se admitirán declaracións cubertas a man.





Asinado dixitalmente por:

Francisco Casal Vidal na data 30/04/2020 9:39:02



# **ESTRUTURA DO BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA**

## **1. PROCEDEMENTOS PARLAMENTARIOS**

### **1.1. PROCEDEMENTOS DE NATUREZA NORMATIVA**

1.1.1. NORMAS APROBADAS

1.1.2. PROPOSTAS DE NORMAS

### **1.2. PROCEDEMENTOS ESPECIAIS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL**

1.2.1. INVESTIDURA

1.2.2. MOCIÓN DE CENSURA

1.2.3. CUESTIÓN DE CONFIANZA

### **1.3. PROCEDEMENTOS DE CONTROL E IMPULSO**

1.3.1. CONTROL SOBRE AS DISPOSICIÓNS DA XUNTA CON FORZA DE LEI

1.3.2. COMUNICACIÓNS DA XUNTA DE GALICIA

1.3.3. EXAME DE PROGRAMAS E PLANS

1.3.4. ACORDOS, RESOLUCIÓNS OU PROPOSTAS DE COMISIÓNS ESPECIAIS OU DE INVESTIGACIÓN

1.3.5. MOCIÓNS

1.3.6. PROPOSICIÓNS NON DE LEI

1.3.7. OUTRAS PROPOSTAS DE RESOLUCIÓN E ACORDOS

1.3.8. PROCEDEMENTOS DE CONTROL ECONÓMICO E ORZAMENTARIO

### **1.4. PROCEDEMENTOS DE INFORMACIÓN**

1.4.1. INFORMACIÓNS REMITIDAS POLA XUNTA DE GALICIA

1.4.2. SOLICITUDES DE COMPARECENCIA

1.4.3. INTERPELACIÓNS

1.4.4. PREGUNTAS

1.4.5. RESPOSTAS A PREGUNTAS

1.4.6. SOLICITUDES DE DATOS, INFORMES E DOCUMENTOS DE DEPUTADOS E DE COMISIÓNS

1.4.7. RECONVERSIÓNS POR FINALIZACIÓN DO PERÍODO DE SESIÓNS

### **1.5. PROCEDEMENTOS RELATIVOS A OUTRAS INSTITUCIÓNS E ÓRGANOS**

### **1.6. PROCEDEMENTOS DE ELECCIÓN, DESIGNACIÓN E PROPOSTA DE NOMEAMENTO**

### **1.7. PROCEDEMENTOS RELATIVOS AO DEREITO DE PETICIÓN**

## **2. ELECCIÓN E COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO, RÉXIME E GOBERNO INTERIOR, ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO**

### **2.1. ELECCIÓN DO PARLAMENTO**

### **2.2. COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO E DOS SEUS ÓRGANOS**

### **2.3. RÉXIME E GOBERNO INTERIOR**

### **2.4. ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO DO PARLAMENTO**

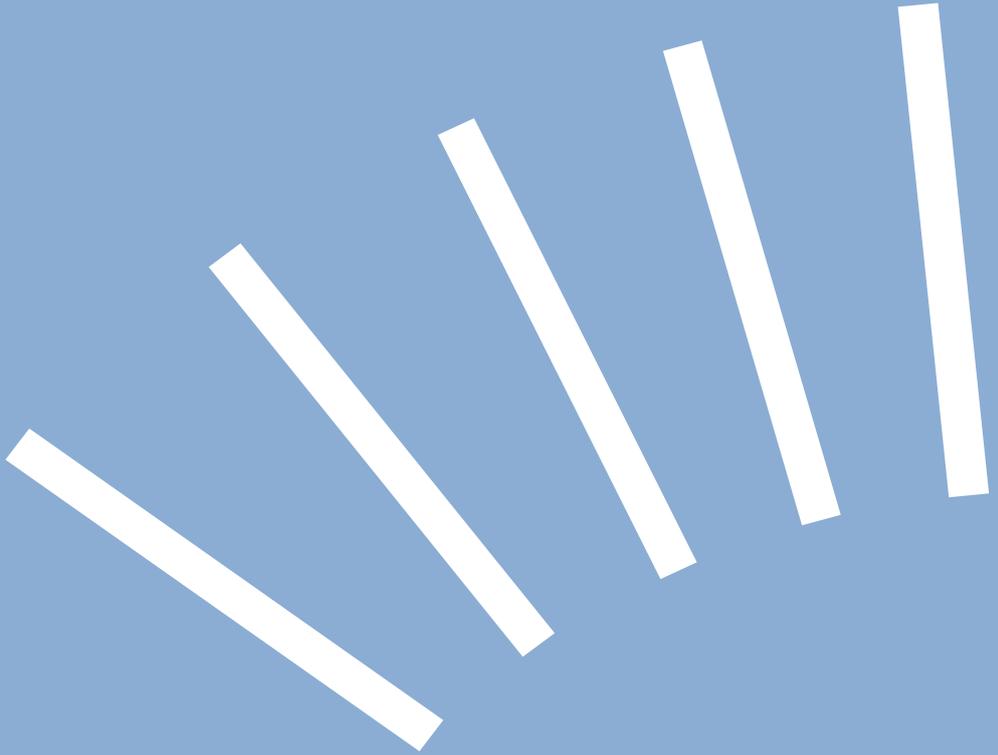
## **3. ADMINISTRACIÓN DO PARLAMENTO DE GALICIA**

## **4. INFORMACIÓNS E CORRECCIÓNS DE ERROS**

### **4.1. INFORMACIÓNS**

### **4.2. CORRECCIÓNS DE ERROS**





PARLAMENTO  
DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO  
**PARLAMENTO DE GALICIA**

---

Edición e subscricións:  
Servizo de Publicacións do Parlamento de Galicia. Hórreo, 63. 15702. Santiago de Compostela.  
Telf. 981 55 13 00. Fax. 981 55 14 25  
Dep. Leg. C-155-1982. ISSN 1133-2727

CSV: BOPGDSPG0e8PHNVLb8  
Verificación:  
<https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/>

