



BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XII legislatura · cinquè període · número 611 · divendres 29 de maig de 2020

TAULA DE CONTINGUT

3. Tramitacions en curs

3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 1305/2013, sobre les mesures específiques destinades a proporcionar ajuda temporal excepcional en el marc del Feader en resposta a la pandèmia de Covid-19

295-00187/12

Text presentat

3

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen mesures específiques i temporals, com a conseqüència de la pandèmia de la Covid-19, relatives a la validesa de determinats certificats, llicències i autoritzacions i a l'ajornament de determinats controls i formació amb caràcter periòdic en determinats àmbits de la legislació en matèria de transport

295-00188/12

Text presentat

8

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifiquen les Directives (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 pel que fa a l'ampliació del període de transposició

295-00189/12

Text presentat

33

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2017/2454 pel que fa a les dates d'aplicació arran de la crisi provocada per la pandèmia de la Covid-19

295-00190/12

Text presentat

39

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2017/352 amb la finalitat de permetre que els organismes de gestió o les autoritats competents es mostrin flexibles a la percepció de taxes per infraestructures portuàries en el context de la pandèmia de la Covid-19

295-00191/12

Text presentat

45

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Consell per la qual es modifiquen les directives (UE) 2017/2455 i (UE) 2019/1995 pel que fa a les dates de transposició i d'aplicació arran de la crisi provocada per la pandèmia de la Covid-19

295-00192/12

Text presentat

50

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Consell per la qual es modifica la Directiva 2011/16/UE per a fer front a la necessitat urgent d'ajornar determinats terminis per a la presentació i l'intercanvi d'informació tributària a causa de la pandèmia de Covid-19

295-00193/12

Text presentat

57

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals presentats al Registre General del Parlament.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7798

DL: B-20.066-1980

www.parlament.cat

3. Tramitacions en curs

3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 1305/2013, sobre les mesures específiques destinades a proporcionar ajuda temporal excepcional en el marc del Feader en resposta a la pandèmia de Covid-19

295-00187/12

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 08.05.2020
Reg. 64334 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Relacions Institucionals i Transparència, 14.05.2020

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1305/2013 en lo que respecta a las medidas específicas destinadas a proporcionar ayuda temporal excepcional en el marco del Feader en respuesta a la pandemia de COVID-19 [COM(2020) 186 final] [2020/0075 (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

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 30.4.2020, COM(2020) 186 final, 2020/0075 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1305/2013 en lo que respecta a las medidas específicas destinadas a proporcionar ayuda temporal excepcional en el marco del Feader en respuesta a la pandemia de COVID-19

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

Los efectos directos e indirectos de la pandemia de COVID-19 no dejan de incrementarse en todos los Estados miembros. La situación actual no tiene precedentes y exige aplicar medidas excepcionales adaptadas a estas circunstancias.

En los sectores agrícola y alimentario se ha señalado la existencia de numerosas dificultades derivadas de las limitaciones generalizadas de la libertad de circulación impuestas en los Estados miembros, así como de los cierres obligatorios de comercios, mercados al aire libre, restaurantes y otros establecimientos de hostelería. Las perturbaciones económicas que sufren el sector agrícola y las comunidades rurales han ocasionado problemas de liquidez y de flujos de tesorería a los agricultores y las pequeñas empresas rurales que transforman productos agrícolas.

Como consecuencia de ello, algunos agricultores y pequeñas empresas necesitan urgentemente una ayuda de emergencia para mantener sus actividades.

Habida cuenta de las dificultades que también sufren las administraciones, es desaconsejable que los asesores ofrezcan ayuda presencial a los posibles beneficiarios o que los inspectores lleven a cabo controles *in situ* o *ex ante*, por lo que es imprescindible ofrecer soluciones sencillas que los Estados miembros puedan aplicar, y que permitan prestar ayuda sobre el terreno en diversas situaciones y sean de fácil acceso para los beneficiarios.

Es necesario que la ayuda tenga carácter temporal y esté destinada a un propósito muy específico ante circunstancias sin precedentes. Para alcanzar estos objetivos, la ayuda consistirá en una cantidad única a tanto alzado destinada a los agricultores y las pymes que se dedican a la transformación, la comercialización o el desarrollo de productos agrícolas. La Comisión efectuará los pagos con cargo a los créditos presupuestarios y a reserva de los fondos disponibles.

Con el fin de garantizar el uso más eficiente posible de los recursos disponibles en el marco de los programas de desarrollo rural vigentes, los Estados miembros deberán acreditar que la ayuda se destina a los más afectados en función de criterios objetivos y no discriminatorios. Los Estados miembros deberán incluir la medida en los PDR introduciendo la modificación correspondiente, aunque los gastos serán admisibles a partir del momento en que comenzó la catástrofe (pandemia de COVID-19).

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La propuesta es coherente con el marco jurídico general establecido para la política agrícola común y los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE) y se limita a una modificación específica del Reglamento (UE) n.º 1305/2013. La propuesta constituye un complemento de todas las demás medidas adoptadas por la Unión para hacer frente a la actual situación sin precedentes, y en particular de las medidas de apoyo a los mercados. La propuesta se entiende sin perjuicio de los requisitos mínimos de gasto establecidos en el artículo 59, apartados 5 y 6, del Reglamento (UE) n.º 1305/2013.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La propuesta se limita a introducir modificaciones específicas en el Reglamento (UE) n.º 1305/2013 y mantiene la coherencia con otras políticas de la Unión.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La propuesta se basa en los artículos 42 y 43 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Subsidiariedad (en caso de competencia no exclusiva)

El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea establece que la competencia en materia de agricultura es compartida entre la Unión y los Estados miembros, y establece una política agrícola común con objetivos comunes y una aplicación común. La propuesta tiene por objeto garantizar los objetivos comunes y la aplicación común de una nueva medida de desarrollo rural.

Proporcionalidad

La propuesta comprende modificaciones limitadas y específicas que no van más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo de conceder una ayuda excepcional y temporal a los agricultores y las pymes que se dedican a la transformación, comercialización o desarrollo de productos agrícolas y se ven especialmente afectados por la crisis ocasionada por la pandemia de COVID-19.

Elección del instrumento

Un Reglamento es el instrumento adecuado para introducir la medida adicional necesaria a fin de hacer frente a estas circunstancias sin precedentes.

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 calidad de la legislación existente

No procede.

Consultas con las partes interesadas

No se ha consultado con partes interesadas externas. Con todo, la propuesta está en consonancia con las consultas llevadas a cabo con los Estados miembros y los diputados al Parlamento Europeo durante las últimas semanas.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

No procede.

Evaluación de impacto

Se realizó una evaluación de impacto para preparar la propuesta de Reglamento (UE) n.º 1305/2013. Las limitadas modificaciones que se proponen no requieren ninguna evaluación de impacto específica.

Adecuación regulatoria y simplificación

No procede.

Derechos fundamentales

No procede.

4. Repercusiones presupuestarias

La modificación propuesta no supone cambio alguno en los límites máximos anuales del marco financiero plurianual en materia de compromisos y pagos tal como figuran en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1311/2013. El desglose anual total de los créditos de compromiso con cargo al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader) se mantiene sin cambios. Teniendo en cuenta el tiempo necesario para aplicar esta nueva medida, se parte de la base de que los pagos a los beneficiarios se efectuarán en el cuarto trimestre de 2020 y, por tanto, se financiarán con cargo al presupuesto de 2021. Los créditos de pago necesarios para financiar esta medida deben ser consignados dentro de los créditos destinados al Feader que se incluirán en el próximo proyecto de presupuesto de la Comisión para 2021 y se compensarán mediante una disminución correspondiente de las necesidades de pago en los años siguientes.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La aplicación de las medidas será objeto de seguimiento y de informes en el marco de los mecanismos generales de presentación de informes establecidos en los Reglamentos (UE) n.os 1303/2013 y 1305/2013.

Documentos explicativos (para las Directivas)

No procede.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta
Se propone modificar el Reglamento (UE) n.º 1305/2013.

2020/0075 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1305/2013 en lo que respecta a las medidas específicas destinadas a proporcionar ayuda temporal excepcional en el marco del Feader en respuesta a la pandemia de COVID-19

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular sus artículos 42 y 43, 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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Los agricultores y las empresas rurales se han visto afectados de un modo sin precedentes por las consecuencias de la crisis ocasionada por la pandemia de COVID-19. Las limitaciones generalizadas de la libertad de circulación impuestas en los Estados miembros, así como los cierres obligatorios de comercios, mercados al aire libre, restaurantes y otros establecimientos de hostelería, han ocasionado perturbaciones económicas en el sector agrícola y las comunidades rurales, generando problemas de liquidez y flujo de tesorería a los agricultores y las pequeñas empresas rurales que se dedican a la transformación, comercialización o desarrollo de productos agrícolas. Todo ello ha dado origen a una situación excepcional que hay que afrontar con medidas específicas.

(2) A fin de responder a los efectos de la crisis, procede adoptar una nueva medida excepcional y temporal para subsanar los problemas de liquidez que ponen en peligro la continuidad de las actividades agrícolas y de las pequeñas empresas que se dedican a la transformación, comercialización o desarrollo de productos agrícolas.

(3) Al objeto de concentrar los recursos disponibles en los beneficiarios más afectados por la crisis, es preciso que la ayuda, cuyo objetivo es garantizar la competitividad de las empresas agrícolas y la viabilidad de las explotaciones, se conceda sobre la base de criterios objetivos y no discriminatorios. En el caso de los agricultores, dichos criterios pueden establecerse en función de los sectores de producción, los tipos de agricultura, las estructuras agrícolas, el tipo de comercialización de los productos agrícolas, el número de trabajadores eventuales empleados y, en el caso de las pymes, de los sectores, los tipos de actividad, el tipo de región u otras limitaciones específicas.

(4) Habida cuenta de la urgencia y del carácter excepcional de esta medida, es adecuado fijar un pago único y una fecha límite de aplicación de la medida, al tiempo que procede recordar el principio de que los pagos de la Comisión se han de efectuar de acuerdo con los créditos presupuestarios y a reserva de la financiación disponible.

(5) Con el fin de ofrecer un apoyo más amplio a los agricultores o las pymes más gravemente afectados, conviene autorizar a los Estados miembros a adaptar el nivel

1. DO C , de , p. .

2. DO C , de , p. .

de las cantidades a tanto alzado correspondiente a determinadas categorías de beneficiarios admisibles, y ello sobre la base de criterios objetivos y no discriminatorios.

(6) A fin de garantizar una financiación adecuada de la nueva medida sin por ello comprometer los demás objetivos de los programas de desarrollo rural, debe fijarse un porcentaje máximo de la contribución de la Unión a esta medida.

(7) Por tanto, procede modificar el Reglamento (UE) n.º 1305/2013 en consecuencia.

(8) Habida cuenta de la pandemia de COVID-19 y de la urgencia de afrontar la consiguiente crisis sanitaria, se considera necesario hacer uso de la excepción al plazo de ocho semanas previsto en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica,

(9) Dada la urgencia de la situación de crisis causada por la pandemia de COVID-19, resulta oportuno que el presente Reglamento entre en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*,

Han adoptado el presente reglamento:

Artículo 1. Modificación del Reglamento (UE) n.º 1305/2013

El Reglamento (UE) n.º 1305/2013 se modifica como sigue:

1) Se añade el artículo 39 *ter* siguiente:

«Artículo 39 *ter*. Ayuda temporal excepcional destinada a los agricultores y las pymes que se dediquen a la transformación, comercialización o desarrollo de productos agrícolas especialmente afectados por la crisis ocasionada por la pandemia de COVID-19

1. La ayuda prevista en el marco de la presente medida tiene por objeto prestar asistencia de emergencia a los agricultores y a las pymes especialmente afectados por la crisis causada por la pandemia de COVID-19 con el fin de garantizar la continuidad de su actividad empresarial, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La ayuda se concederá a los agricultores y a las pymes que se dediquen a la transformación, comercialización o desarrollo de los productos agrícolas contemplados en el anexo I del TFUE o de algodón, con excepción de los productos de la pesca; el resultado del proceso de producción podrá ser un producto no contemplado en dicho anexo.

3. Los Estados miembros centrarán la ayuda en los beneficiarios más afectados por la crisis, para lo cual establecerán condiciones de admisibilidad y, en su caso, criterios de selección, que serán objetivos y no discriminatorios, sobre la base de las pruebas disponibles.

4. La ayuda consistirá en el pago de una cantidad a tanto alzado, que deberá abonarse a más tardar el [31.12.2020], y la Comisión efectuará el reembolso subsiguiente de acuerdo con los créditos presupuestarios y a reserva de la financiación disponible. El nivel de pago podrá diferenciarse por categorías de beneficiarios de acuerdo con criterios objetivos y no discriminatorios.

5. El importe máximo de la ayuda no podrá superar los 5 000 EUR por agricultor y los 50 000 EUR por pyme.

6. Al conceder ayudas con arreglo al presente artículo, los Estados miembros tendrán en cuenta la ayuda concedida en virtud de otros instrumentos de ayuda nacionales o de la Unión o de regímenes privados para responder a los efectos de la crisis causada por la COVID-19.».

2) En el artículo 59, se añade el apartado 6 *bis* siguiente:

«6 *bis*. La ayuda del Feader concedida en el marco de la medida contemplada en el artículo 39 *ter* estará limitada al 1 % como máximo de la contribución total del Feader al programa de desarrollo rural.».

3) En el artículo 49, el apartado 2 se modifica como sigue:

«2. La autoridad del Estado miembro responsable de seleccionar las operaciones se cerciorará de que estas se seleccionan de acuerdo con los criterios mencionados en el apartado 1 y con un procedimiento transparente y bien documentado, con excepción de las operaciones contempladas en el artículo 18, apartado 1, letra b), el artículo 24, apartado 1, letra d), y los artículos 28 a 31, 33 a 34 y 36 a 39 *ter.*».

Artículo 2. El presente Reglamento entrará en vigor el día 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

N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen mesures específiques i temporals, com a conseqüència de la pandèmia de la Covid-19, relatives a la validesa de determinats certificats, llicències i autoritzacions i a l'ajornament de determinats controls i formació amb caràcter periòdic en determinats àmbits de la legislació en matèria de transport

295-00188/12

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea de l'11.05.2020
Reg. 64572 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Relacions Institucionals i Transparència, 14.05.2020

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 habi-

litado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea:
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 constatare 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 561/2006¹, los términos del procedimiento son simples, por lo que permiten la rápida adopción de cualquier decisión necesaria.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 ins-

4. DO L 60 de 28.2.2014, p. 1.

5. DO L 127 de 29.4.2014, p. 51.

pección técnica. Debido a las excepcionales circunstancias actuales vinculadas a la pandemia de COVID-19, puede resultar inviable llevar a cabo estas actividades. Por consiguiente, es necesario que las inspecciones técnicas que deben realizarse entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 puedan realizarse en una fecha posterior, a más tardar seis meses después del plazo inicial, y que los certificados correspondientes sigan siendo válidos en consecuencia.

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

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

– *Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera*⁷

– *Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006*⁸

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

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

6. DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

7. DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

8. DO L 300 de 14.11.2009, p. 88.

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

– *Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria*⁹

– *Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria)*¹⁰

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

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

9. DO L 138 de 26.5.2016, p. 102.

10. DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

miento de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras es necesario ampliar el plazo de renovación y validez de estos documentos. Una ampliación de seis meses debería resolver las dificultades de las autoridades nacionales responsables de la seguridad para llevar a cabo inspecciones *in situ* y realizar otras tareas administrativas necesarias.

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

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

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

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

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

11. DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

12. DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

ferroviarias podrían necesitar más tiempo para estabilizar sus finanzas en el período posterior a la contención de la pandemia de COVID-19.

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

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

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

– *Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE*¹⁴

El período de validez de los certificados de navegación interior de la Unión está limitado de conformidad con el artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/1629. Por otro lado, con arreglo al artículo 28 de esa misma Directiva, deben seguir siendo válidos los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Directiva y expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo a la Directiva anteriormente aplicable, la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo¹⁵.

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.

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

14. DO L 252 de 16.9.2016, p. 118.

15. DO L 389 de 30.12.2006, p. 1.

– *Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias*¹⁶

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

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

2020/0068 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, relativas a la validez de determinados certificados, licencias y autorizaciones y al aplazamiento de determinados controles y formación con carácter periódico en determinados ámbitos de la legislación en materia de transporte (texto pertinente a efectos del EEE)
El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁸,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁹,

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

16. DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

17. DO L 310 de 25.11.2005, p. 28.

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

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

obligaciones establecidas por el Derecho de la Unión ni garantizar que las solicitudes pertinentes introducidas por los transportistas se tramiten antes de que venzan los plazos aplicables. Por consiguiente, es necesario adoptar medidas 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 Consejo²⁰ 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 Consejo²¹ 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 Consejo²² 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 Consejo²³ y en la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴ 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

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

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

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

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

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

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 Consejo²⁵ 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 Consejo²⁶ 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.

(8) El Reglamento (CE) n.º 1072/2009²⁷ y el Reglamento (CE) n.º 1073/2009²⁸ 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 certifica-

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

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

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

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

do 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 Consejo²⁹ 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 Consejo³⁰ 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.

(11) La Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³¹ 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 Consejo³² 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

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

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

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

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

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.

(15) La Directiva 96/50/CE³³ 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 Consejo³⁴ 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 Consejo³⁵, 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 pertinen-

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

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

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

tes 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 Consejo³⁶ establece normas aplicables a los buques y las instalaciones portuarias. La Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷ 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 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*.

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

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

Han adoptado el presente reglamento:

Artículo 1. Objeto

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

Artículo 2. Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2003/59/CE

1) No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartados 2 y 3, de la Directiva 2003/59/CE, los plazos de finalización de la formación continua que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses en cada caso. Los certificados de aptitud profesional seguirán siendo válidos en consecuencia.

2) La validez a la que se refiere el anexo I de la Directiva 2006/126/CE del marcado del código «95» armonizado de la Unión inscrito por las autoridades competentes en el permiso de conducción o en la tarjeta de cualificación del conductor con arreglo al artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2003/59/CE, sobre la base de los certificados de aptitud profesional contemplados en el apartado 1, se considerará ampliada por un período de seis meses a partir de la fecha indicada en cada permiso de conducción o tarjeta de cualificación del conductor.

3) La validez de las tarjetas de cualificación del conductor que se regulan en el anexo II de la Directiva 2003/59/CE y cuya fecha de expiración se sitúe entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses a partir de la fecha de expiración administrativa indicada en cada tarjeta.

4) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la finalización de una formación continua o su certificación, la inscripción del marcado del código «95» armonizado de la Unión o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor sigan siendo inviables después del 31 de agosto de 2020 debido a las medidas que ha adoptado para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3 según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.

5) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 4, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la finalización de la formación continua en cuestión o su certificación, la inscripción del marcado del código «95» armonizado de la Unión o la renovación de las tarjetas de cualificación del conductor siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 3. Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2006/126/CE

1) No obstante lo dispuesto en el artículo 7 y en el punto 3, letra d), del anexo I de la Directiva 2006/126/CE, la validez de los permisos de conducción que, de conformidad con las disposiciones mencionadas, expirarían entre el 1 de marzo y el 31 de

agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses en cada caso.

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

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

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 4. Ampliación de los plazos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 165/2014

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

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

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

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

5) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 4, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1, 2 y 3, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual

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

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 5. Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva 2014/45/UE

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

2) No obstante lo dispuesto en el artículo 8, en relación con el punto 8 del anexo II de la Directiva 2014/45/UE, la validez de los certificados de inspección técnica cuya fecha de caducidad se encuentre entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.

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

4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión constate que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la realización de las inspecciones técnicas o su certificación sigan siendo inviables.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 6. Ampliación de los plazos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009

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

Artículo 7. Ampliación de los plazos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1072/2009

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

2) No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, la validez de los certificados de conductor que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.

3) Cuando un Estado miembro considere que es probable que la renovación de las licencias comunitarias o los certificados de conductor siga siendo inviable después del plazo establecido en los apartados 1 y 2 debido a las medidas que ha adoptado

para prevenir o contener la propagación de la pandemia de COVID-19, podrá presentar una solicitud motivada de autorización para ampliar los períodos indicados en dichos apartados según proceda. Dicha solicitud podrá referirse a los períodos de referencia, a los períodos de seis meses o a ambos. Se enviará a la Comisión el 15 de julio de 2020 a más tardar.

4) Cuando, a raíz de una solicitud presentada de conformidad con el apartado 3, la Comisión considere que se cumplen los requisitos establecidos en dicho apartado, adoptará una decisión que autorice al Estado miembro de que se trate a ampliar los períodos indicados en los apartados 1 y 2, respectivamente, según proceda en cada caso. Se limitará la ampliación de forma que refleje el período durante el cual es probable que la renovación de las licencias comunitarias o de los certificados de conductor siga siendo inviable.

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 8. Ampliación de los plazos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 1073/2009

1) No obstante lo dispuesto en el artículo 4, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, la validez de las licencias comunitarias que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerará ampliada por un período de seis meses.

2) No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las decisiones sobre las solicitudes presentadas por los transportistas entre el 12 de diciembre de 2019 y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) serán adoptadas por la autoridad otorgante en un plazo de seis meses a partir de la fecha de presentación de la solicitud. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, las autoridades competentes de los Estados miembros cuyo acuerdo se haya solicitado con respecto a dicha solicitud de conformidad con el apartado 1 de dicho artículo notificarán a la autoridad otorgante su decisión sobre la solicitud en un plazo de tres meses.

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

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

La Comisión publicará su decisión en el Diario Oficial.

Artículo 9. Ampliación de los plazos establecidos en la Directiva (UE) 2016/798

1) No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/798, los plazos para renovar los certificados de seguridad únicos que, de conformidad con la disposición mencionada, caducarían entre el 1 de marzo y el 31 de agosto de 2020 (el período de referencia) se considerarán ampliados por un período de seis meses. Los certificados de seguridad únicos en cuestión seguirán siendo válidos en consecuencia.

2) No obstante lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/798, la validez de las autorizaciones de seguridad que, de conformidad con la

disposició mencionada, caducarien entre el 1 de març i el 31 d'agost de 2020 (el període de referència) se considerarà ampliat per un període de sis mesos.

3) Quan un Estat membre consideri que és probable que la renovació de les certificacions de seguretat úniques expedides de conformitat amb l'article 10, apartat 8, de la Directiva (UE) 2016/798 o la ampliació del període de validesa de les autoritzacions de seguretat siguin sent inviables després del 31 d'agost de 2020 degut a les mesures que ha adoptat per prevenir o contenir la propagació de la pandèmia de COVID-19, podrà presentar una sol·licitud motivada de autorització per ampliar els períodes mencionats en els apartats 1 i 2 segons proceda. Dicha sol·licitud podrà referir-se a els períodes de referència, a els períodes de sis mesos o a ambos. Se enviarà a la Comissió el 15 de juliol de 2020 a més tardar.

4) Quan, a raïz de una sol·licitud presentada de conformitat amb l'apartat 3, la Comissió consideri que se complen els requisits establerts en dicho apartat, adoptarà una decisió que autoritzi al Estat membre de que se tracti a ampliar els períodes indicats en els apartats 1 i 2, respectivament, segons proceda en cada cas. Se limitarà la ampliació de forma que refleji el període durant el qual és probable que la renovació de les certificacions de seguretat úniques o la ampliació del període de validesa de les autoritzacions de seguretat siguin sent inviables.

La Comissió publicarà la seva decisió en el Diari Oficial.

Article 10. Ampliació de les plaques establertes en la Directiva (UE) 2004/49/CE

1) No obstant lo dispost en l'article 10, apartat 5, de la Directiva 2004/49/CE, els plaques per renovar les certificacions de seguretat que, de conformitat amb la disposició mencionada, caducarien entre el 1 de març i el 31 d'agost de 2020 (el període de referència) se consideraran ampliats per un període de sis mesos. Les certificacions de seguretat en qüestió seguiran sent vàlides en conseqüència.

2) No obstant lo dispost en l'article 11, apartat 2, de la Directiva 2004/49/CE, els plaques per renovar les autoritzacions de seguretat que, de conformitat amb la disposició mencionada, caducarien entre el 1 de març i el 31 d'agost de 2020 (el període de referència) se consideraran ampliats per un període de sis mesos. Les autoritzacions de seguretat en qüestió seguiran sent vàlides en conseqüència.

3) Quan un Estat membre consideri que és probable que la renovació de les certificacions de seguretat o de les autoritzacions de seguretat siga sent inviable després del 31 d'agost de 2020 degut a les mesures que ha adoptat per prevenir o contenir la propagació de la pandèmia de COVID-19, podrà presentar una sol·licitud motivada de autorització per ampliar els períodes indicats en els apartats 1 i 2 segons proceda. Dicha sol·licitud podrà referir-se a els períodes de referència, a els períodes de sis mesos o a ambos. Se enviarà a la Comissió el 15 de juliol de 2020 a més tardar.

4) Quan, a raïz de una sol·licitud presentada de conformitat amb l'apartat 3, la Comissió constati que se complen els requisits establerts en dicho apartat, adoptarà una decisió que autoritzi al Estat membre de que se tracti a ampliar els períodes indicats en els apartats 1 i 2, respectivament, segons proceda en cada cas. Se limitarà la ampliació de forma que refleji el període durant el qual és probable que la renovació de les certificacions de seguretat o de les autoritzacions de seguretat siguin sent inviables.

La Comissió publicarà la seva decisió en el Diari Oficial.

Article 11. Ampliació de les plaques establertes en la Directiva 2007/59/CE

1) No obstant lo dispost en l'article 14, apartat 5, de la Directiva 2007/59/CE, la validesa de les llicències que expiren entre el 1 de març i el 31 d'agost de 2020 (el període de referència) se considerarà ampliat per un període de sis mesos a partir de la data d'expiració 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, la Presidenta

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifiquen les Directives (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 pel que fa a l'ampliació del període de transposició

295-00189/12

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea de l'11.05.2020
Reg. 64573 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Relacions Institucionals i Transparència, 14.05.2020

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

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 transposición¹: 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.

¹ 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.

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 pertinentes², 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).

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. 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).

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 legislador.

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.

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)

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 Europeo³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁴

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 Consejo⁵ y el artículo 33, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, 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, 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.

3. DO C de , p. .

4. DO C de , p. .

5. 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).

6. 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).

(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 Consejo⁷ y la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁸.

(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, 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*.»;

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

8. 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)

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

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2017/2454 pel que fa a les dates d'aplicació arran de la crisi provocada per la pandèmia de la Covid-19

295-00190/12

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea de l'11.05.2020
Reg. 64574 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Relacions Institucionals i Transparència, 14.05.2020

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

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 Consejo¹, 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 añadido², 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.

1. 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).

2. DO L 268 de 12.10.2010, p. 1.

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.

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 Consejo³.

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 Digital⁴ («Estrategia MUD»), así como en la Estrategia para el Mercado Único⁵ y el Plan de Acción sobre la Administración Electrónica⁶.

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

4. COM(2015) 192 final.

5. COM(2015) 550 final.

6. COM(2016) 179 final.

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 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 electrónico⁷, 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.

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 final⁸].

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

7. 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>.

8. 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/TX-T/?qid=1586260266830&uri=CELEX:52016PC0757>].

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.

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 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 Europeo⁹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁰,

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

(1) En el Reglamento (UE) n.º 904/2010 del Consejo¹¹ 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 Consejo¹².

(2) En el Reglamento (UE) 2017/2454 del Consejo¹³ 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.

(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 in-

9. DO C de , p. .

10. DO C de , p. .

11. 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).

12. 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).

13. 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).

formáticos 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

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (UE) 2017/352 amb la finalitat de permetre que els organismes de gestió o les autoritats competents es mostrin flexibles a la percepció de taxes per infraestructures portuàries en el context de la pandèmia de la Covid-19

295-00191/12

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea de l'11.05.2020
Reg. 64575 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Relacions Institucionals i Transparència, 14.05.2020

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352 con el fin de permitir que los organismos de gestión o las autoridades competentes se muestren flexibles en la percepción de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto de la pandemia de COVID-19 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2020) 177 final] [2020/0067 (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

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 29.4.2020, COM(2020) 177 final, 2020/0067 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352 con el fin de permitir que los organismos de gestión o las autoridades competentes se muestren flexibles en la percepción de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto de la pandemia de COVID-19 (texto pertinente a efectos del EEE)

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos¹ (en

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

lo sucesivo, «Reglamento (UE) 2017/352»). Su artículo 13 exige a los Estados miembros que se cobre una tasa por infraestructuras portuarias.

La pandemia de COVID-19 tiene un grave impacto en el transporte marítimo y en la sostenibilidad financiera de los operadores. Por lo tanto, una suspensión o un aplazamiento del pago de tasas por infraestructuras portuarias puede ayudar a los operadores de buques en estas circunstancias tan excepcionales.

El artículo 13, apartado 1, del Reglamento (UE) 2017/352 exige a los Estados miembros que se cobre una tasa por infraestructuras portuarias.

El artículo 2, apartado 9, del Reglamento (UE) 2017/352 define las tasas por infraestructuras portuarias como «una tasa recaudada en beneficio directo o indirecto del organismo gestor del puerto, o de la autoridad competente, por la utilización de infraestructura, instalaciones y servicios, incluidas las vías navegables de acceso del puerto de que se trate, así como por el acceso al servicio al pasaje y al tratamiento de la carga, con exclusión de las tasas de ocupación de terrenos y otras tasas de efecto equivalente».

Los usuarios del puerto, es decir, los armadores u operadores de los buques abonan las tasas por infraestructuras portuarias a un organismo gestor del puerto o a una autoridad competente.

El artículo 13, apartado 4, del Reglamento (UE) 2017/352 establece que las tasas por infraestructuras portuarias pueden variar, por distintos motivos, para determinadas categorías de usuarios, pero no permite a un organismo gestor de un puerto o una autoridad competente renunciar a, suspender, reducir o aplazar el pago de los cánones de infraestructura portuaria a todos los usuarios del puerto.

La nueva disposición transitoria facilitará a los Estados miembros la opción de autorizar a los organismos de gestión de un puerto o a las autoridades competentes a decidir si:

- renuncian a (es decir, no requieren el pago en absoluto); o
- suspenden (o congelan el pago durante un período determinado); o
- reducen (disminuyen el pago); o
- aplazan (exigen el pago en un momento posterior) el pago de las tasas por infraestructuras portuarias.

Dado que la duración de la incidencia en el transporte marítimo de la pandemia de COVID-19 es incierta y para permitir una flexibilidad suficiente para el sector, la nueva disposición transitoria se aplicará a las tasas por infraestructuras portuarias adeudadas por el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020.

El artículo 13, apartado 5, del Reglamento (UE) 2017/352 establece lo siguiente: «El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, se asegurará de que los usuarios de las infraestructuras portuarias sean informados de los cambios en la naturaleza o el nivel de las tasas por infraestructuras portuarias, con al menos dos meses de antelación respecto de la fecha en que dichos cambios entren en vigor».

En circunstancias excepcionales como la actual crisis de coronavirus, debe eximirse del requisito de un aviso previo de «al menos dos meses». Por lo tanto, la modificación propuesta concede a los organismos gestores de un puerto o a las autoridades competentes la posibilidad de desviarse del aviso previo de «al menos dos meses» en circunstancias excepcionales y de dar un preaviso más breve, que será fijado por el organismo gestor del puerto o por la autoridad competente.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

El Reglamento (UE) 2017/352 no prevé la posibilidad de que los puertos suspendan, reduzcan o retrasen las tasas por infraestructuras portuarias, o renuncien a ellas, en circunstancias excepcionales como las de la pandemia de COVID-19. El Reglamento debe, por tanto, modificarse a fin de permitir la posibilidad de mitigar

los efectos de la crisis actual y de proporcionar seguridad jurídica a los Estados miembros, sus autoridades competentes y los particulares.

Coherencia con otras políticas de la Unión

El funcionamiento eficaz del transporte marítimo depende de los resultados económicos de los operadores de buques. Las consecuencias económicas negativas de la pandemia actual de COVID-19 para los operadores de buques podrían poner en peligro su salud financiera y perjudicar gravemente el sistema de transporte y la economía en su conjunto. La modificación del Reglamento (UE) 2017/352 a fin de permitir a los Estados miembros proporcionar a los organismos de gestión de un puerto o a las autoridades competentes la flexibilidad necesaria para decidir suspender, reducir o aplazar el pago de las tasas por infraestructuras portuarias, o renunciar a este, puede contribuir a mitigar este problema. Los Estados miembros tendrán que garantizar que las medidas adoptadas cumplen con las normas sobre ayudas estatales.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la presente iniciativa es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Esa disposición permite adoptar todas las disposiciones adecuadas en materia de transporte marítimo y ya sirvió de base para la adopción del Reglamento (UE) 2017/352.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Los Estados miembros no pueden alcanzar por sí mismos los objetivos de la propuesta por los motivos que se exponen a continuación: El Reglamento (UE) 2017/352 no permite a los Estados miembros, por razones como las que nos ocupan, autorizar a los puertos a suspender, reducir o aplazar las tasas por infraestructuras portuarias, o a renunciar a ellas. Este objetivo solo puede alcanzarse mediante una modificación del propio Reglamento.

Proporcionalidad

La propuesta tiene una duración limitada y no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo de paliar el impacto de la pandemia actual de COVID-19 a efectos del funcionamiento del Reglamento (UE) 2017/352. Por consiguiente, la medida propuesta es proporcionada.

Elección del instrumento

Dado que el acto jurídico modifica el Reglamento (UE) 2017/352, el instrumento jurídico apropiado es un Reglamento.

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 calidad de la legislación existente

Se trata de una medida urgente motivada por una pandemia repentina e imprevisible de 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. Sin embargo, algunas autoridades y puertos de los Estados miembros ya han anunciado medidas similares a las previstas.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Como 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 podido llevar a cabo una evaluación de impacto.

Derechos fundamentales

No procede.

4. Repercusiones presupuestarias

No procede.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La medida no incluye ningún sistema específico de seguimiento o notificación. No obstante, se pedirá a los Estados miembros que informen sobre el uso de las medidas con vistas a la elaboración de un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento y efecto del Reglamento el 24 de marzo de 2023, a más tardar, tal como se exige en el artículo 20 del Reglamento (UE) 2017/352.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 21 del Reglamento (UE) 2017/352. La nueva disposición prevé la posibilidad de que los Estados miembros, no obstante lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, permitan a los organismos de gestión de un puerto o a las autoridades competentes suspender, reducir o aplazar el pago de las tasas por infraestructuras portuarias devengadas por el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, o renunciar a él. La suspensión, la reducción o el aplazamiento de las tasas por infraestructuras portuarias, o la renuncia a ellas, debe concederse de manera transparente, objetiva y no discriminatoria a todos los usuarios del puerto sujetos a tasas por el uso de la infraestructura portuaria. La nueva disposición también concede a los organismos gestores de un puerto o a las autoridades competentes la posibilidad de desviarse del aviso previo de «al menos dos meses» establecido en el artículo 13, apartado 5, del Reglamento (UE) 2017/352.

2020/0067 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352 con el fin de permitir que los organismos de gestión o las autoridades competentes se muestren flexibles en la percepción de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto de la pandemia de COVID-19 (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La pandemia de COVID-19 tiene un grave impacto en el transporte marítimo. El consiguiente grave impacto en el transporte marítimo y las infraestructuras por-

2. DO C de , p. .

3. DO C de , p. .

tuarias se ha generalizado desde el 1 de marzo de 2020 y es probable que continúe a lo largo de 2020. La suspensión, la reducción o el aplazamiento del pago de tasas por infraestructuras portuarias, o la renuncia a este, podría, por tanto, contribuir a mantener la operación financiera de los operadores de buques en estas circunstancias excepcionales.

(2) El artículo 13, apartado 1, del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ obliga a los Estados miembros a garantizar que las tasas por infraestructuras portuarias sean recaudadas por un organismo gestor de un puerto o por una autoridad competente. No existe ninguna excepción a esta obligación de cobrar tasas, ni siquiera en circunstancias excepcionales.

(3) Habida cuenta de las consecuencias de la pandemia de COVID-19, conviene permitir que los Estados miembros faciliten a los organismos gestores de un puerto o a las autoridades competentes la posibilidad de suspender, reducir o aplazar el pago de los cánones de infraestructura portuaria correspondientes al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, o renunciar a él. La suspensión, la reducción o el aplazamiento de las tasas por infraestructuras portuarias, o la renuncia a ellas, debe concederse de manera transparente, objetiva y no discriminatoria a todos los usuarios del puerto sujetos a tasas por el uso de la infraestructura portuaria.

(4) Habida cuenta de la urgencia, también procede conceder a los organismos gestores de un puerto o las autoridades competentes la posibilidad de establecer excepciones a la obligación prevista en el artículo 13, apartado 5, del Reglamento (UE) 2017/352, de informar a los usuarios de la infraestructura portuaria de cualquier cambio en la naturaleza o el nivel de las tasas por infraestructuras portuarias al menos dos meses antes de que estos cambios entren en vigor.

(5) Dado que el objetivo del presente Reglamento requiere la adopción de una modificación del Reglamento (UE) 2017/352, y habida cuenta de la urgencia creada por la pandemia de COVID-19, la Unión puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

(6) Habida cuenta de la urgencia debida a las circunstancias excepcionales creadas por la pandemia de COVID-19 que justifican las medidas propuestas y en particular la necesidad de adoptar dichas medidas rápidamente con el fin de mantener la actividad financiera de los operadores de buques, procede 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, 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.

(7) La pandemia repentina e imprevisible de COVID-19 y los procedimientos legislativos pertinentes necesarios para la adopción de las medidas pertinentes hicieron imposible la adopción de dichas medidas a tiempo. Por esta razón, las disposiciones del presente Reglamento deben cubrir también las tasas correspondientes al período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de estas disposiciones, este enfoque no debe dar lugar a una vulneración de las expectativas legítimas de las personas afectadas.

(8) 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:

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

Artículo 1. En el artículo 21 del Reglamento (UE) 2017/352 se añade el apartado siguiente:

«3. No obstante lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, los Estados miembros podrán autorizar al organismo gestor del puerto o a la autoridad competente a no cobrar, a suspender, o reducir las tasas por infraestructuras portuarias correspondientes al período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, o a aplazar el pago de estas. La suspensión, la reducción o el aplazamiento de las tasas por infraestructuras portuarias, o la renuncia a ellas, debe concederse de manera transparente, objetiva y no discriminatoria a todos los usuarios del puerto sujetos a tasas por el uso de la infraestructura portuaria.

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

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el Presidente; por el Consejo, la Presidenta / el Presidente

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Consell per la qual es modifiquen les directives (UE) 2017/2455 i (UE) 2019/1995 pel que fa a les dates de transposició i d'aplicació arran de la crisi provocada per la pandèmia de la Covid-19

295-00192/12

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea de l'11.05.2020
Reg. 64576 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Relacions
Institucionals i Transparència, 14.05.2020

Asunto: Propuesta de Decisión del Consejo por la que se modifican las Directivas (UE) 2017/2455 y (UE) 2019/1995 en lo que respecta a las fechas de transposición y de aplicación debido a la crisis provocada por la pandemia de COVID-19 [COM(2020) 198 final] [2020/0082 (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 habi-

litado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea:
cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 8.5.2020, COM(2020) 198 final, 2020/0082 (CNS)

Propuesta de Decisión del Consejo por la que se modifican las Directivas (UE) 2017/2455 y (UE) 2019/1995 en lo que respecta a las fechas de transposición y 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 la Directiva (UE) 2017/2455¹, de 5 de diciembre de 2017 (en lo sucesivo, «la Directiva del IVA en el comercio electrónico»), por la que se modifican la Directiva 2006/112/CE² («Directiva sobre el IVA») y la Directiva 2009/132/CE³ 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.

El 21 de noviembre de 2019, el Consejo adoptó la Directiva (UE) 2019/1995⁴ (en lo sucesivo, «la segunda Directiva del IVA en el comercio electrónico») por la que se modifica la Directiva sobre el IVA en lo que se refiere a las disposiciones relativas a la venta a distancia de bienes y ciertas entregas nacionales de bienes.

La fecha de aplicación para la mayor parte de este paquete global de legislación sobre la modernización del IVA para el comercio electrónico transfronterizo entre empresas y consumidores (paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico) se estableció para el 1 de enero de 2021, lo que concedió a los Estados miembros el tiempo suficiente para adaptar su legislación y sus sistemas informáticos.

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 su disposición para aplicar la normativa para la fecha prevista. Dos Estados miembros expresaron su preocupación y solicitaron un aplazamiento de uno o varios años del inicio de su aplicación. La Comisión ofreció asistencia a los Estados miembros con dificultades para ayudarles a superar estos obstáculos y seguía confiando en que los Estados miembros estarían preparados antes del 1 de enero de 2021.

No obstante, debido a la crisis impredecible provocada por la pandemia de COVID-19 y su fuerte incidencia, los Estados miembros se han visto obligados a alterar sus prioridades y reasignar los recursos destinados a la aplicación del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico para luchar contra la pandemia. Por tanto, otros Estados miembros no pueden asegurar ya que los trabajos preparatorios para la aplicación de las nuevas normas estén listos antes del 1 de enero de 2021, incluida la transposición oportuna en el derecho nacional de las citadas Directivas. El riesgo de que se retrase la implantación de los sistemas informáticos a escala nacional necesarios para la ejecución de las normas contempladas en las Directivas

1. Directiva (UE) 2017/2455 del Consejo, de 5 de diciembre de 2017, 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 (DO L 348 de 29.12.2017, p. 7).

2. 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).

3. Directiva 2009/132/CE del Consejo, de 19 de octubre de 2009, que delimita el ámbito de aplicación del artículo 143, letras b) y c), de la Directiva 2006/112/CE en lo referente a la exención del impuesto sobre el valor añadido de algunas importaciones definitivas de bienes (DO L 292 de 10.11.2009, p. 5).

4. Directiva 2019/1995/UE del Consejo, de 21 de noviembre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2006/112/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a las ventas a distancia de bienes y a ciertas entregas nacionales de bienes (DO L 310 de 2.12.2019, p. 1).

del IVA en el comercio electrónico es alto y, por tanto, varios Estados miembros podrían no estar preparados para aplicar las nuevas normas a partir del 1 de enero de 2021. Los principales operadores económicos expresaron preocupaciones similares, en especial los operadores postales y de mensajería, quienes instaron a la Comisión a que aplazara seis meses la fecha de aplicación del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico debido a 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 para aplicar las nuevas normas a partir del 1 de enero de 2021. La mayoría de los Estados miembros confirmaron su disposición para aplicarlas dentro del plazo, pero destacaron que las disposiciones sobre el funcionamiento del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico están basadas en el principio de que todos los Estados miembros deben estar en condiciones de aplicarlas correctamente y, por tanto, estarían dispuestos a apoyar un aplazamiento que no supere los seis meses.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, el objetivo de la presente propuesta es aplazar seis meses la fecha de aplicación de las modificaciones previstas en la Directiva (UE) 2017/2455 del Consejo y la Directiva (UE) 2019/1995 del Consejo, inicialmente prevista para el 1 de enero de 2021. La nueva fecha de aplicación será el 1 de julio de 2021. Se ha propuesto un aplazamiento de seis meses, ya que el retraso debe ser lo más breve posible para reducir 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 el buen funcionamiento del mercado interior, la competitividad de las empresas de la UE y la necesidad de garantizar la 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 reciente Plan de Acción sobre el IVA que ha recibido el respaldo del Consejo⁵.

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 Digital⁶ («Estrategia MUD»), así como en la Estrategia para el Mercado Único⁷ y el Plan de Acción sobre la Administración Electrónica⁸.

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 Europeo, 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 aplaza la fecha de 1 de enero de 2021, prevista para la aplicación de las Directivas del IVA en el comercio electrónico, adoptadas por el Consejo en diciembre de 2017 y en noviembre de 2019, y que todos los Estados miembros deben haber traspuesto en su ordenamiento jurídico a más tardar el 31 de diciembre de 2020. La presente propuesta se formula en reacción y a consecuencia de la pandemia de COVID-19, la cual enfrenta a los Estados miembros a retos de escala

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

6. COM(2015) 192 final.

7. COM(2015) 550 final.

8. COM(2016) 179 final.

nacional para abordar la actual situación de emergencia, y que plantea a algunos de ellos dificultades para poder aplicar los cambios necesarios a sus sistemas informáticos nacionales dentro del plazo previsto al efecto. Las disposiciones sobre el funcionamiento del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico están basadas 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 nivel de la Unión, los Estados miembros no pueden establecer por sí solos normas diferentes. Así pues, cualquier iniciativa para modificar las normas del IVA para el comercio electrónico, incluido un cambio en la fecha de aplicación, exige una propuesta de la Comisión que modifique la Directiva sobre el IVA y no puede alcanzarse mediante acciones unilaterales efectuadas a escala nacional.

La propuesta es por tanto conforme al principio de subsidiariedad.

Proporcionalidad

La propuesta está en consonancia con el principio de proporcionalidad, es decir, no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos de los Tratados y en particular el de buen funcionamiento del mercado único. Al igual que sucede con la prueba de subsidiariedad, los Estados miembros no pueden abordar estas cuestiones sin una propuesta de modificación de las fechas de aplicación de las Directivas del IVA en el comercio electrónico.

Elección del instrumento

La propuesta modifica la Directiva (UE) 2017/2455 del Consejo y la Directiva (UE) 2019/1995 del Consejo. Se ha elegido una Decisión del Consejo para tal fin, puesto que la única modificación efectuada es el aplazamiento de las fechas de transposición y 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

Varios Estados miembros, así como operadores postales y de mensajería, se pusieron en contacto con la Comisión para subrayar que, debido a la pandemia de COVID-19, era muy improbable que pudieran tener sus sistemas informáticos preparados y operativos para la aplicación y ejecución del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico antes del 1 de enero de 2021.

El 24 de abril de 2020, la Comisión celebró una reunión con los Estados miembros para evaluar su grado de preparación para aplicar las nuevas normas a partir del 1 de enero de 2021. La mayoría de los Estados miembros confirmaron su disposición para aplicarlas dentro del plazo, pero destacaron que las disposiciones sobre el funcionamiento del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico están basadas en el principio de que todos los Estados miembros deben estar en condiciones de aplicarlas correctamente y, por tanto, estarían dispuestos a apoyar un aplazamiento que no supere los seis meses.

Evaluación de impacto

Se llevó a cabo una evaluación de impacto de la propuesta⁹ que condujo a la adopción de la Directiva del IVA en el comercio electrónico. La propuesta actual solo rectifica la fecha de aplicación de las modificaciones previstas en la Directiva (UE) 2017/2455 del Consejo y la Directiva (UE) 2019/1995 del Consejo debido a la crisis provocada por la pandemia de COVID-19.

9. Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: evaluación de impacto que acompaña a las Propuestas de Directiva del Consejo, al Reglamento de Ejecución del Consejo y al Reglamento del Consejo sobre la modernización del IVA para el comercio electrónico transfronterizo entre empresas y consumidores (B2C), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:0379:FIN>

Adecuación regulatoria y simplificación

El principal objetivo de la presente propuesta es aplazar seis meses la fecha de aplicación del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico debido a la pandemia de COVID-19.

La propuesta no cambia el contenido de las normas, sino que solo aplaza seis meses su fecha de aplicación.

4. Repercusiones presupuestarias

La presente propuesta se enmarca en un proyecto para posponer la fecha de aplicación del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico.

Las repercusiones presupuestarias del conjunto del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico ya adoptado se detallan en la exposición de motivos de la Propuesta de Directiva del Consejo 2017/2455, documento COM(2016)757 final¹⁰.

Si el paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico no se aplica con éxito, las pérdidas presupuestarias de los Estados miembros se estiman en torno a los 5 000-7 000 millones EUR anuales. Por tanto, un aplazamiento de 6 meses provocaría pérdidas estimadas en torno a los 2 500-3 500 millones EUR. Sin embargo, si los Estados miembros y empresas no están preparados para aplicar las nuevas normas del IVA en el comercio electrónico, el riesgo de que el sistema no funcione correctamente podría ocasionar prácticamente las mismas pérdidas.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La ejecución será supervisada por el Comité permanente de cooperación administrativa, apoyado por su subcomité informático, el Comité permanente de tecnologías de la información.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

La presente propuesta atañe exclusivamente a la fecha de aplicación del marco jurídico ya adoptado del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico establecido en la Directiva sobre el IVA. La fecha de aplicación se aplazará seis meses. Esto significa que las normas deberán aplicarse el 1 de julio de 2021 en lugar del 1 de enero de 2021. Por consiguiente, los Estados miembros adoptarán y publicarán sus medidas de transposición a más tardar el 30 de junio de 2021 en lugar del 31 de diciembre de 2020.

El motivo de la presente propuesta es la crisis provocada por la pandemia de COVID-19, la cual fuerza a los Estados miembros a actuar inmediatamente y adoptar medidas urgentes a escala nacional que mitiguen sus consecuencias para los comercios y la población en general. Debido a estas circunstancias excepcionales sin precedentes, varios Estados miembros no pueden garantizar el cumplimiento del plazo para transponer y aplicar a escala nacional las normas necesarias del paquete relativo al IVA aplicable al comercio electrónico antes del 1 de enero de 2021.

10. 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/EN/TXT/?qid=1586260266830&uri=CELEX:52016PC0757>

Propuesta de Decisión del Consejo por la que se modifican las Directivas (UE) 2017/2455 y (UE) 2019/1995 en lo que respecta a las fechas de transposición y 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,

Prevía transmisión del proyecto de texto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo¹¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2006/112/CE del Consejo¹³ modificada por la Directiva (UE) 2017/2455 del Consejo¹⁴ y la Directiva (UE) 2019/1995 del Consejo¹⁵ establece el marco jurídico para el paquete de legislación sobre la modernización del impuesto sobre el valor añadido (IVA) para el comercio electrónico transfronterizo entre empresas y consumidores (B2C). La mayoría de esas nuevas disposiciones deben aplicarse a más tardar el 1 de enero de 2021.

(2) 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. A día de hoy, las infecciones provocadas por la COVID-19 afectan a todos los Estados miembros. Debido al alarmante incremento del número de casos y la falta de medios eficientes disponibles de forma inmediata para hacer frente a la pandemia de COVID-19, numerosos Estados miembros han declarado el estado de alarma nacional.

(3) La pandemia de COVID-19 supone una emergencia sin precedentes que afecta profundamente a todos los Estados miembros y les obliga a adoptar acciones inmediatas a escala nacional para abordar la crisis actual mediante la reasignación de recursos a otras cuestiones. Debido a la crisis actual, varios Estados miembros están encontrando dificultades para finalizar el desarrollo de los sistemas informáticos necesario para la aplicación de las normas contempladas en las directivas (UE) 2017/2455 y (UE) 2019/1995 antes del 31 de diciembre de 2020 y aplicarlas a partir del 1 de enero de 2021. Algunos Estados miembros, así como operadores postales y de mensajería, solicitaron el aplazamiento de las fechas de aplicación de las Directivas (UE) 2017/2455 y (UE) 2019/1995.

(4) Teniendo en consideración los retos a los que se enfrentan los Estados miembros para atajar la pandemia de COVID-19, así como 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 las Directivas (UE) 2017/2455 y (UE) 2019/1995 y, por tanto, asegurar la recopilación y transmisión de la información y los pagos realizados con arreglo a los regímenes modificados, es necesario aplazar seis meses las fechas de transposición y de apli-

11. DO C de , p. .

12. DO C de , p. .

13. 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).

14. Directiva (UE) 2017/2455 del Consejo, de 5 de diciembre de 2017, 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 (DO L 348 de 29.12.2017, p. 7).

15. Directiva 2019/1995/UE del Consejo, de 21 de noviembre de 2019, por la que se modifica la Directiva 2006/112/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a las ventas a distancia de bienes y a ciertas entregas nacionales de bienes (DO L 310 de 2.12.2019, p. 1).

cación de tales Directivas. Se ha considerado un aplazamiento de seis meses, ya que el retraso debe ser lo más breve posible para reducir las pérdidas presupuestarias adicionales de los Estados miembros.

(5) Procede modificar las Directivas (UE) 2017/2455 y (UE) 2019/1995 en consecuencia.

Ha adoptado la presente decisión:

Artículo 1. Modificaciones de la Directiva (UE) 2017/2455

La Directiva (UE) 2017/2455 se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el siguiente:

«*Modificaciones de la Directiva 2006/112/CE con efectos a partir del 1 de julio de 2021*»;

b) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«La Directiva 2006/112/CE queda modificada como sigue con efectos a partir del 1 de julio de 2021.»;

2) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 3. Modificación de la Directiva 2009/132/CE*

Con efectos a partir del 1 de julio de 2021, se suprime el título IV de la Directiva 2009/132/CE»;

3) En el artículo 4, el apartado 1 se modifica como sigue:

a) El párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar, el 30 de junio de 2021 las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 2 y 3 de la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.»;

b) el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Aplicarán las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a los artículos 2 y 3 de la presente Directiva a partir del 1 de julio de 2021.»;

Artículo 2. Modificaciones de la Directiva (UE) 2019/1995

En el artículo 2, apartado 1, de la Directiva (UE) 2019/1995, los párrafos primero y segundo se sustituyen por el texto siguiente:

«Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar, el 30 de junio de 2021, 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.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del 1 de julio de 2021.»

Artículo 3. Entrada en vigor

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

Artículo 4. Destinatarios

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo, el Presidente

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Consell per la qual es modifica la Directiva 2011/16/UE per a fer front a la necessitat urgent d'ajornar determinats terminis per a la presentació i l'intercanvi d'informació tributària a causa de la pandèmia de Covid-19

295-00193/12

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.05.2020
Reg. 64664 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Relacions Institucionals i Transparència, 14.05.2020

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

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 admi-

nistrativa en el ámbito de la fiscalidad¹, 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 miembro² y a los mecanismos transfronterizos sujetos a comunicación de información³ 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 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

1. DO L 64 de 11.3.2011, p. 1.

2. 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).

3. 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).

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»⁴).

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.

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.

4. https://ec.europa.eu/taxation_customs/covid-19-taxud-response_en

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 informa-

ción. La Comisión tendrá los poderes necesarios para conceder esta prórroga mediante actos delegados.

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

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 Europeo⁵,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁶,

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 Consejo⁷.

(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 Directiva⁸.

(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 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 transfronteri-

5. DO C , , p. .

6. DO C , , p. .

7. 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).

8. 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).

zos 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
