

DECYZJA KOMISJI (UE) 2021/1363**z dnia 8 lipca 2021 r.****upoważniająca Finlandię do przedłużenia niektórych okresów określonych w art. 2, 16 i 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/267***(notyfikowana jako dokument nr C(2021) 4976)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/267 z dnia 16 lutego 2021 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń, przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach ustawodawstwa dotyczącego transportu oraz przedłużenia niektórych okresów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 2 ust. 8, art. 9 ust. 4, art. 10 ust. 4, art. 11 ust. 4, art. 12 ust. 5, art. 16 ust. 4 i art. 17 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na mocy art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono terminy ukończenia – przez posiadacza świadectwa kwalifikacji zawodowych – okresowych szkoleń, które w przeciwnym razie upłynęłyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. Na mocy art. 2 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia przedłużono ważność odpowiedniego oznakowania zharmonizowanym kodem unijnym „95”.
- (2) Na mocy art. 2 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono ważność kart kwalifikacji kierowcy, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, która to ważność w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (3) Na mocy art. 9 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono terminy odnowienia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 10 ust. 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽³⁾, które to certyfikaty w przeciwnym razie utraciłyby ważność lub w przeciwnym razie utraciłyby ważność w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (4) Na mocy art. 9 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 12 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798, która to ważność w przeciwnym razie upłynęłaby lub w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (5) Na mocy art. 10 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono terminy odnowienia certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 10 ust. 5 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾, która to ważność w przeciwnym razie upłynęłaby lub w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 60 z 22.2.2021, s. 1.

⁽²⁾ Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

- (6) Na mocy art. 10 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono terminy odnowienia autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2004/49/WE, które w przeciwnym razie upłynęłyby lub w przeciwnym razie upłynęłyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (7) Na mocy art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono ważność licencji maszynistów, która w przeciwnym razie upłynęłaby lub w przeciwnym razie upłynęłaby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (8) Na mocy art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono terminy przejścia przez posiadaczy licencji maszynisty kontroli okresowych, które w przeciwnym razie upłynęłyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (9) Na mocy art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono terminy przeprowadzania regularnych przeglądów, które w przeciwnym razie upłynęłyby lub w przeciwnym razie upłynęłyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (10) Na mocy art. 12 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono ważność licencji tymczasowych, która w przeciwnym razie upłynęłaby lub upłynęłaby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (11) Na mocy art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono terminy przeprowadzania okresowych przeglądów ocen stanu ochrony obiektu portowego, które w przeciwnym razie upłynęłyby lub w przeciwnym razie upłynęłyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (12) Na mocy art. 16 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono terminy 18 miesięcy na przeprowadzenie różnych typów ćwiczeń, o których mowa w sekcjach 13.7 i 18.6 części B załącznika III do rozporządzenia (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁵⁾, które w przeciwnym razie upłynęłyby lub w przeciwnym razie upłynęłyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (13) Na mocy art. 17 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono terminy przeprowadzania przeglądów ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów, które w przeciwnym razie upłynęłyby lub upłynęłyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (14) Na mocy art. 17 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/267 przedłużono okresy 18 miesięcy na przeprowadzenie ćwiczeń szkoleniowych, które w przeciwnym razie upłynęłyby lub w przeciwnym razie upłynęłyby w okresie między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r.
- (15) Pismem z dnia 27 maja 2021 r. Finlandia złożyła uzasadniony wniosek o upoważnienie do przedłużenia niektórych okresów i terminów określonych w art. 2 ust. 1, 3 i 5, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10 ust. 1 i 2, art. 11 ust. 1 i 2, art. 12 ust. 1 i 2, art. 16 ust. 1 i 2 oraz art. 17 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267. W dniach 1, 7, 10 i 14 czerwca 2021 r. Finlandia przedłożyła dodatkowe informacje uzasadniające jej wniosek.
- (16) Za pomocą swojego uzasadnionego wniosku Finlandia stara się przede wszystkim o upoważnienie do przedłużenia o cztery miesiące okresów między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. określonych w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/267, do celów tego przepisu oraz art. 2 ust. 3, w art. 2 ust. 5, w art. 9 ust. 1 i 2, w art. 10 ust. 1 i 2, w art. 11 ust. 1 i 2, w art. 12 ust. 1 i 2, w art. 16 ust. 1 i 2 oraz w art. 17 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia, a także o upoważnienie do przedłużenia o cztery miesiące terminów przypadających na dzień 30 września 2021 r. określonych w art. 16 ust. 1 i 2 oraz w art. 17 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia.
- (17) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Finlandię ukończenie okresowego szkolenia i jego certyfikacja, oznakowanie zharmonizowanym kodem unijnym „95” oraz przedłużenie ważności kart kwalifikacji kierowcy w Finlandii, odnowienie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, odnowienie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, odnowienie licencji maszynistów prowadzących lokomotywy i pociągi, przeprowadzenie odpowiednich okresowych kontroli, regularne przeglądy przedsiębiorstw kolejowych, odnowienie tymczasowych licencji przedsiębiorstw kolejowych, przeprowadzanie przeglądów ocen stanu ochrony portów i planów ochrony portów oraz przeprowadzenie odpowiednich ćwiczeń szkoleniowych mogą pozostać niewykonalne w Finlandii po dniu 30 czerwca 2021 r. ze względu na środki wprowadzone przez to państwo w celu zapobieżenia rozprzestrzenianiu się COVID-19 lub powstrzymania jego rozprzestrzeniania się.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6).

- (18) W szczególności władze Finlandii uważają, że nie można przewidzieć rozwoju sytuacji epidemiologicznej i że może się ona pogorszyć. Według tego państwa członkowskiego sytuacja jest nadal niestabilna, występują różnice regionalne w zakresie ograniczania rozprzestrzeniania się epidemii, a wskaźnik zakażeń COVID-19 wzrastał w ostatnim okresie. Gdyby sytuacja epidemiologiczna w Finlandii nagle się pogorszyła, mogłoby to prowadzić do wyzwań związanych z odnowieniem lub przedłużeniem ważności niektórych certyfikatów, licencji i autoryzacji oraz odroczeniem niektórych okresowych kontroli i szkoleń okresowych.
- (19) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Finlandię w odniesieniu do art. 2 rozporządzenia (UE) 2021/267 środki, które państwo to wprowadziło w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się COVID-19 lub powstrzymania jego rozprzestrzeniania się, doprowadziły do ograniczeń i anulowania okresowych kursów szkoleniowych.
- (20) W szczególności nałożone przez władze fińskie ograniczenia dotyczące zgromadzeń wywarły i nadal wywierają wpływ na organizację okresowych szkoleń dla kierowców autobusów i samochodów ciężarowych. Okresowe szkolenia przeprowadza się w formie kształcenia na odległość, przy czym nauczyciel i uczestnicy znajdują się w różnych miejscach. Ze względu na te restrykcje zapewnianie szkoleń okresowych było ograniczone.
- (21) Ponadto zgodnie z informacjami przekazanymi przez Finlandię maksymalna liczba uczestników dopuszczonych do udziału w kursach szkoleniowych wahała się, w zależności od sytuacji związanej z COVID-19, od 6 do 20 osób, przy czym obecnie obowiązujące przepisy dopuszczają uczestnictwo 6 osób. Przedmiotowe ograniczenia przyczyniły się również do zmniejszenia liczby ostatnio organizowanych szkoleń. Według Finlandii kilka organizacji i przedsiębiorstw zapewniających okresowe szkolenia dla kierowców autobusów i samochodów ciężarowych wstrzymało opracowywanie planów prowadzenia szkoleń w latach 2020–2021, ponieważ uznano za prawdopodobne, że szkolenia będą musiały zostać odwołane. W związku z tym powstały zaległości w organizowaniu okresowych szkoleń.
- (22) Finlandia spodziewa się ponadto zwiększonego zapotrzebowania na szkolenia okresowe po zniesieniu ograniczeń, a wnioskowane przedłużenie o cztery miesiące dałoby organizatorom szkoleń czas na dostosowanie swojej działalności. Ponieważ sytuacja związana z COVID-19 powoli się poprawia, oczekuje się, że wolumen transportu znacznie wzrośnie, a jednocześnie konieczne będzie ukończenie szkoleń okresowych, które zostały odroczone. Według Finlandii przedsiębiorstwa będą musiały koordynować te kwestie w sposób, który nie zagraża bezpieczeństwu dostaw ani ruchu pasażerskiego, co wymaga czasu.
- (23) Na podstawie informacji przedstawionych przez Finlandię wnioskowane przedłużenie okresów odniesienia w art. 2 ust. 1 do celów niniejszego przepisu oraz art. 2 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/267 i w art. 2 ust. 5 tego rozporządzenia dotyczy jedynie okresu odniesienia od dnia 1 lipca 2021 r. do dnia 31 października 2021 r., który dotyczy jedynie ograniczonej liczby zawodowych kierowców. Ponadto większość kierowców, którzy skorzystają z takiego przedłużonego okresu ważności, odbyła szkolenie okresowe przynajmniej raz, wykazując tym samym swoją biegłość i kompetencje. Ponadto wnioskowane przedłużenie dotyczy stosunkowo krótkiego okresu i odnosi się jedynie do okresu odniesienia określonego w rozporządzeniu (UE) 2021/267, a nie do ważności przedmiotowych dokumentów. Wnioskowane przedłużenie nie powinno zatem prowadzić do nieproporcjonalnych zagrożeń w zakresie bezpieczeństwa i ochrony transportu.
- (24) Jeśli chodzi o art. 16 ust. 1 i 2 oraz art. 17 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267 dotyczące ochrony na morzu i ochrony portów, zgodnie z informacjami przekazanymi przez Finlandię, środki zastosowane przez to państwo w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się pandemii COVID-19 miały wpływ na okresowe kontrole i szkolenia, chociaż ich nie uniemożliwiły.
- (25) Z informacji przekazanych przez to państwo członkowskie wynika, że w sytuacji, gdy przeprowadzanie kontroli na miejscu nie było możliwe, odpowiednie kontrole przeprowadzono zdalnie. Od początku pandemii mniejsze porty przyjęły jednak model działania, w ramach którego wszystkie wizyty w porcie są wstrzymane lub liczba gości jest ściśle ograniczona, przy czym jednocześnie dopuszcza się obecność tylko 1–3 odwiedzających. Znajdujące się w Helsinkach, Turku i Hamina/Kotka największe porty towarowe i pasażerskie przyjęły model, w którym ich personel pracuje na dwie zmiany, aby zapobiec przenoszeniu wirusa. Przedmiotowe środki skutkują znacznymi ograniczeniami w dostępie do portów, mając tym samym wpływ na takie działania jak przegląd ocen stanu ochrony obiektu portowego, oceny stanu ochrony portu i planów ochrony portu.

- (26) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Finlandię, aby zapewnić sprawne funkcjonowanie portów, pierwszorzędne znaczenie ma to, by kluczowi pracownicy portu nie byli narażeni na działanie wirusa i poddawani kwarantannie. Niektóre obowiązki wymagają obecności w miejscu pracy, czego nie można zapewnić w przypadku narażenia kluczowych pracowników. Środki ograniczające obecność kluczowych pracowników powodują zatem trudności w przeprowadzaniu przeglądu wyżej wymienionych ocen stanu ochrony obiektu portowego, ocen stanu ochrony portu i planów ochrony portu.
- (27) Ponadto po przekazaniu informacji przez władze Finlandii wstrzymano szerzej zakrojone ćwiczenia organizowane dwa razy w roku i wymagające udziału urzędników z różnych instytucji, takich jak fińska agencja ds. transportu i komunikacji, służba celna, policja oraz służby pożarnicze i ratownicze; stało się tak również ze względu na środki przyjęte w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się COVID-19. Chociaż istnieje możliwość zaplanowania takich ćwiczeń drogą internetową, ich przygotowanie i przeprowadzenie w porcie powodowałoby poważne zagrożenie narażenia na wirus, ponieważ liczba osób, których to dotyczy, jest bardzo wysoka. Zdaniem tego państwa członkowskiego przedsiębiorstwa prowadzące działalność portową zwykle zatrudniają bardzo niewielką liczbę pracowników, mimo że zakres ich obowiązków jest szeroki. Przedsiębiorstwa obsługujące ruch portowy przez cały rok zatrudniają średnio 4–8 osób, a najmniejsze z nich zatrudniają 1–4 osoby. Z tego względu każdy pracownik ma kluczowe znaczenie dla działalności.
- (28) Przyjęcie nowych trybów działania, które były konieczne w związku z pandemią COVID-19, spowodowało znaczne zwiększenie nakładu pracy, ponieważ operatorom należy zapewnić wytyczne co do działań, jakie trzeba podjąć w przypadku podejrzenia lub zgłoszenia przypadków COVID-19 na statkach. Sytuacje, w których pracownicy portu byli narażeni na kontakt z wirusem i poddani kwarantannie, również stwarzały problemy w zakresie działalności przedsiębiorstw, ponieważ niektóre obowiązki wymagają obecności w miejscu pracy.
- (29) Władze Finlandii szacują, że sytuacja spowodowana pandemią COVID-19 powinna ulec normalizacji w ciągu najbliższych czterech miesięcy, czyli w stosunkowo krótkim okresie. Szczepienia przebiegają sprawnie, a w oparciu o oszacowania fińskiego instytutu zdrowia i opieki społecznej do końca października 2021 r. znaczna część populacji zostanie w pełni zaszczepiona. Z tych powodów władze Finlandii uważają, że przedłużenie o cztery miesiące jest uzasadnione i że dłuższe przedłużenie nie jest konieczne. Ten dodatkowy okres dałby ponadto czas na przywrócenie niektórych operacji i w ten sposób przyczyniłby się do wsparcia powrotu do normalnej sytuacji przed pandemią.
- (30) Finlandia potrzebuje jedynie przedłużenia okresów między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., a także mających zastosowanie terminów, ale nie dziesięciomiesięcznych okresów, o których mowa w art. 16 ust. 2 i w art. 17 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267. Ponadto według Finlandii nadal można przeprowadzać ćwiczenia w zakresie ochrony, choć w mniejszym zakresie lub drogą internetową. Wnioskowane przedłużenia nie powinny zatem prowadzić do nieproporcjonalnych zagrożeń w zakresie bezpieczeństwa i ochrony transportu.
- (31) Należy zatem upoważnić Finlandię do przedłużenia okresów między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r. określonych w art. 2 ust. 1 do celów tego przepisu oraz art. 2 ust. 3, w art. 2 ust. 5, w art. 16 ust. 1 i 2 i w art. 17 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267, a także do przedłużenia o cztery miesiące terminów przypadających na dzień 30 września 2021 r. określonych w art. 16 ust. 1 i 2 oraz w art. 17 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia.
- (32) Jeżeli chodzi o art. 9 ust. 1 i 2, art. 10 ust. 1 i 2, art. 11 ust. 1 i 2 oraz art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267, władze Finlandii wyjaśniły, że chociaż Finlandia ma bardzo niewielki bezpośredni międzynarodowy ruch kolejowy wewnątrz UE (między Tornio (Finlandia) a Haparandą (Szwecja)), kolejowy ruch towarowy między Finlandią a Rosją oraz do/z Chin jest bardzo ważny, a ruch kolejowy wykazał swoją odporność podczas pandemii COVID-19. Według władz fińskich wielkość międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych nawet wzrosła w czasie pandemii. W związku z tym władze fińskie uznają za konieczne przedłużenie zezwoleń na prowadzenie ruchu kolejowego.
- (33) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Finlandię władze fińskie uważają, że konieczne jest przedłużenie autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, ponieważ ich liczba jest największa, a kontrole okresowe są również konieczne.

- (34) Władze fińskie poinformowały również Komisję, że określone przedsiębiorstwo kolejowe przyjęło model operacyjny, który pozwala na zorganizowanie w planowanym harmonogramie wykazania kompetencji, również w wyjątkowych okolicznościach. To państwo członkowskie wyjaśniło również, że w okresie od dnia 1 lipca 2021 r. do dnia 31 października 2021 r. oczekuje odnowienia lub stosowania bardzo niewielu certyfikatów, licencji i autoryzacji.
- (35) Pomimo szeregu wniosków o udzielenie szczegółowych informacji i dodatkowych wyjaśnień dotyczących konieczności przedłużenia o cztery miesiące okresów między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., o których mowa w art. 9 ust. 1 i 2, art. 10 ust. 1 i 2, art. 11 ust. 1 i 2 oraz art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267, Komisja nie otrzymała informacji niezbędnych do oceny uzasadnionego wniosku złożonego przez władze fińskie zgodnie z art. 9 ust. 4, art. 10 ust. 4, art. 11 ust. 4 i art. 12 ust. 5 tego rozporządzenia.
- (36) Komisja stoi na stanowisku, że Finlandia nie przedstawiła szczegółowych informacji na temat powodów, dla których odnowienie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 9 ust. 1 i 2, odnowienie certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 10 ust. 1 i 2, odnowienie licencji lub przeprowadzenie okresowych kontroli, o których mowa w art. 11 ust. 1 i 2, przeprowadzenie regularnych przeglądów lub zakończenie zawieszenia licencji lub wydanie nowych w licencji, w przypadkach gdy licencje zostały cofnięte, jak określono w art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267 może pozostać niewykonalne po dniu 30 czerwca 2021 r., ze względu na środki przyjęte przez Finlandię w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się COVID-19 lub powstrzymaniu jego rozprzestrzeniania się. Przedmiotowe państwo członkowskie nie przedstawiło również informacji na temat powodów, dla których wnioskowane przedłużenia nie prowadzą do nieproporcjonalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa i ochrony transportu kolejowego.
- (37) Chociaż Finlandia przekazała pewne informacje dotyczące środków wprowadzonych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się pandemii, które mogą mieć wpływ na cały sektor transportu, to państwo członkowskie nie przedstawiło jednak informacji na temat tego, w jaki sposób środki te w szczególności wpłynęły na odnowienie licencji i autoryzacji lub na zakończenie działań, o których mowa w art. 9 ust. 1 i 2, art. 10 ust. 1 i 2, art. 11 ust. 1 i 2 oraz art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267. W szczególności nie przedstawiono żadnych konkretnych informacji dotyczących środków mających wpływ na odnowienie licencji maszynisty ani przepisów dotyczących bezpieczeństwa kolei. Komisja nie otrzymała ponadto żadnych konkretnych informacji dotyczących konieczności przedłużenia okresu, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2021/267.
- (38) Komisja nie jest w stanie stwierdzić, że wymogi określone w tych przepisach zostały spełnione ani że wnioskowane przedłużenia nie prowadzi do nieproporcjonalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa i ochrony transportu kolejowego. W związku z tym Finlandii nie należy upoważnić do przedłużenia o okresów między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., o których mowa w art. 9 ust. 1 i 2, w art. 10 ust. 1 i 2, art. 11 ust. 1 i 2 oraz w art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267.
- (39) Finlandia zgodziła się na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Finlandię upoważnia się do dokonania następujących przedłużeń:

- a) przedłużenia o cztery miesiące okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., o którym mowa w art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/267, do celów art. 2 ust. 1 i 3 tego rozporządzenia;
- b) przedłużenia o cztery miesiące okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., o którym mowa w art. 2 ust. 5, art. 16 ust. 1 i 2 oraz art. 17 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia;
- c) przedłużenia do dnia 31 stycznia 2022 r. terminu przypadającego na dzień 30 września 2021 r., o którym mowa w art. 16 ust. 1 i 2 oraz art. 17 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia.

Artykuł 2

Finlandii nie upoważnia się do przedłużenia o cztery miesiące okresu między dniem 1 września 2020 r. a dniem 30 czerwca 2021 r., o którym mowa w art. 9 ust. 1 i 2, w art. 10 ust. 1 i 2, w art. 11 ust. 1 i 2 oraz w art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2021/267.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Finlandii.

Sporządzono w Brukseli dnia 8 lipca 2021 r.

W imieniu Komisji
Adina-Ioana VĂLEAN
Członek Komisji
