



BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XIV* legislatura · tercer període · número 262 · dimecres 16 de març de 2022

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) 2021/954, relatiu a un marc per a l'expedició, la verificació i l'acceptació de certificats Covid-19 interoperables de vacunació, de prova diagnòstica i de recuperació (certificat Covid digital de la UE) pel que fa als nacionals de països tercers que es trobin o resideixin legalment als territoris dels estats membres durant la pandèmia de Covid-19

295-00094/13

Text presentat

3

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 2003/25/CE pel que fa a la inclusió de prescripcions d'estabilitat millorades i llur harmonització amb les prescripcions d'estabilitat definides per l'Organització Marítima Internacional

295-00095/13

Text presentat

11

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la reducció de les emissions de metà en el sector energètic i pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/942

295-00096/13

Text presentat

25

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport, i pel qual es modifiquen els reglaments (UE) 2021/1153 i 913/2010 i es deroga el Reglament (UE) 1315/2013

295-00097/13

Text presentat

69

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un marc de mesures per a reforçar l'ecosistema europeu de semiconductors (Llei de xips)

295-00098/13

Text presentat

142

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre l'Agència de la Unió Europea per a les Drogues

295-00099/13

Text presentat

197

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen normes transitòries per a l'envasament i l'etiquetatge dels medicaments veterinaris autoritzats de conformitat amb la Directiva 2001/82/CE i el Reglament 726/2004

295-00100/13

Text presentat

245

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) 2021/954, relatiu a un marc per a l'expedició, la verificació i l'acceptació de certificats Covid-19 interoperables de vacunació, de prova diagnòstica i de recuperació (certificat Covid digital de la UE) pel que fa als nacionals de països tercers que es trobin o resideixin legalment als territoris dels estats membres durant la pandèmia de Covid-19

295-00094/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 28.02.2022
Reg. 36868 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 07.03.2022

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/954, relativo a un marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE) con respecto a los nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en los territorios de los Estados miembros durante la pandemia de COVID-19 [COM(2022) 55 final] [2022/0030 (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

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/954, relativo a un marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE) con respecto a los nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en los territorios de los Estados miembros durante la pandemia de COVID-19

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

De conformidad con el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen¹, los nacionales de terceros países que residan o se encuentren legalmente en un Estado miembro podrán viajar libremente por el territorio de los demás Estados miembros, siempre que cumplan determinadas condiciones. La política desarrollada por la Unión, que garantiza la ausencia de controles de las personas al cruzar las fronteras interiores, beneficia no solo a los ciudadanos de la Unión, sino también a los nacionales de terceros países que tienen derecho a viajar por la UE. Sin embargo, algunas de las restricciones adoptadas por los Estados miembros para limitar la propagación del coronavirus del síndrome respiratorio agudo grave de tipo 2 («SARS-CoV-2»), que causa la enfermedad por coronavirus 2019 («COVID-19»), han tenido un impacto en el ejercicio de ese derecho. Estas medidas han consistido a menudo en restricciones de la entrada u otros requisitos específicos aplicables a los viajeros transfronterizos, como cuarentena, autoaislamiento o prueba para detectar la infección por SARS-CoV-2 antes o después de la llegada.

Para facilitar la libre circulación durante la pandemia de COVID-19, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron, el 14 de junio de 2021, el Reglamento (UE) 2021/953², sobre la base del artículo 21 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), por el que se establece el marco del certificado COVID digital de la UE para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación. El Reglamento (UE) 2021/953 facilita la libre circulación al proporcionar a los ciudadanos de la Unión y a los miembros de sus familias, que pueden ser nacionales de terceros países, certificados COVID-19 interoperables y mutuamente aceptados de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación que dichos ciudadanos pueden utilizar cuando viajen. Cuando los Estados miembros renuncian a determinadas restricciones a la libre circulación de las personas en posesión de pruebas de vacunación, pruebas diagnósticas o de recuperación, el certificado COVID digital de la UE ayuda a los ciudadanos a beneficiarse de estas exenciones.

Ese mismo día, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2021/954³, sobre la base del artículo 77 del TFUE, para facilitar los viajes dentro del espacio Schengen durante la pandemia de COVID-19, ampliando el marco del certificado COVID digital de la UE a los nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en el territorio de un Estado miembro y que tengan derecho a viajar a otros Estados miembros de conformidad con el Derecho de la UE.

1. DO L 239 de 22.9.2000, p. 19.

2. Reglamento (UE) 2021/953 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2021, relativo a un marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE) a fin de facilitar la libre circulación durante la pandemia de COVID-19 (DO L 211 de 15.6.2021, p. 1).

3. Reglamento (UE) 2021/954 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2021, relativo a un marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE) con respecto a los nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en los territorios de los Estados miembros durante la pandemia de COVID-19 (DO L 211 de 15.6.2021, p. 24).

Además, el sistema de certificados COVID digitales de la UE ha demostrado ser el único sistema de certificados COVID-19 operativo internacionalmente a gran escala. Como consecuencia de ello, el certificado COVID digital de la UE ha adquirido una importancia mundial cada vez mayor y ha contribuido a hacer frente a la pandemia a escala internacional, facilitando los viajes internacionales seguros y la recuperación internacional. A partir, como muy tarde, del 31 de enero de 2022, los tres países del Espacio Económico Europeo no pertenecientes a la UE⁴, Suiza⁵ y otros 29 terceros países y territorios⁶ están conectados al sistema de certificado COVID digital de la UE, y se espera que se sumen más países en el futuro. El sistema de certificados COVID digitales de la UE ha sido reconocido como una de las soluciones digitales clave para restablecer la movilidad internacional⁷, al tiempo que la Asociación de Transporte Aéreo Internacional insta a los países a adoptar el certificado COVID digital de la UE como norma mundial⁸. La Comisión proseguirá sus esfuerzos para apoyar a los terceros países interesados en desarrollar sistemas interoperables de certificados COVID-19. Esto puede incluir la oferta de soluciones de referencia de código abierto adicionales que permitan la conversión de certificados de terceros países en un formato interoperable con el certificado COVID digital de la UE, ya que también es posible conectar terceros países cuyos certificados sean interoperables mediante conversión⁹.

Desde su adopción, el Certificado COVID Digital de la UE se ha implantado con éxito en toda la Unión, con más de mil millones de certificados expedidos a finales de 2021. Por lo tanto, el certificado COVID digital de la UE es una herramienta ampliamente disponible y aceptada de manera fiable para facilitar no solo la libre circulación de los ciudadanos de la Unión y los miembros de sus familias, sino también los viajes dentro de la UE durante la pandemia de COVID-19 de las categorías de nacionales de terceros países antes mencionadas.

Desde la adopción de los Reglamentos (UE) 2021/953 y (UE) 2021/954, la situación epidemiológica en relación con la pandemia de COVID-19 ha evolucionado considerablemente. Por una parte, la vacunación, incluidas las dosis de refuerzo, ha aumentado en todo el mundo.

Por otra parte, la propagación de la variante preocupante del SARS-CoV-2 «delta» en el segundo semestre de 2021 provocó un aumento significativo del número de infecciones, hospitalizaciones y muertes, lo que obligó a los Estados miembros a adoptar medidas estrictas de salud pública en un esfuerzo por proteger la capacidad de su sistema sanitario. A principios de 2022, la variante preocupante del SARS-CoV-2 «ómicron» provocó un fuerte aumento del número de casos de COVID-19, sustituyendo rápidamente a la variante delta y alcanzando una intensidad sin precedentes de transmisión comunitaria en toda la Unión y fuera de ella.

En la actualidad, no es posible predecir el impacto de un posible aumento de las infecciones en el segundo semestre de 2022. Además, no puede descartarse la posibilidad de que la situación pandémica empeore debido a la aparición de nuevas variantes preocupantes del SARS-CoV-2.

En vista de lo anterior, no puede excluirse que los Estados miembros sigan exigiendo a los nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en el territorio de un Estado miembro y que tengan derecho a viajar a otros Estados miembros de conformidad con el Derecho de la UE, que presenten pruebas de va-

4. Islandia, Liechtenstein y Noruega.

5. Los ciudadanos de la Unión y de Suiza disfrutaban de derechos recíprocos de entrada y residencia basados en el Acuerdo sobre la libre circulación de personas entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la Confederación Suiza, por otra (DO L 114 de 30.4.2002, p. 6).

6. https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/safe-covid-19-vaccines-europeans/eu-digital-covid-certificate_es

7. <https://wtcc.org/News-Article/WTTC-identifies-digital-solutions-for-governments-worldwide-to-significantly-restore-international-mobility>

8. <https://www.iata.org/en/pressroom/2021-releases/2021-08-26-01/>

9. Mediante un acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 8, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/953.

cunación, pruebas diagnósticas o de recuperación de la COVID-19 después del 30 de junio de 2022, es decir, la fecha en que los Reglamentos (UE) 2021/953 y (UE) 2021/954 deben expirar actualmente. Por tanto, es importante garantizar la posibilidad de utilizar los certificados COVID digitales de la UE más allá de esa fecha.

Al mismo tiempo, dado que cualquier restricción a la libre circulación de personas dentro de la Unión establecida para limitar la propagación del SARS-CoV-2, como el requisito de presentar certificados COVID digitales de la UE, debe levantarse tan pronto como la situación epidemiológica lo permita, mediante la modificación del Reglamento (UE) 2021/954, la Comisión propone mantener las referencias existentes al Reglamento (UE) 2021/953 y hacer una referencia dinámica al mismo Reglamento en lo que respecta a la duración del Reglamento (UE) 2021/954.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La presente propuesta se entiende sin perjuicio de las normas de Schengen en lo que respecta a las condiciones de entrada para los nacionales de terceros países. No debe entenderse que el Reglamento propuesto fomenta o facilita en modo alguno el restablecimiento de los controles fronterizos en las fronteras interiores, que deben seguir constituyendo una medida de último recurso sujeta a las condiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2016/399 («Código de fronteras Schengen»).¹⁰

En su propuesta de Recomendación del Consejo por la que se modifica la Recomendación (UE) 2020/912 del Consejo sobre la restricción temporal de los viajes no esenciales a la UE y el posible levantamiento de dicha restricción¹¹, la Comisión propuso establecer un vínculo claro entre la Recomendación (UE) 2020/912 del Consejo y el certificado COVID digital de la UE con el fin de ayudar a las autoridades de los Estados miembros a verificar la autenticidad, validez e integridad de los certificados expedidos por terceros países.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La presente propuesta forma parte del conjunto de medidas de la UE para responder a la pandemia de COVID-19. Se basa, en particular, en el trabajo realizado en el Comité de Seguridad Sanitaria, la red de sanidad electrónica y el Comité del Certificado COVID Digital de la UE.

La presente propuesta complementa la propuesta COM(2022) 50 final, que tiene por objeto ampliar la duración de la aplicación del Reglamento (UE) 2021/953 relativo a un marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE) a fin de facilitar la libre circulación durante la pandemia de COVID-19.

La presente propuesta respeta plenamente las competencias de los Estados miembros en la definición de su política de salud (artículo 168 del TFUE).

La presente propuesta es coherente con la política de la Unión en materia de inmigración de nacionales de terceros países.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

El artículo 77, apartado 2, letra c), del TFUE estipula que la Unión establecerá las condiciones en las que los nacionales de terceros países que residan o se encuentren legalmente en la Unión podrán viajar dentro de la Unión durante un breve período de tiempo. Se aplica el procedimiento legislativo ordinario.

La propuesta modificaría el Reglamento (UE) 2021/954, que también se basa en el artículo 77, apartado 2, letra c), del TFUE.

10. Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (DO L 77 de 23.3.2016, p. 1).

11. C(2021) 754 final.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Los objetivos de la presente propuesta, a saber, ampliar la aplicación del Reglamento (UE) 2021/954, no pueden ser alcanzados de manera independiente por los Estados miembros. Por lo tanto, es necesario actuar a nivel de la UE.

Si no se actuara a escala de la Unión, el Reglamento (UE) 2021/954 dejaría de aplicarse y, en consecuencia, los nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en el territorio de un Estado miembro de la UE o del EEE y que tengan derecho a viajar a otros Estados miembros de conformidad con el Derecho de la UE ya no podrán solicitar y, en última instancia, utilizar certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación.

Proporcionalidad

La acción de la UE puede aportar un valor considerable a la hora de hacer frente a los retos señalados anteriormente y es la única manera de crear y mantener un marco único, simplificado y aceptado de certificación de la Unión para la COVID-19.

La adopción de medidas unilaterales o descoordinadas en lo que respecta a los certificados sanitarios relacionados con la COVID-19 puede dar lugar a medidas que limiten la posibilidad de que los nacionales de terceros países que tengan derecho a viajar dentro de la Unión realicen sus viajes.

La modificación propuesta debe aplicarse en consonancia con el Reglamento (UE) 2021/953, según la modificación recogida en la propuesta COM(2022) 50 final, y, en consecuencia, permite prorrogar el uso del certificado COVID digital de la UE por un período de tiempo limitado por lo que respecta a los nacionales de terceros países que residan o se encuentren legalmente en la Unión y tengan derecho a viajar dentro de la Unión.

Elección del instrumento

Un Reglamento garantiza la aplicación directa, inmediata y común del Derecho de la UE en todos los Estados miembros.

3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, las consultas con las partes interesadas y las evaluaciones de impacto

Consultas con las partes interesadas

La propuesta tiene en cuenta el diálogo periódico con las autoridades de los Estados miembros en distintos foros.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

La propuesta se basa en la información epidemiológica y las evaluaciones facilitadas por el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (CEPCE), la evaluación de la seguridad, la eficacia y la calidad de las vacunas contra la COVID-19 realizada por la Agencia Europea de Medicamentos (EMA, por sus siglas en inglés), los intercambios técnicos que tienen lugar en el Comité de Seguridad Sanitaria, su grupo de trabajo técnico sobre pruebas de diagnóstico de la COVID-19 y la red de sanidad electrónica, así como las pruebas científicas pertinentes disponibles.

Evaluación de impacto

Habida cuenta de la urgencia, la Comisión no ha llevado a cabo una evaluación de impacto.

Derechos fundamentales

La presente propuesta implica el tratamiento de datos personales, incluidos los datos sanitarios. Existen posibles repercusiones en los derechos fundamentales de las personas, a saber, en el artículo 7 de la Carta (Respeto de la vida privada y familiar), y el artículo 8 (Protección de datos de carácter personal). El tratamiento de los datos personales de las personas físicas, incluidos su recogida, acceso y uso,

afecta al derecho a la privacidad y al derecho a la protección de los datos personales de conformidad con la Carta. La injerencia en esos derechos fundamentales debe estar justificada.

Por lo que se refiere al derecho a la protección de los datos personales, incluida la seguridad de los datos, sigue siendo de aplicación el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo¹². No se prevé ninguna excepción al régimen de protección de datos de la Unión y los Estados miembros deben aplicar normas claras, condiciones y garantías sólidas, en consonancia con la normativa de protección de datos de la UE.

4. Repercusiones presupuestarias

La financiación de las acciones de apoyo a esta iniciativa estará cubierta por la ficha financiera legislativa presentada junto con la propuesta COM(2022) 50 final.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

No procede.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El artículo 1 de la propuesta modifica la duración del Reglamento (UE) 2021/954. El artículo 2 prevé la entrada en vigor acelerada del Reglamento.

2022/0030 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/954, relativo a un marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE) con respecto a los nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en los territorios de los Estados miembros durante la pandemia de COVID19

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 77, apartado 2, letra c),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) En virtud del acervo de Schengen, los nacionales de terceros países que residan legalmente en la Unión y los nacionales de terceros países que hayan entrado legalmente en el territorio de un Estado miembro pueden circular libremente dentro del territorio de todos los demás Estados miembros durante noventa días dentro de un período de ciento ochenta días¹³.

(2) El 14 de junio de 2021, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2021/953, por el que se establece el certificado COVID digital de la UE¹⁴. El Reglamento establece un marco común para la expedición, verificación y

12. Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

13. Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) (DO L 77 de 23.3.2016, p. 1).

14. Reglamento (UE) 2021/953 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2021, relativo a un marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE) a fin de facilitar la libre circulación durante la pandemia de COVID-19 (DO L 211 de 15.6.2021, p. 1).

aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación, a fin de facilitar la libre circulación de los ciudadanos de la UE y sus familiares durante la pandemia de COVID-19. El Reglamento (UE) 2021/953 va acompañado del Reglamento (UE) 2021/954 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, que amplía el marco del certificado COVID digital de la UE a los nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en el territorio de un Estado miembro y que tengan derecho a viajar a otros Estados miembros de conformidad con el Derecho de la Unión.

(3) Los Reglamentos (UE) 2021/953 y (UE) 2021/954 expiran el 30 de junio de 2022. No obstante, la pandemia aún está activa y el reciente brote de la variante de preocupación «ómicron» sigue afectando negativamente a los viajes dentro de la Unión. Por consiguiente, el certificado COVID digital de la UE sigue siendo pertinente y es necesario permitir su uso continuado.

(4) La aplicación del Reglamento (UE) 2021/953 debe prorrogarse doce meses. Dado que el objetivo del Reglamento (UE) 2021/954 es ampliar la aplicación del Reglamento (UE) 2021/953 a determinadas categorías de nacionales de terceros países que residan o se encuentren legalmente en la Unión, la duración de su aplicación debe estar directamente vinculada a la del Reglamento (UE) 2021/953. Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (UE) 2021/954 en consecuencia.

(5) No debe entenderse que el presente Reglamento facilita o fomenta la adopción de restricciones a la libre circulación durante la pandemia. Además, la mera obligación de verificar los certificados establecidos por el Reglamento (UE) 2021/953 no justifica el restablecimiento temporal de los controles fronterizos en las fronteras interiores. Los controles en las fronteras interiores deben seguir siendo una medida de último recurso, sujeta a las normas específicas establecidas en el Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo (Código de fronteras Schengen).

(6) De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo n.º 22 sobre la posición de Dinamarca anejo al Tratado de la Unión Europea y al TFUE, Dinamarca no participa en la adopción del presente Reglamento y no queda vinculada por este ni sujeta a su aplicación. Dado que el presente Reglamento desarrolla el acervo de Schengen, Dinamarca decidirá, de conformidad con el artículo 4 de dicho Protocolo, dentro de un período de seis meses a partir de que el Consejo haya tomado una medida sobre el presente Reglamento, si lo incorpora a su legislación nacional.

(7) El presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en las que Irlanda no participa de conformidad con la Decisión 2002/192/CE del Consejo¹⁶; por consiguiente, Irlanda no participa en su adopción y no queda vinculada por ella ni sujeta a su aplicación. Con el fin de permitir a los Estados miembros aceptar, con arreglo a las condiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2021/953, los certificados COVID-19 expedidos por Irlanda a nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en su territorio a efectos de facilitar los viajes dentro de los territorios de los Estados miembros, Irlanda debe expedir a dichos nacionales de terceros países certificados COVID-19 que cumplan los requisitos del marco de confianza del certificado COVID digital de la UE. Irlanda y los demás Estados miembros deben aceptar los certificados expedidos a nacionales de terceros países cubiertos por el presente Reglamento, sobre una base de reciprocidad.

(8) Por lo que respecta a Bulgaria, Croacia, Chipre y Rumanía, el presente Reglamento constituye un desarrollo del acervo de Schengen con arreglo al artículo 3, apartado 1, del Acta de adhesión de 2003, del artículo 4, apartado 1, del Acta de adhesión de 2005 y del artículo 4, apartado 1, del Acta de adhesión de 2011, respectivamente.

15. Reglamento (UE) 2021/954 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2021, relativo a un marco para la expedición, verificación y aceptación de certificados COVID-19 interoperables de vacunación, de prueba diagnóstica y de recuperación (certificado COVID digital de la UE) con respecto a los nacionales de terceros países que se encuentren o residan legalmente en los territorios de los Estados miembros durante la pandemia de COVID-19 (DO L 211 de 15.6.2021, p. 24).

16. Decisión del Consejo, de 28 de febrero de 2002, sobre la solicitud de Irlanda de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen (DO L 64 de 7.3.2002, p. 20).

(9) Por lo que respecta a Islandia y Noruega, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea, la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, punto C, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo¹⁷.

(10) Por lo que respecta a Suiza, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, punto C, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo, leído en relación con el artículo 3 de la Decisión 2008/146/CE del Consejo¹⁸.

(11) Por lo que respecta a Liechtenstein, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Protocolo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein sobre la adhesión del Principado de Liechtenstein al Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, punto C, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo, leído en relación con el artículo 3 de la Decisión 2011/350/UE del Consejo¹⁹.

(12) Dada la urgencia de la situación relacionada con la pandemia de COVID-19, el presente Reglamento debe entrar en vigor a los tres días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

(13) El Supervisor Europeo de Protección de Datos y el Comité Europeo de Protección de Datos han sido consultados de conformidad con el artículo 42 del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰, y han emitido su dictamen el [...].

Han adoptado el presente reglamento:

Artículo 1

El artículo 3 del Reglamento (UE) 2021/954 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

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

Será aplicable desde el 1 de julio de 2021 en la medida en que sea aplicable el Reglamento (UE) 2021/953.».

Artículo 2

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

17. Decisión del Consejo, de 17 de mayo de 1999, relativa a determinadas normas de desarrollo del Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea con la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del Acervo de Schengen (DO L 176 de 10.7.1999, p. 31).

18. Decisión del Consejo, de 28 de enero de 2008, relativa a la celebración, en nombre de la Comunidad Europea, del Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen (DO L 53 de 27.2.2008, p. 1).

19. Decisión del Consejo, de 7 de marzo de 2011, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Protocolo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein sobre la adhesión del Principado de Liechtenstein al Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen, sobre la supresión de controles en las fronteras internas y la circulación de personas (DO L 160 de 18.6.2011, p. 19).

20. Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente / la presidenta; por el Consejo, el presidente / la presidenta

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica la Directiva 2003/25/CE pel que fa a la inclusió de prescripcions d'estabilitat millorades i llur harmonització amb les prescripcions d'estabilitat definides per l'Organització Marítima Internacional

295-00095/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 28.02.2022
Reg. 36869 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 07.03.2022

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/25/CE en lo que se refiere a la inclusión de prescripciones de estabilidad mejoradas y su armonización con las prescripciones de estabilidad definidas por la Organización Marítima Internacional (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2022) 53 final] [COM(2022) 53 final anexos] [2022/0036 (COD)] {SWD(2022) 29 final}

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, 18.2.2022, COM(2022) 53 final, 2022/0036 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/25/CE en lo que se refiere a la inclusión de prescripciones de estabilidad mejoradas y su armonización con las prescripciones de estabilidad definidas por la Organización Marítima Internacional (texto pertinente a efectos del EEE) {SWD(2022) 29 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta se refiere a una modificación de la Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado¹.

En el marco del Programa de Adecuación y Eficacia de la Reglamentación (REFIT) y del Programa de Mejora de la Legislación de la Comisión, y como seguimiento inmediato del control de adecuación de la legislación de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje², la Comisión presentó en 2017 tres propuestas de modificación de dicha legislación. El 15 de noviembre de 2017, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 2017/2108³, la Directiva 2017/2109⁴ y la Directiva 2017/2110⁵.

La Directiva 2003/25/CE, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, también formaba parte de dicho control de adecuación. Sin embargo, la Comisión no presentó una propuesta de modificación porque en ese momento se estaban debatiendo en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) las normas de estabilidad aplicables a los buques con avería. Tras la adopción de las normas internacionales revisadas⁶, la Comisión está ahora dispuesta a proponer la modificación de las prescripciones de estabilidad con avería de la UE.

El objetivo general de la revisión de la legislación de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje es la simplificación y racionalización del marco regulador vigente, a fin de i) mantener las normas de la UE cuando sean necesarias y proporcionadas; ii) velar por su correcta aplicación, y iii) eliminar una posible duplicación de obligaciones y la incoherencia entre actos legislativos relacionados. El objetivo global es proporcionar un marco jurídico claro, sencillo y actualizado, que sea más fácil de aplicar, supervisar y hacer ejecutar, de modo que se aumente el nivel de seguridad general.

En el caso de los buques que realizan travesías internacionales, incluidos los viajes entre dos Estados miembros, se aplican los convenios internacionales (dentro del ámbito de competencia de la OMI) y determinadas normas de la UE. El convenio más importante en materia de seguridad es el Convenio Internacional para la Segu-

1. DO L 123 de 17.5.2003, p. 22.

2. Sus resultados fueron comunicados al Parlamento Europeo y al Consejo el 16 de octubre de 2015 [COM(2015) 508].

3. Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 315 de 30.11.2017, p. 40).

4. Directiva (UE) 2017/2109 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, que modifica la Directiva 98/41/CE del Consejo, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos, y la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros (DO L 315 de 30.11.2017, p. 52).

5. Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo (DO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

6. Normas consagradas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74) en su versión enmendada (enmiendas del año 2020, denominadas «Convenio SOLAS 2020»).

ridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974 y su Protocolo de 1988. Las prescripciones generales de estabilidad contenidas en SOLAS 90 (tal como se definen en el texto de la Directiva con todas las enmiendas aplicables) se establecieron de forma determinista y se incluyeron en la regla II-1/B/8 del Convenio SOLAS. Estas prescripciones son aplicables en toda la Unión habida cuenta de la aplicación directa del Convenio SOLAS a los viajes internacionales y de la aplicación a los viajes nacionales de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (versión refundida)⁷.

Además de las prescripciones internacionales, se aplican normas específicas de la UE a los buques de pasaje, a los buques de pasaje de transbordo rodado y a las naves de gran velocidad. La Directiva 2003/25/CE establece prescripciones de estabilidad para los buques de pasaje de transbordo rodado en caso de avería que se aplican a todos los buques de pasaje de transbordo rodado que realicen viajes internacionales en servicio regular a partir de o hacia un puerto de un Estado miembro, con independencia de su pabellón. Su objetivo es garantizar la estabilidad de este tipo de buques después de sufrir una avería, lo que incrementará su flotabilidad en caso de avería de colisión. A raíz del accidente del *MS Estonia* el 28 de septiembre de 1994, ocho países europeos (incluidos siete Estados miembros) pusieron en marcha la iniciativa (Acuerdo de Estocolmo del 28 de febrero de 1996) destinada a introducir una norma de estabilidad con avería más estricta para los buques de pasaje de transbordo rodado con avería, a fin de tener en cuenta el efecto de la acumulación de agua en la cubierta y permitir al buque conservar la flotabilidad en condiciones más adversas que las de la norma SOLAS 90, hasta 4 m de altura representativa de ola. Esta iniciativa llevó a la Comisión a presentar una propuesta de Directiva y la posterior adopción de la Directiva 2003/25/CE por el Parlamento Europeo y el Consejo.

Las prescripciones específicas de estabilidad de la UE se suman a las prescripciones de estabilidad con avería del Convenio SOLAS para tener en cuenta el agua en la cubierta de los buques de pasaje de transbordo rodado cuando estos sufren una avería. La cantidad de agua depende del francobordo con avería y de la altura representativa de ola en la zona de operación. Las prescripciones establecidas en la Directiva 2003/25/CE también son aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado que operan a escala nacional en la Unión Europea en virtud de la Directiva 2009/45/CE. Esta Directiva divide los buques y las zonas marítimas en cuatro categorías (A, B C y D) en función de la distancia de la costa y de la altura significativa de las olas. En los buques de pasaje de transbordo rodado de las clases A, B y C deben aplicarse las prescripciones de la Directiva 2003/25/CE.

El REFIT de la legislación relativa a la seguridad de los buques de pasaje dio lugar a una recomendación para evaluar la posibilidad de armonizar con la legislación internacional el enfoque regulador de la UE en materia de prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, siempre que se mantenga como mínimo el nivel de seguridad actual determinado por la Directiva 2003/25/CE.

A la vista de las diferencias entre el Convenio SOLAS revisado (versión aplicable a partir de 2020) y las prescripciones específicas de la UE sobre estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, se evaluó la necesidad de la Directiva 2003/25/CE y su valor añadido en función de si las prescripciones del Convenio SOLAS garantizaban el mismo nivel de seguridad.

De acuerdo con las conclusiones del REFIT de la Comisión y teniendo en cuenta la evolución a escala internacional, se encomendó a la Comisión la tarea de evaluar la posibilidad de proponer la modificación o derogación de las prescripciones específicas de la UE sobre estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, sobre la base de normas internacionales, si estas se actualizasen

7. DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

(a partir de 2020) de manera satisfactoria para la Unión. Con este objetivo, se llevó a cabo un estudio técnico en el que se analizaron las opciones técnicas y políticas, a saber, las distintas opciones relativas al índice de compartimentado R exigido, las limitaciones de altura de las olas impuestas por la Directiva 2009/45/CE en un concepto probabilístico y alternativas a las prescripciones deterministas adicionales. También se evaluó si las prescripciones contenidas en la Directiva 2003/25/CE seguirían siendo pertinentes mientras no se demostrase que el nivel correspondiente de seguridad determinado a escala internacional es equivalente o superior.

Aparte de las soluciones técnicas para el cálculo de la estabilidad con avería en diversos tipos de buques, los resultados del estudio técnico también han dado lugar a la recomendación de no tener en cuenta las limitaciones de altura de las olas en el concepto probabilístico. Con arreglo a los cálculos que se realizaron a partir del buque de muestra, no parece que las limitaciones de altura de las olas debidas al factor S normalizado o a la altura significativa de las olas prevista tengan un impacto considerable en la flotabilidad global expresada mediante el índice A. Por lo tanto, no procede introducir prescripciones separadas con respecto a las limitaciones operativas de altura de las olas para la estabilidad con avería en un concepto probabilístico.

Teniendo en cuenta los resultados del estudio y el objetivo general de simplificar y racionalizar el marco regulador de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje, se ha elaborado una propuesta de modificación de la Directiva 2003/25/CE. Los objetivos específicos de la revisión son los siguientes:

- garantizar, en la medida de lo posible, la coherencia con las normas internacionales para los buques de pasaje en materia de estabilidad con avería, recientemente actualizadas, que se acordaron en la OMI;
- reducir la complejidad y la carga técnica y administrativa, derivadas principalmente de la existencia de dos regímenes diferentes de evaluación de la flotabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado en caso de avería;
- reducir en la medida de lo posible la ambigüedad de las definiciones y las prescripciones a la luz de la Directiva 2009/45/CE modificada, y
- eliminar las disposiciones obsoletas relativas a los instrumentos internacionales que ya no son pertinentes o que ya no están en vigor.

En aras de la claridad y la coherencia, la presente propuesta también actualiza numerosas definiciones y referencias de la legislación pertinente de la UE y de las reglas del Convenio SOLAS.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La propuesta es plenamente coherente con las tres Directivas modificativas sobre la seguridad de los buques de pasaje adoptadas en diciembre de 2017 (Directivas 2017/2108, 2017/2109 y 2017/2110). También es coherente con la Directiva 2009/16/CE⁸ sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. La propuesta se ajusta plenamente a las recomendaciones del control de adecuación y al Libro Blanco de 2011 sobre el futuro de los transportes⁹, que reconocía la necesidad de modernizar el actual marco legislativo de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La propuesta forma parte del programa REFIT de la Comisión y responde al Programa de Mejora de la Legislación, velando por que la legislación vigente sea clara y sencilla, no suponga una carga innecesaria y se mantenga al paso de la evolución política, social y tecnológica. Responde, asimismo, a las metas de la Estrategia de Transporte Marítimo hasta 2018, dado que vela por la calidad de los servicios regulares de transbordadores para transporte de pasajeros dentro de la UE.

8. Ídem.

9. Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [COM(2011) 144].

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la Directiva modificativa es el artículo 100, apartado 2, del TFUE, que establece medidas para mejorar la seguridad del transporte y disposiciones específicas para la navegación marítima.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

A petición del Consejo¹⁰, la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje se ha inspirado y configurado principalmente en función de los imperativos internacionales y como reacción a una serie de accidentes graves (por ejemplo, los accidentes del *Herald of Free Enterprise* o del *MS Estonia*). En comparación con las normas internacionales codificadas en los convenios de la OMI, algunos aspectos se han vuelto más restrictivos a escala de la Unión, como ocurre con las prescripciones de estabilidad con avería de los buques de transbordo rodado especificadas en la Directiva 2003/25/CE.

La mayoría de los Estados miembros se ven afectados por la legislación en materia de seguridad de los buques de pasaje como Estados de abanderamiento y como Estados rectores de los puertos, con la excepción de cuatro países sin litoral.

Proporcionalidad

La propuesta se ha elaborado a la luz de los últimos avances a escala internacional y de los resultados del estudio técnico de la Comisión que comparó el marco regulador previsto en la Directiva 2003/25/CE con el establecido por el Convenio SOLAS 2020, identificando y aportando pruebas de cualquier posible laguna en materia de seguridad entre los dos conjuntos de normas. La Comisión también identificó, evaluó y estudió medidas alternativas que podrían colmar esas lagunas en materia de seguridad (con el objetivo de aumentar dicha seguridad) teniendo en cuenta la flotabilidad general del buque.

La propuesta de modificar las prescripciones de estabilidad con avería de los buques de pasaje de transbordo rodado recién construidos y certificados, y de eliminar solapamientos, así como definiciones y referencias obsoletas se considera la única opción proporcionada y coherente, ya que garantiza que el nivel elevado de seguridad actual no se vea comprometido.

De conformidad con el principio de proporcionalidad, una Directiva sigue siendo la forma más adecuada de alcanzar los objetivos. Establece unos principios y unos niveles de seguridad comunes, a la vez que garantiza su cumplimiento, pero deja que los Estados miembros elijan los procedimientos oportunos desde el punto de vista técnico y práctico. De este modo, deja a cada Estado miembro la responsabilidad de decidir sobre las herramientas de aplicación que mejor convengan a su sistema interno. Una Directiva también garantiza que el objetivo de simplificación de la presente propuesta se alcance en la mayor medida posible, si bien dicho objetivo será determinado en última instancia por cada Estado miembro durante su aplicación.

Elección del instrumento

Con el fin de garantizar una redacción jurídica clara y coherente, se considera que una Directiva modificativa es la solución jurídica más adecuada.

3. Resultados de las evaluaciones ex post, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Evaluaciones ex post / control de adecuación de la legislación existente

El control de adecuación puso de manifiesto que los objetivos clave de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje desde el punto de vista de la

10. Resolución del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, sobre la seguridad de los buques de transbordo rodado de pasajeros (94/C 379/05), (DO C 379 de 31.12.1994, p. 8).

seguridad de los pasajeros se están cumpliendo en general y que siguen siendo muy pertinentes. El marco jurídico de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje ha tenido como resultado el establecimiento de un nivel común de seguridad para estos buques en la Unión, de una igualdad de condiciones entre operadores y de una mayor transferencia de buques entre Estados miembros. El control de adecuación puso también de manifiesto que hay margen para seguir mejorando tanto el nivel de seguridad como la eficiencia y la proporcionalidad de algunos de los requisitos reglamentarios. Se formularon recomendaciones para simplificar, aclarar y derogar diversos requisitos ambiguos, anticuados o redundantes. Con respecto a las prescripciones de estabilidad con avería, el control de adecuación recomendó evaluar la posibilidad de proponer la modificación o derogación de las prescripciones específicas de la UE aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, sobre la base de las normas internacionales mejoradas.

Consultas con las partes interesadas

Dado el carácter técnico de la propuesta prevista, se ha considerado que el instrumento de consulta más adecuado era una consulta específica. Se ha consultado a los expertos nacionales en el marco del Grupo de Expertos sobre Seguridad de los Buques de Pasaje. En el marco del estudio técnico externalizado, se organizaron dos talleres en los que se invitó a participar a todos los Estados miembros, así como a la industria y a las asociaciones de pasajeros.

Los resultados del estudio técnico externalizado por la Comisión a efectos de la preparación de la presente revisión figuran en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la presente propuesta. La estructura propuesta de prescripciones de estabilidad con avería en función de la capacidad de los buques contó con el apoyo de una gran mayoría de expertos nacionales. Sobre la base de observaciones cuidadosamente revisadas que formularon los expertos nacionales y las partes interesadas, se introdujeron en la propuesta alternativas temporales para los buques recién construidos autorizados a transportar 1 350 personas o menos. Está previsto evaluar el uso de estas dos opciones diez años después de la aplicación de la modificación.

Todas las observaciones y propuestas presentadas por los expertos nacionales y las partes interesadas del sector industrial durante los debates en las reuniones del Grupo de Expertos se evaluaron teniendo en cuenta el objetivo general de garantizar que, como mínimo, se mantenga el nivel de seguridad existente.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Este análisis se basa principalmente en los datos recopilados durante el proceso de control de adecuación, según se recoge en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado «Adaptar el rumbo: control de adecuación de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje», que se adoptó el 16 de octubre de 2015¹¹.

Además de los datos recopilados y de la consulta realizada en el marco del control de adecuación, la preparación de esta propuesta de simplificación requería la colaboración de expertos técnicos y jurídicos para la redacción de las definiciones técnicas y una formulación jurídica clara. Esta colaboración técnica se logró en la Comisión, en la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) y en el Grupo de Expertos sobre Seguridad de los Buques de Pasaje y queda recogida en el documento de trabajo que acompaña a la propuesta.

Evaluación de impacto

La propuesta es consecuencia directa del control de adecuación, que permitió determinar con detalle las cuestiones susceptibles de armonización y simplificación y evaluar su potencial. Como se destaca en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión, la presente propuesta es de carácter muy técnico. Se basa en los

11. SWD(2015) 197.

resultados de un estudio técnico realizado en cooperación con expertos altamente especializados con conocimientos específicos en este ámbito. Además, la presente iniciativa prevé una armonización con las normas internacionales establecidas por la OMI. En consonancia con las directrices de la Comisión para la mejora de la legislación, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto exhaustiva.

No obstante, la presente propuesta va acompañada de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión, que recuerda las recomendaciones del control de adecuación y explica la lógica de las soluciones propuestas tanto desde un punto de vista técnico como desde uno jurídico. La propuesta incluye un resumen de los resultados del estudio técnico de la Comisión realizado en apoyo de esta iniciativa

Adecuación regulatoria y simplificación

El objetivo principal de la presente propuesta es reducir la complejidad y la carga técnica y administrativa con respecto a las prescripciones de estabilidad con avería, que se derivan principalmente de la existencia de dos regímenes diferentes de evaluación de la flotabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado con avería. También tiene como objetivo garantizar, en la medida de lo posible, la coherencia con las normas internacionales para los buques de pasaje en materia de estabilidad con avería, recientemente actualizadas, que se acordaron en la OMI. La armonización prevista con las normas internacionales y la simplificación racionalizarán la carga que representa el cálculo para las empresas y los operadores de construcción naval.

Derechos fundamentales

La propuesta no tiene consecuencias en lo que respecta a la protección de los derechos fundamentales.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

Según las orientaciones para la mejora de la legislación¹², no se requieren planes de aplicación para las directivas con un ámbito de aplicación muy técnico.

Se han determinado mecanismos adecuados de seguimiento e información para los Estados miembros, teniendo en cuenta el hecho de que en el proyecto de Directiva modificativa se han propuesto soluciones técnicas alternativas para algunas categorías de buques. Los datos clave sobre los buques recién construidos y los cálculos de la estabilidad con avería se recopilarán y evaluarán con la ayuda de la AESM. Transcurridos diez años desde la aplicación de las prescripciones revisadas, se llevará a cabo una evaluación y se revisará la Directiva.

Documentos explicativos (para las directivas)

No se requieren documentos explicativos: aunque las prescripciones modificadas que contiene la Directiva son de carácter técnico, no son complejas para sus destinatarios.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El artículo 1 del proyecto de Directiva modificativa, que constituye su parte principal, contiene modificaciones de numerosas disposiciones de la Directiva 2003/25/CE.

12. <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

En el apartado 1 se modifican una serie de definiciones existentes, como «buque existente», «buque nuevo», «servicio regular», «Estado rector del puerto» y «prescripciones específicas de estabilidad».

Alturas representativas de ola

El apartado 2 define mejor el concepto de «altura representativa de ola» y limita su aplicación a los buques que cumplan las prescripciones específicas de estabilidad con avería que figuran en el anexo I, sección A, de la Directiva 2003/25/CE.

Zonas marítimas

El apartado 3 ha simplificado la obligación de los Estados miembros de publicar sus listas de zonas marítimas junto con los valores de las alturas representativas de ola.

Prescripciones específicas de estabilidad

El apartado 4 contiene las prescripciones específicas de estabilidad revisadas. Estas normas se dividen a) en función de la fecha de colocación de la quilla de los buques o de la fecha en que los buques se encontraban en una fase similar de construcción; y b) en función de la capacidad de los buques para transportar pasajeros a bordo. Los buques existentes y ya certificados seguirán aplicando las prescripciones actuales, mientras que los buques recién construidos y certificados que entren en servicio regular en la UE tendrán que cumplir las normas internacionales actualizadas (Convenio SOLAS 2020, aplicable a los buques con capacidad de transportar a más de 1 350 personas a bordo) combinadas con la prescripción específica de la UE para el índice R (Convenio SOLAS 2020 + nivel SDC3 del valor del índice R, aplicable a los buques con capacidad de transportar a más de 1 350 personas a bordo).

Durante un período transitorio de diez años, se han previsto dos alternativas a las prescripciones de estabilidad respecto a los buques con capacidad para transportar a 1 350 personas o menos a bordo: las normas actuales del anexo I, sección A, o las normas actualizadas del anexo I, sección B. Tras el período de diez años, se evaluaría el uso de estas dos opciones y se revisaría la Directiva en consecuencia.

El apartado 5 suprime las disposiciones redundantes sobre la «introducción de las prescripciones específicas de estabilidad», proceso que siguió a la adopción de la Directiva 2003/25/CE.

El apartado 6 contiene las modificaciones necesarias de las disposiciones relativas a los «certificados». Estos cambios se derivan de la introducción de una nueva sección B del anexo I en la Directiva 2003/25/CE y de las modificaciones introducidas por la Directiva (UE) 2017/2110, que abandonó el concepto de «Estado de acogida» y lo sustituyó por el término «Estado rector del puerto».

El apartado 7 modifica las disposiciones relativas a los «servicios de temporada o de corta duración», reflejando la revisión del «Estado de acogida» a «Estado rector del puerto», así como la aplicación limitada del concepto de altura representativa de ola a los buques que cumplan las prescripciones de estabilidad que figuran en el anexo I, sección A.

En el apartado 8 se anuncia la revisión de la aplicación de la prescripción de estabilidad revisada diez años después de su adopción.

El apartado 9 contiene varias revisiones formales de la prescripción de estabilidad actual que deben figurar en el anexo I, sección A.

El apartado 10 introduce nuevas prescripciones específicas de estabilidad en el anexo I, sección B.

El apartado 11 introduce un nuevo anexo III, en el que se define el conjunto de datos técnicos que los Estados miembros deben notificar a la Comisión en relación con todos los buques de pasaje de transbordo rodado recién construidos y certificados que se introduzcan en servicio regular en la Unión. Estos datos se utilizarían a efectos de la evaluación de la aplicación de la Directiva 2003/25/CE modificada.

2022/0036 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/25/CE en lo que se refiere a la inclusión de prescripciones de estabilidad mejoradas y su armonización con las prescripciones de estabilidad definidas por la Organización Marítima Internacional (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵ establece prescripciones específicas de estabilidad uniformes aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado que mejoran la flotabilidad de este tipo de buques en caso de avería por colisión y proporcionan un alto nivel de seguridad para los pasajeros y la tripulación, en combinación con las prescripciones establecidas en el Convenio SOLAS vigente en la fecha de adopción de la Directiva (SOLAS 90).

(2) El 15 de junio de 2017, mediante la Resolución MSC.421(98), la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó unas disposiciones específicas revisadas sobre las normas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje con avería que se aplican también a los buques de pasaje de transbordo rodado. Es necesario tener en cuenta esta evolución a escala internacional y armonizar las normas y prescripciones de la Unión con las establecidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar («Convenio SOLAS»), que son de aplicación para los buques de pasaje de transbordo rodado que realizan travesías internacionales.

(3) La Resolución 14 de la OMI, adoptada en la Conferencia SOLAS de 1995, autorizaba a los miembros de la OMI a celebrar acuerdos regionales si consideraban que las condiciones marítimas preponderantes y otras condiciones locales requerían prescripciones específicas de estabilidad en una zona determinada. Las prescripciones de estabilidad con avería deterministas aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado establecidas en el anexo I de la Directiva 2003/25/CE difieren de las nuevas prescripciones probabilísticas internacionales, en las que la seguridad de un buque de pasaje de transbordo rodado se mide en función de la probabilidad de flotabilidad tras una colisión. El régimen probabilístico internacional figura en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS. Las nuevas prescripciones deben incorporarse a la Directiva 2003/25/CE.

(4) Las prescripciones establecidas en la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ siguen siendo aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado. Las prescripciones de estabilidad del Convenio SOLAS 2020 para los distintos tamaños de los buques de pasaje de transbordo rodado garantizan un nivel de seguridad; al evaluarse este nivel, se llegó a la conclusión de que la aplicación de dichas prescripciones representa una reducción significativa del riesgo para los buques de pasaje de transbordo rodado autorizados a transportar más de 1 350 personas a bordo, en comparación con las prescripciones incluidas en la Directiva

13. DO C de , p. .

14. DO C de , p. .

15. Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (DO L 123 de 17.5.2003, p. 22).

16. Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

2003/25/CE, en combinación con el Convenio SOLAS, en su versión modificada por los instrumentos pertinentes de la OMI aplicables en el momento de su adopción («SOLAS 90»).

(5) Las prescripciones de estabilidad recogidas en la presente Directiva aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado autorizados a transportar 1 350 personas o menos a bordo serían difíciles de implantar en determinados diseños de esos buques. Por consiguiente, los agentes económicos que posean o utilicen dichos buques en servicio regular en la Unión deben tener la posibilidad de aplicar las prescripciones de estabilidad que estaban vigentes antes de la entrada en vigor de la presente Directiva. Los Estados miembros deben notificar a la Comisión el uso de esta opción junto con un conjunto de datos relativos a los buques afectados. Diez años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión debe evaluar el uso de la citada opción para decidir sobre una nueva revisión de la presente Directiva.

(6) En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado autorizados a transportar 1 350 personas o menos a bordo, la aplicación facultativa de las prescripciones del Convenio SOLAS 2020 debe supeditarse a un nivel superior del índice R al definido en el Convenio SOLAS 2020 para alcanzar el nivel adecuado de seguridad.

(7) A fin de garantizar el nivel de seguridad necesario, deben aplicarse también prescripciones específicas de estabilidad con avería a los buques de pasaje de transbordo rodado existentes que nunca hayan sido certificados de conformidad con la Directiva 2003/25/CE y que entren en servicio regular en la Unión.

(8) Con objeto de que la Comisión pueda evaluar la aplicación de la presente Directiva e informar de ello al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el [OP: insértese la fecha: diez años después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa], los Estados miembros deben facilitar datos sobre cada nuevo buque de pasaje de transbordo rodado que sea certificado después del [OP: insértese la fecha: un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa] para el servicio regular de conformidad con las prescripciones de estabilidad contenidas en la presente Directiva con arreglo a la estructura que figura en el anexo.

(9) Dado que la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷ fue modificada y la Directiva 1999/35/CE del Consejo¹⁸ fue derogada por la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹, el concepto de «Estado de acogida» ya no es pertinente y, por tanto, debe sustituirse por el de «Estado rector del puerto».

(10) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/25/CE en consecuencia. Han adoptado la presente directiva:

Artículo 1. Modificaciones de la Directiva 2003/25/CE

La Directiva 2003/25/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) buque de pasaje de transbordo rodado existente, un buque de pasaje de transbordo rodado cuya quilla esté colocada o que se halle en una fase de construcción equivalente antes del [OP, insértese la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]. Por «fase de construcción equivalente» se entiende aquella en la que:

i) comienza la construcción identificable como propia de un buque concreto, y

17. Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

18. Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

19. Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017 (DO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

ii) ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1% de dicho total, si este segundo valor es menor;

c) buque de pasaje de transbordo rodado nuevo, un buque de pasaje de transbordo rodado que no sea un buque existente;”;

b) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) Convenio SOLAS, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y sus enmiendas en vigor;”;

c) se añaden los puntos siguientes e *bis*), e *ter*) y e *quater*):

«e *bis*) SOLAS 90, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, enmendado por los siguientes instrumentos de la OMI:

- Res.MSC.1(45);
- Res.MSC.6(48);
- Res.MSC.11(55);
- Res.MSC.13(57);
- Res.MSC.19(58);
- Res.MSC.26(60);
- Res.MSC.24(60);
- Res.MSC.27(61);
- Res.MSC.31(63);
- Solas/conf.2/21;
- Res.MSC.42(64);
- Res.MSC.46(65);
- Res.MSC.57(67);
- Res.MSC.65(68);
- Solas/conf.4/25;
- Res.MSC.69(69);
- Res.MSC.99(73);
- Res.MSC.117(74);

«e *ter*) Convenio SOLAS 2009, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, enmendado por la Resolución MSC.216(82);

«e *quater*) Convenio SOLAS 2020, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, enmendado por la Resolución MSC.421(98);”;

d) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) servicio regular, una serie de travesías efectuadas con buques de pasaje de transbordo rodado destinadas a garantizar el tráfico entre dos o más puertos, o una serie de viajes desde y hacia el mismo puerto sin escalas intermedias, bien:

i) ajustándose a unos horarios públicos, o

ii) con un grado de regularidad o frecuencia que lo convierten en una serie sistemática reconocible;”;

e) la letra i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) Estado rector del puerto, el Estado miembro en cuyo territorio se encuentran los puertos desde o hacia los cuales presta servicio regular un buque de pasaje de transbordo rodado;”;

f) la letra k) se sustituye por el texto siguiente:

«k) prescripciones específicas de estabilidad, las prescripciones de estabilidad a que se refiere el artículo 6;”;

g) se añade la letra n) siguiente:

«n) operador, la persona física o entidad jurídica que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque.»;

2) en el artículo 3, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Cada Estado miembro, en su calidad de Estado rector del puerto, garantizará que los buques de pasaje de transbordo rodado que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea un Estado miembro cumplan plenamente con lo dispuesto en la presente Directiva antes de permitirles realizar viajes en servicio regular hacia o desde los puertos de dicho Estado miembro, de conformidad con la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰.»;

3) el artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4. Alturas representativas de ola

Las alturas representativas de ola (hS) se utilizarán para determinar la altura del agua en la cubierta para vehículos al aplicar las prescripciones específicas de estabilidad del anexo I, sección A. Los valores de las alturas representativas de ola no se sobrepasarán con una probabilidad superior al 10% anual.»;

4) el artículo 5 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados rectores de los puertos establecerán y mantendrán actualizada una lista de las zonas marítimas que cuenten con puertos con servicio regular de buques de pasaje de transbordo rodado a partir de o con destino a los mismos, así como los valores correspondientes de las alturas representativas de ola en dichas zonas.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La lista será publicada en una base de datos pública disponible en la página de internet de la autoridad marítima competente. Se notificarán a la Comisión la ubicación de dicha información, así como las actualizaciones de la lista y su justificación.»;

5) el artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6. Prescripciones específicas de estabilidad

1. Sin perjuicio de la aplicación de la Directiva 2009/45/CE, los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos autorizados a transportar más de 1 350 personas a bordo cumplirán las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el capítulo II-1, parte B, del Convenio SOLAS 2020.

2. A elección del operador, los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos autorizados a transportar 1 350 personas o menos a bordo cumplirán:

a) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección A, de la presente Directiva, o

b) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección B, de la presente Directiva.

En relación con cada buque, la administración del Estado del pabellón notificará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de expedición del certificado al que se refiere el artículo 8, la elección de la opción contemplada en el párrafo primero, letras a) o b), e incluirá con esa notificación los datos a los que se hace referencia en el anexo III.

3. En la aplicación de las prescripciones que figuran en el anexo I, sección A, los Estados miembros recurrirán a las directrices presentadas en el anexo II, siempre que ello sea factible y compatible con el diseño del buque de que se trate.

4. A elección del operador, los buques de pasaje de transbordo rodado existentes autorizados a transportar más de 1 350 personas a bordo, que se hayan introducido para operaciones de o hacia algún puerto de un Estado miembro en servicio regular después del *[OP: insértese la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor*

20. Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo (DO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

de la presente Directiva modificativa] y que nunca hayan sido certificados con arreglo a la presente Directiva, deberán cumplir:

a) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el capítulo II-1, parte B, del Convenio SOLAS 2020, o

b) las prescripciones específicas establecidas en el anexo I, sección A, de la presente Directiva, además de las establecidas en capítulo II-1, parte B, del Convenio SOLAS 2009.

La norma aplicada se anotará en el certificado del buque exigido en virtud del artículo 8.

5. A elección del operador, los buques de pasaje de transbordo rodado existentes autorizados a transportar 1 350 personas o menos a bordo, que se hayan introducido para operaciones de o hacia algún puerto de un Estado miembro en servicio regular después del *[OP: insértese la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]* y que nunca hayan sido certificados con arreglo a la presente Directiva, deberán cumplir:

a) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección A, de la presente Directiva,

b) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección B, de la presente Directiva, o

c) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección A, de la presente Directiva, además de las establecidas en capítulo II-1, parte B, del Convenio SOLAS 2009.

La norma aplicada se anotará en el certificado del buque al que se refiere el artículo 8.

6. Los buques de pasaje de transbordo rodado existentes que prestaban servicio regular de o hacia un puerto de un Estado miembro el *[OP: insértese la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]* cumplirán las prescripciones específicas de estabilidad que figuran en el anexo I en su versión anterior a la entrada en vigor de la *[OP: insértese el nombre de la Directiva modificativa].»;*

6) se suprime el artículo 7;

7) el artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8. Certificados

1. Todos los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes que enarbolan el pabellón de un Estado miembro estarán en posesión de un certificado que confirme su conformidad con las prescripciones específicas de estabilidad a las que se refiere el artículo 6.

Los certificados serán expedidos por la administración del Estado del pabellón y podrán combinarse con otros certificados conexos. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado que cumplan las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección A, el certificado indicará la altura representativa de ola hasta la cual el buque puede satisfacer las prescripciones específicas de estabilidad.

Este certificado será válido mientras el buque de pasaje de transbordo rodado opere en una zona caracterizada por una altura representativa de ola de igual o menor valor.

2. Todos los Estados miembros que actúen en calidad de Estado rector del puerto reconocerán los certificados expedidos por otro Estado miembro de conformidad con la presente Directiva.

3. Todos los Estados miembros que actúen en calidad de Estado rector del puerto reconocerán los certificados expedidos por terceros países en los que se certifique que determinados buques de pasaje de transbordo rodado cumplen las prescripciones específicas de estabilidad recogidas en la presente Directiva.»;

8) el artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9. Servicios de temporada o de corta duración

1. Si una compañía marítima que presta un servicio regular todo el año desea introducir más buques de pasaje de transbordo rodado para prestar ese servicio durante un período más breve, lo notificará a la autoridad competente del Estado o Estados rectores de los puertos a más tardar un mes antes de que dichos buques adicionales presten ese servicio.

2. No obstante, en los casos en que, a raíz de circunstancias imprevistas, deba sustituirse rápidamente un buque de pasaje de transbordo rodado para garantizar la continuidad del servicio, en lugar del requisito de notificación del apartado 1, serán de aplicación el artículo 4, apartado 4, de la Directiva (UE) 2017/2110 y el anexo XVII, punto 1.3, de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹.

3. Si una compañía marítima desea prestar un servicio regular durante un período determinado del año de duración máxima de seis meses, lo notificará a la autoridad competente del Estado o Estados rectores de los puertos a más tardar tres meses antes de la inauguración del servicio.

4. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado que cumplan las prescripciones específicas recogidas en el anexo I, sección A, y en aquellos casos en que los servicios a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se realicen en condiciones de altura representativa de ola inferiores a las establecidas para la misma zona marítima sobre la base de un servicio anual, la autoridad competente podrá utilizar el valor de la altura representativa de ola aplicable durante este período de explotación más breve para determinar la altura del agua en cubierta al aplicar las prescripciones específicas de estabilidad que figuran en el anexo I, sección A. El valor de altura representativa de ola aplicable durante dicho período de explotación más breve lo fijarán de común acuerdo los Estados miembros o bien, siempre que ello sea aplicable y posible, los Estados miembros y los terceros países de ambos extremos de la ruta.

5. Tras el acuerdo de la autoridad competente del Estado o Estados rectores de los puertos en relación con cualquiera de los servicios contemplados en los apartados 1 y 2, los buques de pasaje de transbordo rodado que emprendan este tipo de operaciones deberán estar en posesión de un certificado que confirme la conformidad con las disposiciones de la presente Directiva, tal como se establece en el artículo 8, apartado 1.»;

9) se inserta el artículo 13 *bis* siguiente:

«Artículo 13 bis. Revisión

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el [OP: *insértese la fecha: diez años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa*]. La información procedente de las notificaciones a que se refiere el artículo 6, apartado 2, se facilitará de forma anónima.»;

10) los anexos I y II de la Directiva 2003/25/CE se modificarán de acuerdo con lo establecido en el anexo I de la presente Directiva;

11) el texto del anexo II de la presente Directiva se añade como anexo III a la Directiva 2003/25/CE.

Artículo 2. Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [OP: *insértese la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa*], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias

21. Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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. Entrada en vigor

La presente Directiva 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 Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, la presidenta; por el Consejo, el presidente / la presidenta

N. de la r.: La documentació esmentada 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 relatiu a la reducció de les emissions de metà en el sector energètic i pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/942

295-00096/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 28.02.2022

Reg. 36870 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 07.03.2022

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la reducción de las emisiones de metano en el sector energético y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/942 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 805 final] [COM(2021) 805 final anexos] [2021/0423 (COD)] {SEC(2021) 432 final} {SWD(2021) 459 final} {SWD(2021) 460 final}

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, 15.12.2021, COM(2021) 805 final, 2021/0423 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la reducción de las emisiones de metano en el sector energético y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/942 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 432 final} - {SWD(2021) 459 final} - {SWD(2021) 460 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

El Pacto Verde Europeo dirige a la Unión hacia la neutralidad climática de aquí a 2050 mediante la descarbonización en profundidad de todos los sectores de la economía. El Pacto Verde aspira también a proteger, conservar y mejorar el capital natural de la UE, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos e impactos medioambientales. El metano es un potente gas de efecto invernadero, solo superado por el dióxido de carbono en su contribución global al cambio climático y responsable de aproximadamente un tercio del calentamiento climático actual. Aunque permanece en la atmósfera durante un período más corto que el dióxido de carbono (10-12 años antes de oxidarse y convertirse en dióxido de carbono, que sigue atrapando el calor), a nivel molecular, el metano es un forzador climático mucho más potente (con un potencial de calentamiento global 28 veces superior al del dióxido de carbono en 100 años y 86 veces en 20 años). Además, el metano contribuye a la formación de ozono, que es un potente contaminante atmosférico que causa graves problemas de salud.

Aproximadamente el 60% de las emisiones mundiales de metano son antropogénicas, y sus fuentes más importantes son, según las estimaciones, la producción y el uso de combustibles fósiles (entre una cuarta y una tercera parte), los residuos (alrededor de una cuarta parte) y el sector agropecuario (alrededor de la mitad de las emisiones totales de metano), en particular la producción intensiva.

El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) señala que deben lograrse reducciones en profundidad de las emisiones de metano de aquí a 2030 para que el planeta se mantenga por debajo del objetivo de temperatura global de 1,5 °C (o incluso 2°C) para 2050¹. El último informe del IPCC subraya el papel del metano como uno de los principales gases de efecto invernadero responsables del cambio climático. El informe señala que los niveles de metano se sitúan en niveles máximos históricos y muy por encima de los niveles de emisión compatibles con la limitación del calentamiento a 1,5 °C. Por lo tanto, es necesaria una reducción drástica, rápida y sostenida de las emisiones de metano para ralentizar el calentamiento global y mejorar la calidad del aire. Es importante señalar que el informe concluye que el aumento del metano en la atmósfera es el resultado de la actividad humana y que los combustibles fósiles han contribuido en gran medida al crecimiento de las emisiones de metano al menos desde 2007, junto con el sector agropecuario (principalmente la ganadería) y las aguas residuales.

La evaluación de impacto del Plan del Objetivo Climático para 2030 indica que, en la UE, las reducciones de emisiones de metano más rentables pueden conseguirse en el sector energético. Estas emisiones constituyen un problema transfronterizo, por lo que una regulación descoordinada entre los Estados miembros y los sectores genera lagunas e ineficiencias y puede perjudicar al funcionamiento del mercado único de la energía de la Unión. Dado que la mayoría de las emisiones de metano vinculadas a la energía fósil consumida en la Unión se producen fuera de sus fron-

1. IPCC, 2021: «Summary for Policymakers». En: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press. En prensa.

teras, solo una acción conjunta de los Estados miembros podría presentar resultados en este ámbito.

En septiembre de 2021, la Unión y los Estados Unidos anunciaron el Compromiso Mundial sobre el Metano, compromiso político para reducir las emisiones mundiales de metano en todos los sectores emisores de metano en un 30% de aquí a 2030 (respecto a los niveles de 2020) que se puso en marcha en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP 26), celebrada en noviembre de 2021 en Glasgow. Más de cien países, lo que representa casi la mitad de las emisiones antropogénicas mundiales de metano, se han comprometido a apoyar el Compromiso. El Compromiso Mundial sobre el Metano incluye el compromiso de progresar en la aplicación de los mejores métodos de inventario disponibles para cuantificar las emisiones de metano, con especial atención a las fuentes de emisiones elevadas.

El objetivo general del Reglamento es, en el contexto del funcionamiento del mercado interior de la energía y garantizando al mismo tiempo la seguridad del suministro en la Unión, preservar y mejorar el medio ambiente reduciendo las emisiones de metano procedentes de la energía fósil producida o consumida en la Unión.

Los objetivos específicos son los siguientes:

i) Mejorar la exactitud de la información sobre las principales fuentes de emisiones de metano vinculadas a la energía producida y consumida en la UE. El objetivo es garantizar la disponibilidad de datos a nivel de activos y una cuantificación sólida de las emisiones, aumentando así la exactitud de las mediciones - incluida la notificación de los datos de los inventarios de gases de efecto invernadero (GEI) a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) - así como el alcance de las medidas adecuadas de mitigación.

ii) Garantizar una mayor reducción efectiva de las emisiones de metano en toda la cadena de suministro de energía en la UE. Este objetivo específico aborda las deficiencias del mercado que provocan una mitigación insuficiente de las emisiones de metano por parte de las empresas.

iii) Mejorar la disponibilidad de información para incentivar la reducción de las emisiones de metano relacionadas con la energía fósil importada a la UE. Dado que la mayoría de las emisiones de metano vinculadas a la energía fósil consumida en la UE se producen fuera de la UE, este objetivo específico pretende establecer incentivos para reducir las emisiones de metano en los países socios mediante la creación de transparencia en el mercado.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

En el Reglamento (UE) 2021/1119 («Legislación europea sobre el clima»), la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de neutralidad climática en todos los sectores de la economía de aquí a 2050 y también ha establecido un compromiso vinculante de la Unión de reducción interna de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (emisiones una vez deducidas las absorciones) de, al menos, un 55 % con respecto a los niveles de 1990, de aquí a 2030.

La propuesta se basa en el Plan del Objetivo Climático para 2030 de la Unión y en su evaluación de impacto. El Plan del Objetivo Climático demostró, a partir de hipótesis modelizadas, que conseguir un objetivo climático más ambicioso que consista en reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% en 2030 es factible y permitiría una transición fluida hacia la neutralidad climática en 2050. También destaca la necesidad de aumentar la reducción de las emisiones de metano.

El Pacto Verde Europeo combina un amplio conjunto de medidas e iniciativas que se refuerzan mutuamente destinadas a lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050. La Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo² indica

2. COM(2019) 640 final.

que se facilitarà la descarbonització del sector del gas tractant el problema de les emissions de metano en el sector energètic, entre altres. En octubre de 2020, la Comissió adoptà una estratègia de la UE per reduir les emissions de metano («la Estratègia sobre el metano»), en la que se estableixen mesures per reduir les emissions de metano en la UE, també en el sector energètic, i a escala internacional.

El Reglament (UE) 2018/1999 (Reglament sobre la governança) exige a los Estados miembros que establezcan sistemas de inventario nacionales para estimar las emisiones antropogénicas de gases de efecto invernadero y notificar estas proyecciones nacionales. Esta notificación se realiza utilizando las directrices del IPCC y a menudo se basa en factores de emisión por defecto en lugar de mediciones directas a nivel de fuente, lo que supone incertidumbres en cuanto al origen, la frecuencia y la magnitud exactos de las emisiones.

No están reguladas específicamente a escala de la Unión las emisiones de metano que se producen en: la exploración y producción de petróleo y gas fósil; la recolección, el tratamiento, el transporte, la distribución y el almacenamiento subterráneo de gas fósil y las terminales de gas fósil licuado; y las minas de carbón en funcionamiento, cerradas o abandonadas.

La Directiva 2010/75/UE (Directiva sobre las emisiones industriales, DEI), actualmente en revisión, regula las emisiones contaminantes procedentes de las instalaciones industriales, en particular mediante el establecimiento de valores límite de emisión basándose en las mejores técnicas disponibles como condiciones del permiso. La DEI cubre el refinado de petróleo y de gas, pero no los sectores *upstream*, *midstream* y *downstream* del gas fósil (gas fósil licuado, almacenamiento subterráneo, transporte, distribución de gas) ni la minería del carbón.

El Reglamento (CE) n.º 166/2006³ (Registro Europeo de Emisiones y Transferencias de Contaminantes, PRTR europeo), estrechamente relacionado con la DEI, exige que las explotaciones mineras subterráneas y operaciones conexas notifiquen las emisiones de contaminantes, incluido el metano, cuando superen un umbral de notificación de 100 000 kg/año. Para medir las emisiones de metano, el apéndice 3 de las orientaciones del PRTR europeo⁴ hace referencia a una norma ISO en preparación (por ISP/TC 146/SC 1/WG 22). El PRTR europeo también está siendo revisado actualmente. La revisión de la DEI y del PRTR europeo tendrá en cuenta la necesidad de evitar la doble regulación. Por lo tanto, la presente propuesta completa estos dos actos, ya que aborda las emisiones de metano a lo largo de toda la cadena de suministro de la energía fósil.

El 14 de julio de 2021, la Comisión Europea adoptó una serie de propuestas legislativas que establecen cómo se propone lograr la neutralidad climática en la UE de aquí a 2050, incluido el objetivo intermedio de una reducción neta de al menos un 55% de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030. En este contexto, las siguientes iniciativas tienen vínculos pertinentes con la medición y mitigación de las emisiones de metano:

El Reglamento (UE) 2018/842 (Reglamento de reparto del esfuerzo, RRE) contiene objetivos anuales vinculantes de emisiones de gases de efecto invernadero a nivel nacional para los Estados miembros de 2021 a 2030 en sectores como el transporte (sin la aviación), los edificios, la agricultura, los residuos, la industria y las partes del sector energético no cubiertas por el actual régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE). Incluye el metano en su ámbito de aplicación, lo cual se mantiene en la propuesta de revisión adoptada el 14 de julio de 2021. Esta iniciativa es complementaria del RRE porque introduce medidas específicas para la reducción de las emisiones de metano, ya que el RRE no prescribe tales medidas y deja cierto margen a los Estados miembros sobre la mejor manera de lograr las re-

3. Reglamento (CE) n.º 166/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativo al establecimiento de un registro europeo de emisiones y transferencias de contaminantes y por el que se modifican las Directivas 91/689/CEE y 96/61/CE del Consejo (DO L 33 de 4.2.2006, p. 1).

4. Documento de orientación para la aplicación del PRTR europeo, Comisión Europea (2006).

ducciones necesarias de emisiones de gases de efecto invernadero. Estas medidas contribuirán a que los Estados miembros cumplan sus objetivos y podrán también contribuir a aumentar la rentabilidad de que se alcancen los objetivos del RRE, debido al potencial comercial del RRE entre los Estados miembros.

La propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2018/841 (Reglamento UT-CUTS) como parte del paquete de medidas «Objetivo 55» establece un objetivo global de la UE para la absorción de carbono por los sumideros naturales, y los objetivos nacionales exigirán a los Estados miembros que cuiden y amplíen sus sumideros de carbono. La propuesta también determina el objetivo de la Unión de neutralidad climática para 2035 en los sectores del uso del suelo, la silvicultura y la agricultura, incluidas también las emisiones agrícolas distintas del CO₂, es decir, el metano.

La Directiva (UE) 2018/2001 (Directiva sobre fuentes de energía renovables, DFER II) es el principal instrumento de la UE para la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y facilitará la sustitución gradual de las fuentes de energía fósiles por energías renovables. Además, contiene valores por defecto de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, incluidas las estimaciones de las pérdidas de metano en la producción de biogás y biometano, que pueden ser pertinentes para la sostenibilidad del biogás y el biometano. Estos valores por defecto pueden ser utilizados por los productores en su notificación de las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero de su producción para demostrar que cumplen los requisitos de sostenibilidad de la DFER II e incentivar indirectamente la reducción de emisiones de metano.

Las emisiones de metano producidas por los aparatos de calefacción y refrigeración de espacios están cubiertas por varios reglamentos sobre diseño ecológico y etiquetado energético que establecen normas para mejorar el rendimiento medioambiental de los productos, como electrodomésticos, las tecnologías de la información y la comunicación o la ingeniería.

Por último, la Comisión Europea también propone revisar la Directiva 2009/73/CE y el Reglamento (CE) n.º 715/2009 para facilitar la aparición de mercados de hidrógeno y gas descarbonizados mediante el establecimiento de un nuevo diseño de mercado, facilitando el acceso de los gases renovables e hipocarbónicos a los gasoductos, a fin de, por una parte, crear las condiciones para un mercado del hidrógeno y, por otra, eliminar los obstáculos a la descarbonización de la red de gas natural actual. La propuesta es complementaria, ya que mejorará el rendimiento medioambiental del gas fósil durante el período en el que será sustituido gradualmente por gases renovables e hipocarbónicos.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La presente propuesta completa las medidas adoptadas en los ámbitos del sector agropecuario y los residuos para reducir las emisiones de metano.

Por lo que se refiere al sector agropecuario, la estrategia «De la Granja a la Mesa»⁵ da respuesta a varios problemas. La Comisión ha creado un grupo de expertos para analizar los parámetros de medición del ciclo de vida de las emisiones de metano. La Comisión, en colaboración con los Estados miembros y expertos sectoriales, está elaborando un inventario de mejores prácticas y de las tecnologías disponibles con el objetivo de estudiar medidas innovadoras de mitigación y promover su adopción. A fin de promover los cálculos del equilibrado de carbono a nivel de explotación, la Comisión proporcionará de aquí a 2022 un modelo de navegador digital de carbono y orientaciones sobre pautas comunes para calcular cuantitativamente las emisiones y las absorciones de gases de efecto invernadero. La Comisión promoverá, a partir de 2021, la adopción de tecnologías de mitigación mediante una mayor implantación de la «captura de carbono en suelos agrícolas» en los Estados miembros y sus planes estratégicos de la política agrícola común. En el marco del

5. COM(2020) 381 final.

Plan Estratégico 2021-2024 del programa Horizonte Europa, la Comisión propone investigaciones específicas sobre los distintos factores que conducen a la reducción efectiva de emisiones de gases de efecto invernadero, centrándose en la tecnología y las soluciones basadas en la naturaleza, así como en los factores que dan lugar a cambios en la dieta. La Comisión también está estudiando la posibilidad de incluir parte de la cría de ganado bovino en el ámbito de aplicación de la DEI, lo que puede contribuir a reducir las emisiones de metano del sector.

Las emisiones de metano en el sector de los residuos están cubiertas por las revisiones actuales y previstas de la legislación medioambiental. La Directiva (UE) 2018/850 (Directiva sobre vertederos) exige que los explotadores de vertederos gestionen los gases de vertedero utilizándolos para producir energía o quemándolos. En la revisión de la Directiva sobre vertederos prevista para 2024, la Comisión estudiará nuevas medidas para mejorar la gestión de los gases de vertedero, minimizar sus efectos nocivos en el clima y aprovechar sus posibles ganancias energéticas. Además, la revisión en curso de la DEI también está considerando la posibilidad de adoptar conclusiones sobre las mejores técnicas disponibles para los vertederos que, entre otras cosas, abordarían las emisiones de metano. Los cambios recientes en la legislación de la UE en materia de residuos (en 2018) introdujeron la obligación de recoger por separado los residuos biodegradables a más tardar en 2024, y establecieron el nuevo objetivo de reducir la cantidad de residuos depositados en vertederos a un máximo del 10% de aquí a 2035. Como resultado de estos cambios, se prevé una mayor disminución de las emisiones de metano procedentes de vertederos. Con respecto al tratamiento y uso de aguas residuales y lodos de depuradora, el marco regulador actual, a saber, la Directiva sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas⁶ y la Directiva sobre lodos de depuradora⁷, no aborda específicamente las emisiones de gases de efecto invernadero. Sin embargo, la ejecución de la Directiva sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas ha ayudado a prevenir emisiones significativas de metano gracias a la recolección y el tratamiento de aguas residuales en instalaciones centralizadas eficientes. La Directiva sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas está siendo revisada actualmente. La Directiva sobre lodos de depuradora regula el uso de lodos de depuradora para proteger el medio ambiente, y en particular el suelo, contra los efectos nocivos de los lodos contaminados cuando se utilizan en la agricultura.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la presente iniciativa es el artículo 194, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que faculta a la Unión para establecer las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de la Unión en materia de política energética. La propuesta se refiere únicamente al sector energético y contribuye a los objetivos de la política energética de la Unión mencionados en el artículo 194, apartado 1, en particular el funcionamiento del mercado de la energía, armonizando las normas de seguimiento, notificación y reducción del metano, lo que contribuye a preservar y mejorar el medio ambiente.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Las emisiones de metano en el sector energético son un problema transfronterizo y varían entre los distintos niveles nacionales y regionales de la Unión. Son pertinentes en todos los Estados miembros en mayor o menor medida, dependiendo de su combinación energética y de sus atributos naturales como, por ejemplo, cuántas minas de carbón subterráneas están operativas o selladas, o cuánto gas fósil se produce

6. Directiva 91/271/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1991, sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas.

7. Directiva 86/278/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1986, relativa a la protección del medio ambiente y, en particular, de los suelos, en la utilización de los lodos de depuradora en agricultura.

o transporta. La magnitud de las infraestructuras de gas demuestra que se trata de un problema que afecta al conjunto de la Unión, con unos 190 000 km de gasoductos en la totalidad de los Estados miembros.

El nivel de notificación de las emisiones y el alcance de las medidas de mitigación difieren según los Estados miembros y los subsectores. Existen varias iniciativas privadas y voluntarias, pero estas son insuficientes debido a las limitaciones en el alcance, la participación y la aplicabilidad. La diversidad de enfoques nacionales puede dar lugar a incoherencias en el tratamiento normativo entre los Estados miembros, aumentando la carga administrativa de las empresas que operan en más de un Estado miembro, lo que podría obstaculizar el funcionamiento del mercado interior mediante la creación de obstáculos a los operadores y complicar la recolección de datos comparables en toda la Unión.

Además, dado que la mayoría de las emisiones de metano vinculadas a la energía fósil consumida en la Unión se producen fuera de sus fronteras, la acción conjunta de los Estados miembros tendría más probabilidades de producir resultados para esas partes de la cadena de suministro y preservar la integridad del mercado interior de la energía.

En vista de lo anterior, la reducción de las emisiones de metano en toda la Unión se beneficiaría de un enfoque político homogéneo a escala de la Unión. Los efectos de las medidas destinadas a la medición y mitigación del metano y los efectos conexos en la innovación, la rentabilidad y la igualdad de condiciones en el mantenimiento de un mercado interior que funcione correctamente justifican una coordinación transfronteriza entre los Estados miembros. Las políticas coordinadas de la Unión tienen muchas más posibilidades de reducir las emisiones de metano en el sector energético que los esfuerzos nacionales fragmentados. La acción coordinada a escala de la Unión facilita además la plena consideración de las diferentes capacidades de actuación entre los Estados miembros y las entidades privadas. También ofrece a los operadores las ventajas de un régimen regulador único, facilitando la adhesión y reduciendo la carga administrativa relativa a la aplicación de normas fragmentadas entre los Estados miembros.

Una política del metano a escala de la Unión tiene un valor añadido significativo para la acción internacional por el clima. Mediante el desarrollo de legislación para minimizar las emisiones de metano en el sector energético, la Unión envía una clara señal política a los agentes externos, aumentando la concienciación sobre los efectos nocivos de las emisiones de metano en el clima. Esta señal no solo animará a los socios de la Unión a abordar el problema de las emisiones de metano en el sector energético, sino que también conducirá a la creación de una asociación internacional, otorgando así a la Unión un papel de liderazgo en la lucha contra las emisiones de metano.

En conclusión, los retos de la reducción de las emisiones de metano requieren un enfoque armonizado y coordinado y no pueden ser abordados de manera eficaz por los Estados miembros por separado. Por lo tanto, la acción de la Unión está justificada por razones de subsidiariedad, de conformidad con el artículo 194 del TFUE.

Proporcionalidad

La propuesta establece un cuidadoso equilibrio entre, por una parte, la autonomía normativa de que disponen los Estados miembros para las medidas correctoras nacionales, el establecimiento de incentivos para la innovación tecnológica o la decisión sobre el nivel de recursos específicos y, por otra parte, la necesidad de abordar los problemas relativos a las emisiones de metano que deben resolverse a escala de la Unión.

Tal como se describe en el capítulo 6 de la evaluación de impacto, los costes y las cargas reguladoras asociados a la presente propuesta se han mantenido lo más limitados posible. Las medidas previstas en la presente propuesta no van más allá de lo

necesario para resolver los problemas detectados y lograr los objetivos fijados. Los costes previstos para la Comisión y los Estados miembros se consideran aceptables, teniendo en cuenta también las repercusiones económicas netas positivas vinculadas a un nivel de reducción rentable desde el punto de vista medioambiental y social.

Elección del instrumento

Un Reglamento es el instrumento jurídico adecuado para esta propuesta legislativa, ya que impone normas claras y detalladas que no dejan margen para una transposición divergente por parte de los Estados miembros. Un Reglamento garantiza que los requisitos legales sean aplicables al mismo tiempo en toda la Unión, por lo que evitaría las ineficiencias y los costes / cargas regulatorios que conllevaría una aplicación incoherente de las disposiciones de reducción de las emisiones de metano en la Unión.

Además, un reglamento es el instrumento adecuado para imponer obligaciones directas a los operadores económicos y a las autoridades nacionales. Esto sería necesario para tener obligaciones claras de cuantificar, notificar y verificar los datos, así como para aplicar medidas de mitigación de las emisiones de metano, incluida la eliminación progresiva de prácticas industriales nocivas como el venteo y la combustión en antorcha.

Para disponer de datos coherentes y comparables, es fundamental contar con requisitos armonizados de medición y notificación. La mejor manera de hacerlo es mediante un reglamento, tal y como demuestran los actos jurídicos de la UE conexos, como el Reglamento (UE) 2015/757⁸, el Reglamento (CE) n.º 166/2006 o el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066⁹. A este respecto, el margen de apreciación que se deja a los Estados miembros en una Directiva sería incompatible con la necesidad de disponer de datos comparables y, por tanto, armonizados.

Además, por lo que se refiere a las medidas de mitigación y las restricciones de las prácticas industriales, el Reglamento es el instrumento adecuado para garantizar que las disposiciones se dirigen directamente a las empresas y se establecen unas condiciones mínimas de igualdad de condiciones en dichas prácticas.

Por último, un Reglamento permite abordar con urgencia las emisiones de metano de manera más directa y favorable, en el contexto de la emergencia climática y el objetivo de neutralidad climática de la Unión, como se explica en la sección 1.

La elección de un reglamento garantiza que los problemas y objetivos identificados se abordan de la manera más eficaz, eficiente y proporcionada. Garantiza un cuidadoso equilibrio entre, por una parte, la autonomía normativa de que disponen los Estados miembros para las medidas correctoras nacionales, el establecimiento de incentivos para la innovación tecnológica o la decisión sobre el nivel de recursos específicos y, por otra parte, la necesidad de abordar los problemas relativos a las emisiones de metano que deben resolverse a escala de la Unión.

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

En consonancia con las directrices para la mejora de la legislación respecto a las evaluaciones de impacto, la Comisión llevó a cabo una consulta exhaustiva con las partes interesadas basada en una estrategia de consulta que incluyó diversos métodos e instrumentos. El objetivo de la estrategia de consulta era garantizar que se tuviera en cuenta todas las pruebas pertinentes, incluidos datos sobre costes, im-

8. Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

9. Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 601/2012 de la Comisión (DO L 334 de 31.12.2018, p. 1).

pacto social y beneficios potenciales de la iniciativa. La estrategia fue diseñada de conformidad con la lógica de intervención y combinó elementos retrospectivos y prospectivos. Se emplearon varios instrumentos de consulta: una consulta pública en línea, una consulta específica sobre los costes de aplicación de un Reglamento sobre seguimiento, notificación y verificación (SNV) basado en la Alianza para la reducción del metano en la producción de petróleo y gas (OGMP)¹⁰, entrevistas en profundidad y tres seminarios web de partes interesadas en línea.

La consulta pública (CP) recibió 131 respuestas, de las cuales 126 se presentaron cumplimentando el cuestionario en línea, al menos parcialmente, y 5 se recibieron en forma de correo electrónico.

En particular, la Agencia de Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER) y el Consejo de Reguladores de Energía Europeos (CEER) presentaron una encuesta realizada entre sus miembros como contribución informal a la consulta pública, que expresaba la opinión de que «las autoridades reguladoras nacionales apoyan ampliamente un enfoque armonizado a escala de la UE para la vigilancia y la detección de las emisiones de metano, basado, en particular, en la vigilancia obligatoria de las emisiones de metano».

Las partes interesadas manifestaron un amplio apoyo al desarrollo de una normativa sólida para la medición, notificación y verificación de las emisiones de metano en el sector energético. En la CP, el 78% de las respuestas respaldaron la idea de basar la parte relativa al petróleo y al gas de la propuesta de SNV en la metodología de la Alianza para la reducción del metano, lo que también contó con el respaldo de todas las asociaciones de empresas de petróleo y gas de la UE. También hubo un amplio apoyo, incluso por parte del sector del carbón, a que se incluyeran disposiciones de SNV para el carbón (96% de las respuestas a la CP). Estos aspectos se incluyen en la presente propuesta.

Hubo un amplio respaldo a medidas legislativas para mitigar las emisiones en los sectores del petróleo, el gas fósil y el carbón. Todas las asociaciones del sector del petróleo y el gas que respondieron a la CP expresaron su apoyo a la introducción en el Derecho de la Unión de una obligación relativa a la detección y reparación de fugas (LDAR). Las ONG también apoyaron ampliamente esta obligación. Todas las ONG y los sectores que respondieron a la CP creían que es factible eliminar gradualmente el venteo y la combustión en antorcha rutinarios asociados a la energía producida y consumida en la UE. Por lo que se refiere a la inclusión de medidas de mitigación para el metano de minas de carbón, la consulta pública obtuvo un gran apoyo (80% de las respuestas). Estos aspectos se incluyen en la presente propuesta.

El 92% de las respuestas a la CP respaldaron una legislación de la Unión sobre emisiones de metano en el sector energético que cubra el petróleo y el gas comercializados en el mercado de la Unión. Concretamente, el 96% de las respuestas respaldaron el desarrollo de un instrumento de transparencia del metano a escala de la Unión e internacional. Este elemento se incluye en la presente propuesta.

El 72% de las respuestas consideraba que la legislación de la Unión sobre emisiones de metano en el sector energético debía hacer extensibles las obligaciones a las empresas que importan energía fósil en la Unión. El 65% de las respuestas consideraba factible imponer las mismas obligaciones con respecto a la SNV, la LDAR, el venteo y la combustión en antorcha a todos los agentes de la cadena de valor del petróleo y el gas consumidos en la Unión. Para responder a esto, la propuesta incluye una cláusula de revisión que hace referencia explícita a la prerrogativa de la Co-

10. La Alianza para la reducción del metano en la producción de petróleo y gas, puesta en marcha en 2014, fue creada por la Coalición del Clima y Aire Limpio para Reducir los Contaminantes del Clima de Corta Vida y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) como iniciativa voluntaria para ayudar a las empresas a medir y notificar las emisiones de metano. La OGMP se centra en el establecimiento de mejores prácticas para mejorar la disponibilidad de información mundial sobre la cuantificación y la gestión de las emisiones de metano e impulsar medidas de mitigación para reducir las emisiones de este gas. Hasta la fecha, se han adherido a la OGMP más de 60 empresas, lo que cubre el 30% de la producción y los activos mundiales de petróleo y gas en cinco continentes.

misión de presentar propuestas legislativas de modificación para imponer medidas más estrictas a los importadores una vez se disponga de mejores datos mundiales sobre las emisiones de metano.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

La propuesta y la evaluación de impacto que la respalda se basan en datos procedentes de las aportaciones de las partes interesadas a las amplias consultas realizadas a este respecto, en talleres específicos, así como en un estudio bibliográfico, el análisis y la modelización. El estudio bibliográfico incluyó los resultados de una serie de estudios temáticos sobre elementos clave de la normativa sobre emisiones de metano en diferentes países y Estados miembros de la UE, que limitan las emisiones de metano en el sector energético, así como evaluaciones y análisis realizados en el marco de otras iniciativas pertinentes de la Comisión.

Evaluación de impacto

Durante el trabajo de evaluación del impacto, se consideraron diversas medidas en todas las áreas para abordar los problemas detectados y sus causantes con el fin de lograr los objetivos de la iniciativa. Todos los ámbitos políticos incluían una opción de *statu quo*. Se han identificado opciones preferidas para tres ámbitos políticos. Tras la evaluación de su eficacia, eficiencia, coherencia y proporcionalidad, se consideró que un paquete de opciones preferidas era lo más adecuado para contribuir a los objetivos fijados. El paquete de opciones preferidas incluye las siguientes disposiciones principales:

El ámbito de actuación 1 considera opciones para mejorar la precisión de la medición y la notificación de las emisiones de metano en el sector energético, obligando a los explotadores a realizar mediciones a nivel de activos y a notificar las emisiones directas de metano correspondientes a actividades económicas en el territorio de la UE. Esto incluye: la vigilancia, la notificación y la verificación obligatorias en el caso del petróleo y el gas; la vigilancia, la notificación y la verificación obligatorias en el caso del petróleo, el gas y el carbón; y la vigilancia, la notificación y la verificación obligatorias en el caso del petróleo, el gas y el carbón, abarcando también las emisiones indirectas.

La opción preferida para el ámbito de actuación 1 es imponer una obligación (a nivel de activos) de medición y notificación detalladas de las emisiones de metano procedentes del petróleo, el gas y el carbón en el sector energético de la UE. El principal beneficio es que mejorará el nivel de notificación de estas emisiones y mejorará la comprensión de las fuentes y la magnitud de dichas emisiones, lo que conducirá a una reducción más eficaz de las emisiones asociadas.

El ámbito de actuación 2 contiene opciones para la mitigación de las emisiones de metano en la UE, a través de medidas de detección y reparación de fugas y límites al venteo y la combustión en antorcha. Su objetivo es garantizar un incremento de la mitigación efectiva de las emisiones de metano en toda la cadena de suministro energético. Las opciones incluyen orientaciones de la Comisión o medidas obligatorias sobre la mitigación de las emisiones de metano en los sectores del petróleo y del gas fósil, medidas obligatorias de mitigación de las emisiones de metano en los sectores del petróleo, el gas fósil y el carbón, así como emisiones indirectas, y medidas legislativas para lograr una determinada reducción de las emisiones de metano mediante un requisito de rendimiento.

La opción preferida para el ámbito de actuación 2 es imponer obligaciones para mitigar las emisiones de metano procedentes del petróleo, el gas y el carbón en el sector energético de la UE, en términos de medidas de detección y reparación de fugas, y prohibir el venteo y la combustión en antorcha. Esto conducirá a una mayor reducción de las emisiones de metano en comparación con un escenario de *statu quo*, con los consiguientes beneficios medioambientales y sociales en términos de ralentización del cambio climático y reducción de la contaminación atmosférica.

El ámbito de actuación 3 contiene opciones destinadas a reducir las emisiones de metano relacionadas con la energía fósil importada. Incluye opciones sobre la medición, notificación y mitigación de las emisiones de metano asociadas al consumo de combustibles fósiles de la UE pero que se dan fuera de la UE, incluido el uso de medidas diplomáticas e instrumentos de transparencia; la medición, notificación y mitigación obligatorias aplicables a todas las emisiones de metano procedentes de la energía fósil consumida en la UE, que abarque la cadena de valor; la creación de una base de datos de transparencia sobre las emisiones de metano y un instrumento de seguimiento mundial de las emisiones elevadas de metano; así como la obligación de lograr una determinada reducción de las emisiones de metano aplicable a toda la energía fósil consumida en la UE y que abarque la cadena de valor.

La opción preferida para el ámbito de actuación 3 es presentar diversos instrumentos para mejorar la información sobre las fuentes de emisiones de metano de las empresas que exportan energía fósil a la UE, así como incentivos para que los países reduzcan sus emisiones de metano. Al igual que en el ámbito de actuación 2, la reducción de las emisiones mundiales de metano tendrá beneficios medioambientales y sociales para la UE, en particular en términos de ralentización del cambio climático.

Derechos fundamentales

La iniciativa está plenamente en consonancia con el artículo 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, que establece que en las políticas de la Unión se integrarán y garantizarán, conforme al principio de desarrollo sostenible, un nivel elevado de protección del medio ambiente y la mejora de su calidad.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta incluye una serie de requisitos con repercusiones presupuestarias. En primer lugar, el requisito de que la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER) establezca y publique cada tres años un conjunto de indicadores y valores de referencia correspondientes para la comparación de los costes unitarios de inversión relacionados con la medición, notificación y reducción de las emisiones de metano para proyectos comparables. Aunque hasta ahora la ACER no ha abordado los costes de los gestores de redes causados por la medición, notificación y reducción de las emisiones de metano, se estima que las tareas adicionales y su carga de trabajo para la ACER están suficientemente cubiertas por un EJC adicional.

En segundo lugar, el requisito de que la Unión establezca y mantenga una plataforma de transparencia del metano que incluya información sobre las importaciones de energía fósil en la Unión, con actualizaciones trimestrales, y de que establezca un instrumento de seguimiento mundial del metano que publique periódicamente los resultados del seguimiento aéreo de los grandes emisores de metano procedente de fuentes de energía, con actualizaciones mensuales. Se calcula que las tareas adicionales y su carga de trabajo para la Comisión requerirán dos funcionarios adicionales a tiempo completo.

En la sección 3 de la ficha de financiación legislativa se describen las implicaciones presupuestarias de la propuesta y los recursos humanos y administrativos necesarios.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La legislación de la UE en materia de clima y energía proporciona un marco global para avanzar hacia los objetivos de la UE y para hacer un seguimiento de estos avances, a lo que contribuirá la presente propuesta. La Ley Europea sobre el Clima proporciona el marco general, y el Reglamento relativo a la gobernanza de la

Unión de la Energía y la Acción por el Clima proporcionan un marco integrado detallado de seguimiento e información. Los datos recogidos en el contexto de dicho Reglamento deben ponerse a disposición del público en una plataforma electrónica, incluidos los indicadores para el seguimiento de los avances hacia los objetivos energéticos y climáticos de la Unión.

La Comisión controla cada cinco años las políticas y medidas nacionales de los Estados miembros para alcanzar sus objetivos en virtud del Reglamento de reparto del esfuerzo (RRE). Por lo tanto, también se hará un seguimiento de la aplicación y la eficacia de las disposiciones contenidas en la propuesta en el marco de la consecución de los objetivos con arreglo al RRE. Los mecanismos de control establecidos para la calidad de los informes nacionales también permitirán evaluar la eficacia de las disposiciones de la presente propuesta para mejorar la exactitud de los datos. En este contexto, el Reglamento relativo a la gobernanza de la Unión de la Energía y la Acción por el Clima establece los requisitos de los sistemas de inventario nacionales y de la Unión para las emisiones de gases de efecto invernadero, las políticas, las medidas y las proyecciones, y pide su mejora continua. El establecimiento de tales sistemas es necesario a nivel internacional y tiene por objeto apoyar la aplicación de los planes nacionales de energía y clima en lo que respecta a la dimensión de descarbonización.

Las emisiones de metano son objeto cada vez más de atención pública, incluidas campañas científicas y de partes interesadas para detectar y cuantificar las emisiones. Con el apoyo de una mayor resolución espacial y temporal de los datos procedentes de satélites, este control público es un recurso valioso para supervisar el impacto de la propuesta y detectar deficiencias en la aplicación.

Por lo que se refiere al seguimiento y la evaluación de las obligaciones establecidas en la presente propuesta, la responsabilidad principal de garantizar la aplicación de las disposiciones recaerá en las autoridades nacionales competentes. Por lo que se refiere a la verificación de los datos de emisiones, la presente propuesta prevé la función de verificadores acreditados independientes. El Observatorio Internacional de Emisiones de Metano¹¹ proporcionará un examen adicional de los datos sobre emisiones de metano presentados, incluida la posibilidad de cotejarlos con otras fuentes, como imágenes y productos por satélite.

La Comisión supervisará la aplicación del acto legislativo, comprobando la correcta aplicación de las medidas por las partes obligadas y, en caso necesario, adoptando medidas de ejecución. La presente propuesta incluye una cláusula de revisión en virtud de la cual la Comisión presentará un informe sobre la evaluación y revisión del Reglamento.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

La propuesta de Reglamento consta de 6 capítulos y un total de 35 artículos.

Capítulo 1. Disposiciones generales

Este capítulo establece el ámbito de aplicación y define los principales términos utilizados en la propuesta de Reglamento. También incluye una disposición que reconoce los costes incurridos por los gestores de redes en la aplicación del Reglamento.

Capítulo 2. Autoridades competentes y verificación independiente

Este capítulo establece las disposiciones de cumplimiento del Reglamento, además de las disposiciones sobre sanciones del capítulo 6. Establece las tareas de las autoridades competentes, en particular las normas relativas a las inspecciones y las denuncias, así como la función y los procedimientos de los verificadores acreditados independientes con respecto a la verificación de los datos sobre emisiones de metano notificados por los explotadores.

11. <https://www.unep.org/explore-topics/energy/what-we-do/international-methane-emissions-observatory>.

Capítulo 3. Emisiones de metano en los sectores del petróleo y el gas

Este capítulo establece las obligaciones de los explotadores y los Estados miembros con respecto a la medición y notificación de los datos sobre las emisiones de metano, así como las obligaciones para la reducción de las emisiones de metano en los emplazamientos pertinentes.

Capítulo 4. Emisiones de metano en el sector del carbón

Este capítulo se divide en tres secciones que abarcan lo siguiente: seguimiento y notificación de las emisiones de metano en minas en funcionamiento; mitigación de las emisiones de metano en las minas subterráneas en funcionamiento y de las emisiones de metano en las minas subterráneas cerradas y abandonadas.

Cada sección establece las obligaciones de los explotadores y los Estados miembros con respecto a la medición y notificación de los datos sobre las emisiones de metano, así como las obligaciones para la reducción de las emisiones de metano en los emplazamientos pertinentes.

Capítulo 5. Emisiones de metano que se producen fuera de la Unión

Este capítulo introduce instrumentos de transparencia para las emisiones de metano producidas fuera de la Unión: una obligación de información para los importadores de combustibles fósiles con respecto a las emisiones de metano, una lista de transparencia de las empresas y países de la Unión y de las empresas que exportan energía fósil a la Unión, incluida información sobre sus obligaciones internacionales de notificación con respecto a las emisiones de metano y un instrumento de seguimiento mundial para divulgar la magnitud, la recurrencia y la ubicación de los emisores de metano a escala mundial.

Además, para tener en cuenta las importaciones de energía fósil en la Unión, el capítulo establece los requisitos de información aplicables al importador, así como la prerrogativa de la Comisión de presentar propuestas legislativas de modificación para imponer medidas más estrictas a los importadores una vez que se disponga de mejores datos mundiales sobre emisiones de metano y garantizando el cumplimiento de las obligaciones internacionales aplicables de la Unión.

Capítulo 6. Disposiciones finales

Este capítulo prevé, en particular, un sistema de sanciones: si bien reconoce que la imposición de sanciones es competencia nacional, fija principios rectores en materia de sanciones y, en particular, criterios para la imposición de sanciones, los tipos de infracciones sancionables, criterios por los que se delimitan las sanciones máximas y la posibilidad de imponer multas coercitivas.

También contiene disposiciones de facultación para la adopción de actos delegados y de ejecución, así como una cláusula de revisión.

2021/0423 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la reducción de las emisiones de metano en el sector energético y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/942 (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 194, 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 Europeo¹²,

12. DO C de , p. .

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,
De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,
Considerando lo siguiente:

(1) El metano, principal componente del gas natural, solo es superado por el dióxido de carbono en su contribución global al cambio climático y es responsable de aproximadamente un tercio del calentamiento climático actual.

(2) A nivel molecular, aunque el metano permanezca en la atmósfera durante un período más corto (de diez a doce años) que el dióxido de carbono (cientos de años), su efecto invernadero en el clima es más significativo y contribuye a la formación de ozono, un potente contaminante atmosférico que causa graves problemas de salud. La cantidad de metano en la atmósfera ha aumentado considerablemente a lo largo de la última década.

(3) Según estimaciones recientes del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y de la Coalición del Clima y Aire Limpio, una reducción de las emisiones de metano del 45% de aquí a 2030, mediante las medidas específicas disponibles y medidas adicionales acordes con los objetivos de desarrollo prioritarios de las Naciones Unidas, podría evitar 0,3 °C de calentamiento global de aquí a 2045.

(4) Según los datos de los inventarios de gases de efecto invernadero (GEI) de la Unión, se calcula que el sector energético es responsable del 19% de las emisiones de metano dentro de la Unión. Estos datos no incluyen las emisiones de metano vinculadas al consumo de energía fósil de la Unión que se producen fuera de la Unión.

(5) El Pacto Verde Europeo combina un amplio conjunto de medidas e iniciativas que se refuerzan mutuamente destinadas a lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050. La Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo¹⁴ indica que se facilitará la descarbonización del sector del gas tratando el problema de las emisiones de metano en el sector energético, entre otros. En octubre de 2020, la Comisión adoptó una estrategia de la UE para reducir las emisiones de metano («la Estrategia sobre el metano»), en la que se establecían medidas para reducir las emisiones de metano en la UE, también en el sector energético, y a escala internacional. En el Reglamento (UE) n.º 2021/1119¹⁵ («Legislación Europea sobre el Clima»), la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de neutralidad climática en todos los sectores de la economía de aquí a 2050 y también ha establecido un compromiso vinculante de la Unión de reducción interna de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (emisiones una vez deducidas las absorciones) de, al menos, un 55 % con respecto a los niveles de 1990, de aquí a 2030. Para lograr ese nivel de reducción de emisiones de GEI, las emisiones de metano procedentes del sector energético deben disminuir alrededor de un 58% de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 2020.

(6) Las emisiones de metano están incluidas en el ámbito de los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión para 2030 establecidos en la Ley Europea del Clima y en los objetivos nacionales vinculantes de reducción de emisiones establecidos en virtud del Reglamento (UE) 2018/842¹⁶. Sin embargo, no existe actualmente un marco jurídico a escala de la Unión que establezca medidas específicas para reducir las emisiones antropogénicas de metano en el sector energético. Además, la Directiva 2010/75¹⁷, sobre las emisiones industriales,

13. DO C de , p. .

14. COM(2019) 640 final.

15. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

16. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

17. Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

se aplica a las emisiones de metano procedentes del refinado de petróleo y gas, pero no contempla otras actividades del sector energético.

(7) En este contexto, el presente Reglamento debe aplicarse a la reducción de las emisiones de metano en: la exploración y producción de petróleo y gas fósil; la recolección y el tratamiento de gas fósil; el transporte, la distribución y el almacenamiento subterráneo de gas; las terminales de gas fósil licuado; las minas de carbón en funcionamiento, tanto subterráneas como a cielo abierto; y las minas de carbón cerradas y abandonadas.

(8) Un marco jurídico adecuado de la Unión debe abordar las normas para la medición precisa, la notificación y la verificación de las emisiones de metano en el sector del petróleo, el gas y el carbón, así como para la reducción de dichas emisiones, en particular mediante reconocimientos de detección y reparación de fugas y restricciones del venteo y la combustión en antorcha. Dicho marco debe contener normas para aumentar la transparencia con respecto a las importaciones de energía fósil en la Unión, mejorando así los incentivos para que se adopten más soluciones de mitigación del metano en todo el mundo.

(9) Es probable que el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Reglamento requiera inversiones por parte de los explotadores regulados, y los costes asociados a dichas inversiones deben tenerse en cuenta en la fijación de tarifas, teniendo en cuenta los principios de eficiencia.

(10) Cada Estado miembro debe designar al menos a una autoridad competente para supervisar que los explotadores cumplen efectivamente las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, y debe notificar a la Comisión dicha designación y cualquier cambio al respecto. Las autoridades competentes designadas deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento. Teniendo en cuenta el carácter transfronterizo de las operaciones del sector energético y de las emisiones de metano, las autoridades competentes deben cooperar entre sí y con la Comisión. En este contexto, la Comisión y las autoridades competentes de los Estados miembros deben formar juntas una red de autoridades públicas que apliquen el presente Reglamento con el objetivo de fomentar una cooperación estrecha, y proporcionar los mecanismos necesarios para intercambiar información y mejores prácticas y hacer posible la celebración de consultas.

(11) A fin de garantizar una aplicación fluida y eficaz de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, la Comisión apoya a los Estados miembros a través del instrumento de apoyo técnico¹⁸ aportando conocimientos técnicos a medida para diseñar y aplicar reformas, incluidas las que promueven la reducción de las emisiones de metano en el sector energético. El apoyo técnico consiste en, por ejemplo, reforzar la capacidad administrativa, armonizar los marcos legislativos e intercambiar las mejores prácticas pertinentes.

(12) A fin de que las autoridades competentes puedan desempeñar su cometido, los explotadores deben proporcionarles toda la asistencia necesaria. Además, los explotadores deben adoptar todas las medidas necesarias indicadas por las autoridades competentes en el plazo fijado o acordado con ellas.

(13) Los principales mecanismos de que dispongan las autoridades competentes deben ser las inspecciones, incluido el examen de la documentación y los registros, las mediciones de emisiones y los controles *in situ*. Las inspecciones deben realizarse periódicamente, sobre la base de una evaluación del riesgo medioambiental realizada por las autoridades competentes. Además, deben llevarse a cabo inspecciones para investigar denuncias fundamentadas y casos de incumplimiento y para garantizar que las reparaciones o sustituciones de los componentes se lleven a cabo de conformidad con el presente Reglamento. Las autoridades competentes, cuando

18. Reglamento (UE) 2021/240 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de febrero de 2021, por el que se establece un instrumento de apoyo técnico (DO L 57 de 18.2.2021, p. 1).

detecten un incumplimiento grave de los requisitos del presente Reglamento, deben notificar las medidas correctoras que debe adoptar el explotador. Las autoridades competentes deben mantener registros de las inspecciones, y la información pertinente debe estar disponible de conformidad con la Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹.

(14) Habida cuenta de la proximidad de algunas fuentes de emisiones de metano con zonas urbanas o residenciales, las personas físicas o jurídicas perjudicadas por infracciones del presente Reglamento deben poder presentar denuncias debidamente fundamentadas ante las autoridades competentes. Los denunciantes deben ser informados del procedimiento y de las resoluciones adoptadas y recibir una resolución definitiva en un plazo razonable a partir de la presentación de la denuncia.

(15) Un marco de verificación sólido puede mejorar la credibilidad de los datos notificados. Además, el nivel de detalle y la complejidad técnica de las mediciones de las emisiones de metano hacen necesaria una verificación adecuada de los datos sobre emisiones de metano notificados por los explotadores y los explotadores mineros. Aunque la autoverificación es posible, la verificación por terceros garantiza una mayor independencia y transparencia. Además, proporciona un conjunto armonizado de competencias y un nivel de conocimientos especializados que puede que no estuvieran disponibles para todas las entidades públicas. Los verificadores deben estar acreditados por organismos de acreditación de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰. Así pues, los verificadores acreditados independientes deben garantizar que los informes de emisiones elaborados por los explotadores y los explotadores mineros sean correctos y cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento. Deben revisar los datos de los informes de emisiones para evaluar su fiabilidad, credibilidad y exactitud con arreglo a normas europeas o internacionales gratuitas y disponibles públicamente, elaboradas por organismos independientes y que la Comisión haya hecho aplicables. Por consiguiente, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados con el fin de incorporar y establecer la aplicabilidad de dichas normas europeas o internacionales. Los verificadores son distintos de las autoridades competentes y deben ser independientes de los explotadores y los explotadores mineros, quienes deben prestar a los verificadores toda la asistencia necesaria para permitir o facilitar el desempeño de las actividades de verificación, en particular en lo que se refiere al acceso a las instalaciones y a la presentación de documentación o registros.

(16) La información de los informes de emisiones presentados a las autoridades competentes debe facilitarse a la Comisión con vistas a una función de verificación que se atribuirá al Observatorio Internacional de Emisiones de Metano (IMEO), en particular en lo que se refiere a las metodologías para la agregación y el análisis de los datos y la verificación de las metodologías y los procesos estadísticos empleados por las empresas para cuantificar los datos notificados sobre sus emisiones. Los criterios de referencia a este respecto pueden incluir las normas y documentos de orientación de la Alianza para la Reducción de las Emisiones de Metano Provenientes de la Producción de Petróleo y Gas (OGMP). La información aportada por el IMEO debe ponerse a disposición del público, y la Comisión debe utilizarla para subsanar cualquier deficiencia detectada en la medición, notificación y verificación de los datos sobre emisiones de metano.

(17) El IMEO fue creado en octubre de 2020 por la Unión en asociación con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la Coalición del Clima y el Aire Limpio y la Agencia Internacional de la Energía, y se puso en marcha en

19. Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CEE del Consejo (DO L 41 de 14.2.2003, p. 26)

20. Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

la cumbre del G-20 en octubre de 2021. Se ha encomendado al IMEO recopilar, conciliar, verificar y publicar datos sobre las emisiones antropogénicas de metano a escala mundial. El IMEO forma parte del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, que celebró un memorando de entendimiento con la Unión Europea. Su papel es crucial para la verificación de los datos sobre emisiones de metano en el sector energético y deben establecerse relaciones adecuadas para llevar a cabo la atribución de las tareas de verificación. Dado que el IMEO no es un organismo de la Unión y no está sujeto al Derecho de la Unión, es esencial disponer que el IMEO tome las medidas adecuadas para garantizar la protección de los intereses de la Unión y de sus Estados miembros.

(18) La Unión, como parte en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y en el Acuerdo de París, debe presentar anualmente un informe de inventario de las emisiones antropogénicas de gases de efecto invernadero que constituya un agregado de los inventarios nacionales de gases de efecto invernadero de los Estados miembros, elaborado utilizando metodologías de buenas prácticas aceptadas por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC).

(19) El Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo²¹ exige a los Estados miembros que comuniquen a la Comisión los datos del inventario de gases de efecto invernadero, así como sus proyecciones nacionales. Según lo dispuesto en el artículo 17, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1999, esta notificación debe realizarse utilizando las directrices de notificación de la CMNUCC, y a menudo se basa en factores de emisión por defecto en lugar de mediciones directas a nivel de fuente, lo que provoca incertidumbres sobre el origen, la frecuencia y la magnitud de las emisiones.

(20) Los datos del país notificados con arreglo a las disposiciones de notificación de la CMNUCC se presentan a la secretaría de la CMNUCC según distintos niveles de notificación, en consonancia con las directrices del IPCC. En este contexto, el IPCC indica en general que se utilicen métodos de niveles superiores para las fuentes de emisiones que influyan significativamente en el inventario total de gases de efecto invernadero de un país en lo que se refiere al nivel absoluto, la tendencia o la incertidumbre.

(21) Un «nivel» representa un grado de complejidad metodológica. Hay tres niveles disponibles. Los métodos de nivel 1 suelen utilizar factores de emisión por defecto del IPCC y requieren los datos de actividad más básicos y menos desglosados. Los niveles superiores suelen utilizar métodos más elaborados y factores de emisión específicos de la fuente, la tecnología, la región o el país, que a menudo se basan en mediciones y requieren normalmente datos de actividad más desglosados. En concreto, el nivel 2 exige que se utilicen factores de emisión específicos del país, en lugar de factores de emisión por defecto, mientras que el nivel 3 exige datos o mediciones de cada planta e incluye la aplicación de una rigurosa evaluación ascendente por tipo de fuente en cada instalación por separado. El paso del nivel 1 al nivel 3 supone un aumento de la certeza de las mediciones de las emisiones de metano²².

(22) Los Estados miembros tienen prácticas diferentes en lo que respecta al nivel en el que notifican a la CMNUCC sus emisiones de metano relacionadas con la energía. Notificar en el nivel 2 las grandes fuentes de emisiones está en consonancia con las directrices de notificación del IPCC, ya que el nivel 2 se considera

21. Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

22. IPCC (2019): 2019 Refinement to the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories [Perfeccionamiento de 2019 de las Directrices del IPCC de 2006 para los inventarios nacionales de gases de efecto invernadero].

un método de nivel superior. Por consiguiente, las metodologías de estimación y la notificación de las emisiones de metano relacionadas con la energía varían de un Estado miembro a otro, y la notificación al nivel más bajo (nivel 1) de las emisiones de metano procedentes del carbón, el gas y el petróleo sigue siendo muy común en varios Estados miembros.

(23) En la actualidad, las iniciativas voluntarias impulsadas por el sector siguen siendo la principal línea de acción para la cuantificación y mitigación de las emisiones de metano en muchos países. Una iniciativa clave impulsada por el sector energético es la Alianza para la reducción del metano en la producción de petróleo y gas (OGMP), una iniciativa voluntaria sobre medición y notificación de las emisiones de metano creada en 2014 por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Coalición del Clima y Aire Limpio para Reducir los Contaminantes del Clima de Corta Vida, en cuyo consejo está representada la Comisión. La OGMP se centra en el establecimiento de mejores prácticas para mejorar la disponibilidad de información mundial sobre la cuantificación y la gestión de las emisiones de metano e impulsar medidas de mitigación para reducir las emisiones de este gas. Hasta la fecha, se han adherido a la OGMP más de 60 empresas, lo que cubre el 30% de la producción y los activos mundiales de petróleo y gas en cinco continentes. En la labor de la OGMP de desarrollo de normas y metodologías participan los gobiernos, la sociedad civil y las empresas. El marco de la OGMP 2.0 es la última versión de una norma dinámica de emisiones de metano y puede proporcionar una base adecuada para las normas sobre emisiones de metano, a partir de normas científicas sólidas.

(24) En este contexto, es necesario mejorar la medición y la calidad de los datos notificados sobre las emisiones de metano, incluidas las principales fuentes de emisiones de metano asociadas a la energía producida y consumida en la Unión. Además, debe garantizarse la disponibilidad de datos a nivel de fuente y una cuantificación sólida de las emisiones, aumentando así la fiabilidad de la notificación y el alcance de las medidas adecuadas de mitigación.

(25) Para que la medición y la notificación sean eficaces, debe exigirse a las empresas petroleras y gasísticas que midan y notifiquen las emisiones de metano por fuente, y que pongan a disposición de los Estados miembros datos agregados para que estos puedan mejorar la exactitud de la notificación de sus inventarios. Además, es necesaria una verificación eficaz de los datos notificados por las empresas y, para reducir al mínimo la carga administrativa para los explotadores, la notificación debe organizarse anualmente.

(26) El presente Reglamento se basa en el marco de la OGMP 2.0 en la medida en que este cumple los criterios mencionados en los considerandos 24 y 25, a fin de contribuir a la recopilación de datos fiables y sólidos que constituyan una base suficiente para vigilar las emisiones de metano y, en caso necesario, adoptar medidas adicionales para seguir reduciéndolas.

(27) El marco de la OGMP 2.0 tiene cinco niveles de notificación. La notificación a nivel de fuente comienza en el nivel 3, que se considera comparable al nivel 3 de la CMNUCC. Permite utilizar factores de emisión genéricos. La notificación de nivel 4 de la OGMP 2.0 requiere mediciones directas de las emisiones de metano a nivel de fuente. Permite el uso de factores de emisión específicos. La notificación de nivel 5 de la OGMP 2.0 requiere la adición de mediciones complementarias a nivel de emplazamiento. Además, el marco de la OGMP 2.0 exige a las empresas que notifiquen las mediciones directas de emisiones de metano procedentes de activos explotados en un plazo de tres años a partir de la adhesión a la OGMP 2.0, y las de activos no explotados en un plazo de cinco años. Sobre la base del enfoque adoptado en la OGMP 2.0 con respecto a la notificación a nivel de fuente y teniendo en cuenta que un gran número de empresas de la Unión ya se había adherido a la OGMP 2.0 en 2021, debe exigirse a los explotadores de la Unión que realicen mediciones di-

rectas a nivel de fuente de sus emisiones en un plazo de 24 meses en el caso de los activos explotados y de 36 meses en el caso de los activos no explotados. Además de la cuantificación a nivel de fuente, la cuantificación a nivel de emplazamiento permite la evaluación, verificación y conciliación de las estimaciones a nivel de fuente agregadas por emplazamiento, lo que mejora la confianza en las emisiones notificadas. Al igual que la OGMP 2.0, el presente Reglamento exige mediciones a nivel de emplazamiento para conciliar las mediciones a nivel de fuente.

(28) Según los datos del inventario de GEI de la Unión, más de la mitad de las emisiones directas de metano del sector energético se deben a la liberación involuntaria de emisiones en la atmósfera. En el caso del petróleo y el gas, esto representa la mayor parte de las emisiones de metano.

(29) Pueden producirse fugas involuntarias de metano a la atmósfera durante la perforación, la extracción, así como durante el tratamiento, el almacenamiento, el transporte y la distribución a los consumidores finales. También pueden producirse en pozos inactivos de petróleo o gas. Algunas emisiones se deben a imperfecciones o al desgaste normal de componentes técnicos tales como juntas, rebordes y válvulas, o a componentes dañados en caso de accidente, por ejemplo. La corrosión o los daños también pueden causar fugas en las paredes de los equipos presurizados.

(30) El venteo del metano, aunque suele ser intencionado como resultado de procesos o actividades y dispositivos diseñados para tal fin, también puede ser involuntario, como en el caso de un mal funcionamiento.

(31) A fin de reducir esas emisiones, los explotadores deben adoptar todas las medidas a su alcance para minimizar las emisiones de metano en sus operaciones.

(32) Más concretamente, las emisiones de metano procedentes de fugas suelen reducirse mediante reconocimientos de detección y reparación de fugas (LDAR) de metano, realizadas para la detección de fugas y su posterior reparación. Por lo tanto, los explotadores deben efectuar al menos reconocimientos periódicos de LDAR, que también deben abarcar la vigilancia de los componentes que ventean metano, con el fin de controlar el venteo involuntario de metano.

(33) A tal fin, debe establecerse un enfoque armonizado para garantizar la igualdad de condiciones para todos los explotadores de la Unión. Este enfoque debe incluir requisitos mínimos para los reconocimientos de LDAR, dejando al mismo tiempo un grado adecuado de flexibilidad a los Estados miembros y a los explotadores. Esto es esencial para permitir la innovación y el desarrollo de nuevas tecnologías y métodos de LDAR, evitando así un bloqueo tecnológico, en detrimento de la protección del medio ambiente. Siguen apareciendo nuevas tecnologías y métodos de detección y los Estados miembros deben fomentar la innovación en este sector, para que puedan adoptarse los métodos más precisos y rentables.

(34) Las obligaciones relativas a los reconocimientos de LDAR deben reflejar una serie de buenas prácticas. Los reconocimientos de LDAR deben tener como principal objetivo detectar y corregir las fugas, más que cuantificarlas, y las zonas con mayor riesgo de fugas deben controlarse con mayor frecuencia; la frecuencia de los reconocimientos debe basarse no solo en la necesidad de reparar los componentes de los que se escapa una cantidad de metano por encima del umbral de emisiones de metano, sino también en factores operativos, teniendo en cuenta los riesgos para la seguridad. Así pues, cuando se detecte un riesgo mayor para la seguridad o un riesgo mayor de pérdidas de metano, las autoridades competentes deben poder recomendar que se controlen con mayor frecuencia los componentes pertinentes; todas las fugas, independientemente de su tamaño, deben registrarse y vigilarse, ya que las pequeñas fugas pueden hacerse más grandes; las reparaciones de fugas deben ir seguidas de la confirmación de que han sido eficaces; a fin de permitir el uso de tecnologías de detección de emisiones de metano más avanzadas en el futuro, debe especificarse la magnitud de la pérdida de metano a partir de la cual está justificada una reparación, permitiendo al mismo tiempo a los

explotadores elegir el dispositivo de detección. Cuando proceda, podrá recurrirse a la vigilancia continua en el contexto del presente Reglamento.

(35) El venteo consiste en la liberación a la atmósfera de metano sin quemar, ya sea de forma intencionada a partir de procesos, actividades o dispositivos diseñados para ello, o de forma no intencionada en caso de mal funcionamiento. Debido a su potente efecto de emisión de GEI, debe prohibirse el venteo, salvo en caso de emergencia, mal funcionamiento o en determinados casos específicos en los que sea inevitable.

(36) La combustión en antorcha es la combustión controlada de metano para eliminarlo, realizada en un dispositivo diseñado para dicha combustión. Se considera combustión rutinaria en antorcha cuando se realiza durante la producción normal de petróleo o gas fósil como resultado de la ausencia de instalaciones suficientes o geología que se preste para reinyectar el metano, utilizarlo *in situ* o enviarlo a un mercado. Debe prohibirse la combustión rutinaria en antorcha. La combustión en antorcha solo debe permitirse cuando sea la única alternativa al venteo y cuando el venteo no esté prohibido. El venteo es más perjudicial para el medio ambiente que la combustión en antorcha, ya que el gas liberado suele contener altos niveles de metano, mientras que la combustión en antorcha oxida el metano en dióxido de carbono.

(37) El uso de la combustión en antorcha como alternativa al venteo requiere que los dispositivos de antorcha sean eficientes en la combustión del metano. Por esta razón, también debe incluirse un requisito de eficiencia de combustión para los casos en que sea admisible la combustión en antorcha. También debe exigirse el uso de quemadores piloto, los cuales producen una ignición más fiable ya que no les afecta el viento.

(38) La reinyección, la utilización *in situ* o el envío del metano al mercado siempre deben ser preferibles a la combustión en antorcha (y, por lo tanto, al venteo) de metano. Los explotadores que venteen deben demostrar a las autoridades competentes que no eran posibles la reinyección, la utilización *in situ* ni el envío del metano a un mercado, ni tampoco la combustión en antorcha, y los explotadores que quemen en antorcha deben demostrar a las autoridades competentes que no era posible la reinyección, la utilización *in situ* ni el envío del metano a un mercado.

(39) Los explotadores deben notificar sin demora los casos importantes de venteo y combustión en antorcha a las autoridades competentes y presentar informes más completos sobre todos los casos de venteo y combustión en antorcha. También deben garantizar que los equipos y dispositivos cumplan las normas establecidas en la legislación de la Unión.

(40) Las emisiones de metano procedentes de pozos inactivos de petróleo y gas suponen un riesgo para la salud pública, la seguridad y el medio ambiente. Por lo tanto, se les deben seguir aplicando las obligaciones de seguimiento y presentación de informes, y estos pozos y emplazamientos de pozos deben ser rehabilitados y descontaminados. En tales casos, los Estados miembros deben tener un papel predominante, en particular en la elaboración de inventarios y planes de mitigación.

(41) Los datos del inventario de GEI de la UE muestran que las emisiones de metano de las minas de carbón son la principal fuente única de emisiones de metano en el sector energético de la Unión. En 2019, las emisiones directas del sector del carbón representaron el 31% de las emisiones de metano, casi igual que el porcentaje de emisiones directas de metano procedentes del gas fósil y el petróleo juntos, que fue del 33%.

(42) En la actualidad, no existen normas específicas a escala de la Unión que limiten las emisiones de metano procedentes del sector del carbón, a pesar de la disponibilidad de una amplia gama de tecnologías de mitigación. No existe ninguna normativa internacional ni de la Unión en materia de vigilancia, notificación y verificación específica del carbón. En la Unión, la notificación de las emisiones de metano procedentes de la industria del carbón forma parte de la notificación de las emisiones de GEI por parte de los Estados miembros, y los datos de las minas sub-

terráneas también se incluyen en el registro europeo de emisiones y transferencias de contaminantes establecido por el Reglamento (CE) n.º 166/2006²³.

(43) Las emisiones de metano están vinculadas principalmente a las actividades de la minería subterránea, tanto en minas en activo como abandonadas²⁴. En las minas subterráneas en activo, la concentración de metano en el aire se controla continuamente, ya que constituye un peligro para la salud y la seguridad. En el caso de las minas subterráneas de carbón, la gran mayoría de las emisiones de metano se producen a través de los sistemas de ventilación y drenaje o de desgasificación, que representan las dos formas principales de reducir las concentraciones de metano en los conductos de ventilación de una mina.

(44) Una vez que se termina la producción y se cierra o se abandona una mina, esta continúa liberando metano, denominado metano de minas abandonadas (AMM). Estas emisiones suelen producirse en fuentes puntuales bien definidas, como los pozos de ventilación o las válvulas de seguridad. Debido al incremento de la ambición climática y el desplazamiento de la producción de energía hacia fuentes de energía menos intensivas en carbono, es probable que aumenten las emisiones de AMM en la Unión. Se calcula que incluso diez años después del cese de las extracciones, las minas no inundadas siguen emitiendo metano a unos niveles que alcanzan aproximadamente el 40% de las emisiones registradas en el momento del cierre²⁵. Además, el tratamiento del AMM está fragmentado debido a la existencia en la UE de distintos derechos de propiedad y explotación. Por lo tanto, los Estados miembros deben elaborar inventarios de las minas de carbón cerradas y abandonadas y, ellos mismos o la parte responsable identificada, deben estar obligados a instalar dispositivos de medición de las emisiones de metano.

(45) La explotación de minas de carbón a cielo abierto en la Unión produce lignito y emite menos metano que las minas de carbón subterráneas. Según el inventario de GEI de la Unión, en 2019 las minas a cielo abierto en funcionamiento emitieron 166 kilotoneladas, frente a las 828 kilotoneladas de las minas de carbón subterráneas²⁶. La medición de las emisiones de metano de las minas de carbón a cielo abierto es difícil debido a que se extienden de forma difusa en una amplia zona. Por lo tanto, y a pesar de la tecnología disponible²⁷, rara vez se miden las emisiones de las minas a cielo abierto. Las emisiones de metano de las minas a cielo abierto pueden calcularse utilizando factores de emisión específicos del carbón de la cuenca²⁸ y, con mayor precisión, utilizando factores de emisión específicos de las minas o de los yacimientos, ya que las cuencas carboníferas tienen yacimientos con diferentes capacidades para contener metano²⁹. Los factores de emisión pueden calcularse midiendo el contenido de gas de las vetas muestreadas a partir de testigos de perforación de las exploraciones³⁰. Por tanto, los explotadores mineros deben realizar mediciones de las emisiones de metano en las minas de carbón a cielo abierto utilizando estos factores de emisión.

(46) Por consiguiente, los explotadores mineros deben realizar mediciones y cuantificaciones continuas de las emisiones de metano procedentes de los pozos de

23. Reglamento (CE) n.º 166/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativo al establecimiento de un registro europeo de emisiones y transferencias de contaminantes y por el que se modifican las Directivas 91/689/CEE y 96/61/CE del Consejo (DO L 33 de 4.2.2006, p. 1).

24. N. Kholod et al: «Global methane emissions from coal mining to continue growing even with declining coal production», *Journal of Cleaner Production*, vol. 256, 20 de mayo de 2020, 120489.

25. N. Kholod et al: «Global methane emissions from coal mining to continue growing even with declining coal production», *Journal of Cleaner Production*, vol. 256, 20 de mayo de 2020, 120489.

26. Emisiones de metano del sector energético en kilotoneladas, desglosadas por fuentes de categoría de emisiones, notificadas a la CMNUCC en abril de 2021 por la AEMA en nombre de la UE.

27. UNECE: «Best Practice Guidance for Effective Management of Coal Mine Methane at National Level: Monitoring, Reporting, Verification and Mitigation», ECE Energy Series, n.º 71, 2021.

28. Directrices del IPCC de 2006 para los inventarios nacionales de gases de efecto invernadero.

29. Instituto Polaco de Geología: «The balance of mineral resources deposits in Poland as of 31 XII 2020», Varsovia, 2021. Disponible en <http://geoportal.pgi.gov.pl/surowce>.

30. UNECE: «Best Practice Guidance for Effective Management of Coal Mine Methane at National Level: Monitoring, Reporting, Verification and Mitigation», ECE Energy Series, n.º 71, 2021.

ventilación en las minas subterráneas de carbón, mediciones continuas del metano venteado y quemado en las estaciones de drenaje y utilizar factores de emisión específicos por lo que respecta a las minas de carbón a cielo abierto. Deben comunicar esos datos a las autoridades competentes.

(47) En la actualidad, la mitigación de las emisiones de metano puede lograrse mejor en las minas de carbón subterráneas, tanto en funcionamiento como cerradas o abandonadas. Actualmente, la mitigación efectiva de las emisiones de metano procedentes de las minas a cielo abierto, tanto en funcionamiento como cerradas o abandonadas, se ve limitada por la tecnología. No obstante, con el fin de apoyar la investigación y el desarrollo de tecnologías de mitigación de estas emisiones en el futuro, la vigilancia, la notificación y la verificación de la magnitud de dichas emisiones deben ser eficaces y detalladas.

(48) Las minas subterráneas son minas de carbón-vapor o de hulla coquizable. El carbón-vapor se utiliza principalmente como fuente de energía, y la hulla coquizable se utiliza como combustible y como reactivo en el proceso de fabricación de acero. Tanto la hulla coquizable como el carbón-vapor deben ser objeto de medición, notificación y verificación de emisiones de metano.

(49) En el caso de las minas de carbón subterráneas en funcionamiento, la mitigación de las emisiones de metano debe llevarse a cabo mediante la eliminación gradual del venteo y la combustión en antorcha. En el caso de las minas de carbón subterráneas cerradas o abandonadas, a pesar de que inundar la mina puede evitar que se produzcan emisiones de metano, esto no se hace sistemáticamente y entraña riesgos para el medio ambiente. También debe eliminarse progresivamente el venteo y la combustión en antorcha en estas minas. Dado que las limitaciones geológicas y los factores medioambientales impiden adoptar un enfoque único para mitigar las emisiones de metano de las minas de carbón subterráneas abandonadas³¹, los Estados miembros deben establecer su propio plan de mitigación, teniendo en cuenta dichas limitaciones y la viabilidad técnica de la mitigación del AMM.

(50) A raíz de una propuesta de la Comisión, el 28 de junio de 2021, el Consejo adoptó la nueva base jurídica del Fondo de Investigación del Carbón y del Acero³², que prevé el apoyo a la investigación y la innovación para dar un nuevo uso a las minas de carbón anteriormente en funcionamiento o minas de carbón en proceso de cierre y a las infraestructuras conexas, en consonancia con el objetivo general de abandonar el carbón y con el Mecanismo para una Transición Justa. En este contexto, uno de los principales objetivos del nuevo programa del Fondo de Investigación del Carbón y del Acero para los próximos años será minimizar el impacto medioambiental de las minas de carbón en transición, en particular por lo que se refiere a las emisiones de metano.

(51) La Unión depende de las importaciones para el 70% de su consumo de antracita, el 97% de su consumo de petróleo y el 90% de su consumo de gas fósil. No hay conocimientos precisos sobre la magnitud, el origen o la naturaleza de las emisiones de metano vinculadas a la energía fósil consumida en la Unión pero que se producen en terceros países.

(52) Los efectos del calentamiento global causados por las emisiones de metano son transfronterizos. Aunque algunos países productores de energía fósil están empezando a actuar a nivel nacional para reducir las emisiones de metano de sus secto-

31. UNECE: «Best Practice Guidance for Effective Methane Recovery and Use from Abandoned Mines», 2019.

32. Decisión (UE) 2021/1094 del Consejo, de 28 de junio de 2021, por la que se modifica la Decisión 2008/376/CE relativa a la aprobación del Programa de Investigación del Fondo de Investigación del Carbón y del Acero y a las directrices técnicas plurianuales de dicho Programa (DO L 236 de 5.7.2021, p. 69). Decisión (UE) 2021/1207 del Consejo, de 19 de julio de 2021, que modifica la Decisión 2003/77/CE por la que se establecen las directrices financieras plurianuales para la gestión del fondo CECA en liquidación y, tras el cierre de la liquidación, de los Activos del Fondo de Investigación del Carbón y del Acero (DO L 261 de 22.7.2021, p. 47). Decisión (UE) 2021/1208 del Consejo, de 19 de julio de 2021, que modifica la Decisión 2003/76/CE por la que se establecen las disposiciones necesarias para la aplicación del Protocolo sobre las consecuencias financieras de la expiración del Tratado CECA y el Fondo de Investigación del Carbón y del Acero, anejo al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (DO L 261 de 22.7.2021, p. 54).

res energéticos, muchos exportadores no están sujetos a ninguna reglamentación en sus respectivos mercados nacionales. Estos explotadores necesitan incentivos claros para tomar medidas sobre sus emisiones de metano, por lo que debe ponerse a disposición de los mercados información transparente sobre las emisiones de metano.

(53) En la actualidad, existen pocos datos precisos (nivel 3 de la CMNUCC o equivalente) sobre las emisiones internacionales de metano. Muchos países exportadores de combustibles fósiles no han presentado hasta ahora datos completos de inventario a la CMNUCC. Al mismo tiempo, existen pruebas de grandes aumentos de las emisiones de metano procedentes de las actividades de producción de petróleo y gas a escala mundial, que han pasado de 65 a 80 millones de toneladas anuales en los últimos 20 años³³.

(54) Como se anunció en la Comunicación sobre la Estrategia de la UE sobre el Metano³⁴, la Unión se ha comprometido a trabajar en cooperación con sus socios energéticos y otros países clave importadores de energía fósil para hacer frente a las emisiones de metano a escala mundial. La diplomacia energética sobre las emisiones de metano ya ha dado resultados importantes. En septiembre de 2021, la Unión y los Estados Unidos anunciaron el Compromiso Mundial sobre el Metano, compromiso político para reducir las emisiones mundiales de metano en un 30% de aquí a 2030 (respecto a los niveles de 2020) que se puso en marcha en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP 26), celebrada en noviembre de 2021 en Glasgow. Más de cien países han comprometido su apoyo, lo que representa casi la mitad de las emisiones antropogénicas mundiales de metano. El Compromiso Mundial sobre el Metano incluye el compromiso de progresar en la aplicación de los mejores métodos de inventario disponibles para cuantificar las emisiones de metano, con especial atención a las fuentes de emisiones elevadas.

(55) Además, el Observatorio Internacional de Emisiones de Metano (IMEO) desempeñará un papel importante de liderazgo en el aumento de la transparencia de las emisiones mundiales de metano del sector energético. El Consejo respaldó la creación del IMEO en sus Conclusiones de enero de 2021 sobre la diplomacia climática y energética³⁵.

(56) La Comisión colaborará con el IMEO para establecer un «índice de suministro de metano», tal como se menciona explícitamente en la Comunicación sobre la Estrategia de la UE sobre el Metano³⁶. Este índice proporcionará datos sobre las emisiones de metano procedentes de diferentes fuentes de energía fósil de todo el mundo (incluidas las estimaciones y mediciones a nivel de fuente, así como el seguimiento aéreo / por satélite), permitiendo así a los compradores de energía fósil tomar decisiones informadas de compra basándose en las emisiones de metano procedentes de fuentes de energía fósil.

(57) Paralelamente a su fructífera labor diplomática para alcanzar estos compromisos mundiales, la Unión está fomentando una reducción significativa de las emisiones de metano a escala mundial, en particular en los países que suministran energía fósil a la Unión.

(58) Por consiguiente, debe exigirse a los importadores de energía fósil en la Unión que faciliten a los Estados miembros información sobre las medidas relacionadas con la medición, notificación y mitigación de las emisiones de metano efectuadas por los exportadores, en particular la aplicación de medidas reglamentarias o voluntarias para controlar sus emisiones de metano, incluidas medidas como los reconocimientos de detección y reparación de fugas o medidas para controlar y restringir el venteo y la combustión en antorcha del metano. Los niveles de medición y notificación establecidos en los requisitos de información aplicados a los impor-

33. T. Lauvaux et al.: «Global Assessment of Oil and Gas Methane Ultra-Emitters», 2021.

34. COM(2020) 663 final.

35. 5263/21 TI/eb 1 RELEX.1.C

36. COM(2020) 663 final.

tadores corresponden a los exigidos a los explotadores de la Unión en el presente Reglamento, contemplados en los considerandos 24 a 26 y 46. La información sobre las medidas de control de las emisiones de metano no es más gravosa que la exigida a los explotadores de la Unión.

(59) Los Estados miembros deben comunicar dicha información a la Comisión. A partir de esa información, la Unión debe crear y gestionar una base de datos de transparencia para las importaciones de energía fósil en la Unión, detallando si las empresas exportadoras se han adherido a la OGMP, en el caso de las empresas de petróleo y gas, y en el caso de las empresas de carbón, a una norma equivalente reconocida a escala internacional o de la Unión, en la medida en que dicha medida se haya creado. Esta información debe demostrar el grado de compromiso de las empresas de los países exportadores con la medición, notificación y verificación de sus emisiones de metano con arreglo a los métodos de notificación de nivel 3 de la CM-NUCC. Esta base de datos de transparencia serviría de fuente de información para las decisiones de compra de los importadores de energía fósil en la Unión, así como para otras partes interesadas y el público en general. La base de datos de transparencia también debe reflejar los esfuerzos realizados por las empresas de la Unión y las empresas que exportan energía fósil a la Unión para medir, notificar y reducir sus emisiones de metano. También debe incluir información sobre las medidas reglamentarias de medición, notificación y mitigación adoptadas por los países en los que se produce energía fósil.

(60) Además, la Unión debe poner en marcha un instrumento de seguimiento mundial de los emisores de metano que facilite información sobre la magnitud, la recurrencia y la ubicación de las fuentes de emisiones de metano elevadas. Esto debería seguir potenciando resultados reales y demostrables de la aplicación de la normativa sobre el metano y de medidas eficaces de mitigación por parte de las empresas de la Unión y las empresas que suministran energía fósil a la Unión. El instrumento debe reunir información procedente de varios proveedores y servicios de datos certificados, incluido el componente Copernicus del Programa Espacial de la UE y el IMEO. El instrumento debe servir de base para los diálogos bilaterales de la Comisión con los países afectados a fin de debatir los diferentes escenarios previstos para las políticas y medidas en materia de emisiones de metano.

(61) La combinación de las medidas mencionadas en los considerandos 58 a 60 deberían aumentar la transparencia para los compradores, permitiéndoles tomar decisiones informadas sobre el abastecimiento, y aumentar la probabilidad de que se adopten más soluciones de mitigación del metano en todo el mundo. Además, deberían incentivar en mayor medida a las empresas internacionales para que se adhieran a referentes internacionales de medición y notificación del metano, como la OGMP, o para que adopten medidas eficaces de medición, notificación y mitigación. Estas medidas están concebidas como la base de un enfoque gradual para aumentar el nivel de rigor de las medidas aplicables a las importaciones. Por consiguiente, la Comisión debe estar facultada para modificar o añadir requisitos de notificación aplicables a los importadores. La Comisión debe asimismo evaluar la aplicación de dichas medidas y, si lo considera oportuno, presentar propuestas de revisión para imponer medidas más estrictas a los importadores y garantizar un nivel comparable de eficacia de las medidas aplicables en terceros países para vigilar, notificar, verificar y mitigar las emisiones de metano. La evaluación debe tener en cuenta el trabajo realizado por el IMEO, incluidos el índice de suministro de metano, la base de datos de transparencia y el instrumento de seguimiento mundial de los emisores de metano. Si la Comisión considera apropiado aumentar el nivel de rigor de las medidas aplicables a las importaciones, reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante sus trabajos preparatorios, incluida la consulta a los terceros países correspondientes.

(62) Los Estados miembros deben velar por que las infracciones del presente Reglamento reciban sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, que pueden incluir multas y multas coercitivas, y adoptar todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones, para tener un efecto disuasorio significativo, deben ser adecuadas al tipo de infracción, a la posible ventaja para el explotador y al tipo y gravedad del daño medioambiental. Al imponer sanciones, debe tenerse debidamente en cuenta la naturaleza, gravedad y duración de la infracción en cuestión. La imposición de sanciones debe ser proporcionada y cumplir el Derecho de la Unión y nacional, especialmente las garantías procesales aplicables, así como los principios de la Carta de los Derechos Fundamentales.

(63) A fin de garantizar una mayor coherencia, debe establecerse una lista de los tipos de infracciones que deben ser objeto de sanciones. A fin de facilitar una aplicación más coherente de las sanciones, deben establecerse criterios comunes no exhaustivos e indicativos para la aplicación de sanciones. El efecto disuasorio de las sanciones debe reforzarse mediante la posibilidad de publicar la información relativa a las sanciones impuestas por los Estados miembros, de conformidad con los requisitos de protección de datos establecidos en los Reglamentos (UE) 2016/679³⁷ y (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁸.

(64) Como consecuencia de las disposiciones que prevén que las inversiones de los explotadores regulados se tengan en cuenta en la fijación de tarifas, debe modificarse el Reglamento (UE) 2019/942 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹ para encomendar a la ACER la tarea de poner a disposición un conjunto de indicadores y valores de referencia para comparar los costes unitarios de inversión vinculados a la medición, notificación y reducción de las emisiones de metano para proyectos comparables.

(65) A fin de definir los elementos de la eliminación gradual del venteo y la combustión en antorcha en las minas de hulla coquizable, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de restricciones al venteo de metano procedente de los pozos de ventilación de las minas de hulla coquizable. Además, a fin de que pueda exigirse más información a los importadores, según resulte necesario, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea con el fin de completar el presente Reglamento modificando la información que deben facilitar los importadores, o añadiendo información nueva. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(66) Para garantizar unas condiciones de ejecución uniformes, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar normas detalladas relativas a

37. Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

38. Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

39. Reglamento (UE) 2019/942 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, por el que se crea la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (DO L 158 de 14.6.2019, p. 22).

los formatos comunes para las notificaciones, de conformidad con el artículo 291 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁰.

(67) Debe concederse a los explotadores y autoridades competentes un plazo razonable de tiempo para que adopten las medidas preparatorias necesarias para cumplir los requisitos del presente Reglamento.

(68) Puesto que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la medición, notificación y verificación exactas y la reducción de las emisiones de metano en el sector energético, no puede ser alcanzado por los Estados miembros de forma individual y puede, por consiguiente, debido a sus dimensiones, lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado 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 dicho objetivo.

Han adoptado el presente reglamento:

Capítulo 1. Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece normas para la medición, notificación y verificación exactas de las emisiones de metano del sector energético en la Unión, así como para la reducción de dichas emisiones, en particular mediante reconocimientos de detección y reparación de fugas y restricciones del venteo y la combustión en antorcha. El presente Reglamento también establece normas sobre los instrumentos que garantizan la transparencia de las emisiones de metano procedentes de las importaciones de energía fósil en la Unión.

2. El presente Reglamento se aplica a:

- a) la exploración y producción de petróleo y gas fósil, así como la recolección y el tratamiento de gas fósil;
- b) el transporte, la distribución y el almacenamiento subterráneo de gas y las terminales de gas licuado que funcionen con metano fósil o renovable (tanto biometano como metano sintético);
- c) las minas de carbón tanto subterráneas como a cielo abierto en funcionamiento, así como las minas de carbón subterráneas cerradas y abandonadas.

3. El presente Reglamento se aplica a las emisiones de metano que se producen fuera de la Unión en lo que respecta a los requisitos de información aplicables a los importadores, a la base de datos de transparencia sobre el metano y al instrumento de seguimiento de los emisores de metano.

Artículo 2. Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «emisiones de metano»: todas las emisiones directas procedentes de todos los componentes que son fuentes potenciales de emisiones de metano, ya sea como resultado de un venteo deliberado o involuntario, de una combustión incompleta en antorcha o procedentes de otros componentes y de fugas involuntarias;
- 2) «gestor de la red de transporte»: el significado que se le atribuye en el [artículo 2, punto 4, de la Directiva 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴¹] [*se adaptará con arreglo a la propuesta de refundición en curso*];

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

41. Directiva 2009/73/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior del gas natural y por la que se deroga la Directiva 2003/55/CE (DO L 211 de 14.8.2009, p. 94).

3) «gestor de la red de distribución»: el significado que se le atribuye en el [artículo 2, punto 6, de la Directiva 2009/73/CE] [*se adaptará con arreglo a la propuesta de refundición en curso*];

4) «explotador»: persona física o jurídica que explota o controla un activo o, cuando la normativa nacional así lo disponga, que ostente, por delegación, un poder económico determinante sobre el funcionamiento técnico del activo;

5) «explotador minero»: persona física o jurídica que explota o controla una mina de carbón o, cuando la normativa nacional así lo disponga, que ostente, por delegación, un poder económico determinante sobre el funcionamiento técnico de una mina de carbón;

6) «verificación»: actividades realizadas por un verificador para evaluar la conformidad de los informes transmitidos por los explotadores y los explotadores mineros;

7) «verificador»: persona jurídica, distinta de las autoridades competentes nombradas de conformidad con el artículo 4 del presente Reglamento, que lleva a cabo actividades de verificación y que está acreditada por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008, o persona física autorizada de otro modo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, de dicho Reglamento, en el momento en que se emite una declaración de verificación;

8) «fuente»: componente o estructura geológica que libera metano a la atmósfera, de forma deliberada o involuntaria, intermitente o continuada;

9) «activo»: unidad empresarial o de explotación que puede estar compuesta por varias instalaciones o emplazamientos, incluidos los activos que están bajo el control de explotación del explotador (activos explotados) y los activos que no lo están (activos no explotados);

10) «factor de emisión»: coeficiente que cuantifica las emisiones o absorciones de un gas por unidad de actividad, a menudo basado en una muestra de datos de medición que se promedian para determinar un índice representativo de emisiones para un nivel dado de actividad bajo unas condiciones dadas de funcionamiento;

11) «factor de emisión genérico»: factor de emisión estandarizado para cada tipo de fuente de emisión, obtenido a partir de inventarios o bases de datos pero que, en cualquier caso, no está verificado mediante mediciones directas;

12) «factor de emisión específico»: factor de emisión obtenido a partir de mediciones directas;

13) «medición directa»: cuantificación directa de las emisiones de metano a nivel de fuente con un dispositivo de medición de metano;

14) «emisiones de metano a nivel de emplazamiento»: todas las fuentes de emisión dentro de un activo;

15) «medición a nivel de emplazamiento»: medición descendente que necesita generalmente el uso de sensores montados en una plataforma móvil, como vehículos, drones, aeronaves, embarcaciones y satélites, u otros medios, para obtener una visión completa de las emisiones del emplazamiento en su totalidad;

16) «empresa»: persona física o jurídica que realiza al menos una de las funciones siguientes: explotación, exploración y producción de petróleo y gas fósil; recolección y tratamiento de gas fósil; y transporte, distribución y almacenamiento subterráneo de gas, incluido el gas fósil licuado;

17) «reconocimiento de detección y reparación de fugas»: reconocimiento destinado a detectar las fuentes de emisiones de metano, incluidas las fugas y el venteo involuntario;

18) «venteo»: liberación a la atmósfera de metano sin quemar, ya sea de forma intencionada a partir de procesos, actividades o dispositivos diseñados para tal fin, o de forma no intencionada en caso de mal funcionamiento o de motivos geológicos;

19) «combustión en antorcha»: combustión controlada de metano para eliminarlo, realizada en un dispositivo diseñado para dicha combustión;

20) «emergencia»: situación temporal, inesperada e infrecuente en la que la emisión de metano es inevitable y necesaria para evitar un impacto negativo inmediato y sustancial en la seguridad humana, la salud pública o el medio ambiente; se excluyen las situaciones derivadas de las siguientes circunstancias o relacionadas con ellas:

a) que el explotador no haya instalado equipos adecuados de capacidad suficiente para el ritmo y la presión de producción previstos o reales;

b) que el explotador no limite la producción cuando el ritmo de producción supere la capacidad del equipo o del sistema de recolección correspondiente, excepto cuando el exceso de producción se deba a una emergencia, a un mal funcionamiento o a una reparación no programada del *downstream* y no se prolongue más de ocho horas a partir del momento de la notificación del problema de capacidad del *downstream*;

c) un mantenimiento programado;

d) una negligencia del explotador;

e) fallos repetidos, es decir, cuatro o más fallos del mismo equipo en los treinta días precedentes;

21) «mal funcionamiento»: fallo o avería repentino e inevitable del equipo que escape al control razonable del explotador y perturba sustancialmente las operaciones; no incluye los fallos o averías causados total o parcialmente por un mantenimiento deficiente, un manejo descuidado u otro fallo o avería evitables del equipo;

22) «combustión rutinaria en antorcha»: combustión en antorcha durante la producción normal de petróleo o gas fósil y en ausencia de instalaciones suficientes o geología que se preste para reinyectar metano, utilizarlo *in situ* o enviarlo a un mercado;

23) «antorcha»: dispositivo equipado con un quemador utilizado para la combustión del metano;

24) «pozo inactivo»: pozo de petróleo o gas, o emplazamiento de un pozo, en el que han cesado las operaciones de exploración o producción durante al menos un año;

25) «descontaminación»: proceso de limpieza de las aguas y los suelos contaminados;

26) «rehabilitación»: proceso de devolver el suelo y la vegetación de un pozo o del emplazamiento de un pozo a unas condiciones similares a las que existían antes de que se perturbaran;

27) «mina de carbón»: emplazamiento en el que se extrae o se ha extraído carbón, incluidos terrenos, excavaciones, galerías subterráneas, pozos, excavaciones subterráneas escalonadas, túneles y accesos, estructuras, instalaciones, equipos, maquinaria y herramientas, situados a cielo abierto o subterráneos, y utilizados en, o resultantes de, las labores de extracción de lignito, carbón subbituminoso, carbón bituminoso o antracita de sus yacimientos naturales en la tierra por cualquier medio o método, incluidas las labores de preparación del carbón para ser extraído;

28) «mina de carbón en funcionamiento»: mina de carbón cuyos ingresos proceden, en mayor parte, de la extracción de lignito, carbón subbituminoso, carbón bituminoso o antracita, y en la que se cumple al menos una de las condiciones siguientes:

a) se está llevando a cabo el desarrollo de la mina;

b) se ha producido carbón en los últimos noventa días;

c) los ventiladores de la mina están operativos;

29) «mina de carbón subterránea»: mina de carbón en la que el carbón se extrae haciendo túneles en la tierra hasta llegar al yacimiento de carbón, el cual se extrae a continuación con equipos de minería subterránea (como cortadoras y maquinaria para minería continua, por tajo largo y tajo corto) y se transporta a la superficie;

30) «mina de carbón a cielo abierto»: mina de carbón en la que el carbón se encuentra cerca de la superficie y puede extraerse eliminando las capas de roca y suelo que lo recubren;

31) «pozo de ventilación»: pasaje vertical utilizado para llevar aire fresco bajo tierra o para extraer metano y otros gases de una mina de carbón subterránea;

32) «estación de drenaje»: estación que colecta el metano procedente de un sistema de drenaje de gas de una mina de carbón;

33) «sistema de drenaje»: sistema que puede abarcar varias fuentes de metano y que drena el gas rico en metano procedente de las vetas de carbón o de los estratos rocosos circundantes y lo transporta a una estación de drenaje;

34) «actividades posteriores a la extracción»: actividades realizadas después de que el carbón haya sido extraído y llevado a la superficie, tales como la manipulación, el tratamiento, el almacenamiento y el transporte del carbón;

35) «medición continua»: medición cuya lectura se toma al menos cada minuto;

36) «metano del aire de ventilación»: metano emitido por vetas de carbón y otros estratos que contienen gas, que entra en el aire de ventilación y se escapa por el pozo de ventilación;

37) «yacimiento de carbón»: área de terreno que contiene una cantidad significativa de carbón explotable, definida según la metodología del Estado miembro para documentar los yacimientos minerales geológicos;

38) «mina de carbón cerrada»: mina de carbón cuyo explotador, propietario o licenciatario está identificado, y que se ha cerrado de conformidad con los requisitos aplicables en materia de concesión de licencias u otros reglamentos aplicables;

39) «mina de carbón abandonada»: mina de carbón cuyo explotador, propietario o licenciatario no se puede identificar, o que no se ha cerrado de manera regulada;

40) «mina de hulla coquizable»: mina en la que al menos el 50% de la producción media de los tres últimos años disponibles es hulla coquizable, tal como se define en el anexo B del Reglamento (CE) n.º 1099/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴²;

41) «importador»: persona física o jurídica establecida en la Unión que, en el marco de una actividad comercial, introduce en el mercado de la Unión energía fósil procedente de un tercer país.

Artículo 3. Costes de los explotadores regulados

1. Al fijar o aprobar las tarifas de transporte o distribución o las metodologías que deben utilizar los gestores de redes de transporte, los gestores de redes de distribución, los gestores de terminales de gas fósil licuado u otras empresas reguladas, incluidos, en su caso, los gestores de almacenamiento subterráneo de gas, las autoridades reguladoras tendrán en cuenta los costes soportados y las inversiones realizadas para cumplir las obligaciones derivadas del presente Reglamento, en la medida en que correspondan a los de un gestor regulado eficiente y estructuralmente comparable.

2. Cada tres años, la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER) establecerá y publicará un conjunto de indicadores y valores de referencia correspondientes para la comparación de los costes unitarios de inversión relacionados con la medición, notificación y reducción de las emisiones de metano para proyectos comparables.

Capítulo 2. Autoridades competentes y verificación independiente

Artículo 4. Autoridades competentes

1. Cada Estado miembro designará una o varias autoridades competentes responsables de vigilar la aplicación del presente Reglamento y de exigir su cumplimiento.

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y datos de contacto de las autoridades competentes a más tardar el [tres meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. Los Estados miembros informarán sin dilación a la Comisión de cualquier cambio en los nombres o datos de contacto de las autoridades competentes.

⁴². Reglamento (CE) n.º 1099/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, relativo a las estadísticas sobre energía (DO L 304 de 14.11.2008, p. 1).

2. La Comisión elaborará y publicará una lista de las autoridades competentes y la actualizará con regularidad.

3. Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes dispongan de competencias y recursos adecuados para cumplir las obligaciones establecidas en el presente Reglamento.

Artículo 5. Cometido de las autoridades competentes

1. Las autoridades competentes adoptarán las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

2. Los explotadores y los explotadores mineros prestarán a las autoridades competentes toda la asistencia necesaria para permitir o facilitar el desempeño del cometido de las autoridades competentes a que se refiere el presente Reglamento, en particular en lo que se refiere al acceso a las instalaciones y a la presentación de documentación o registros.

3. Las autoridades competentes cooperarán entre sí y con la Comisión y, en caso necesario, con las autoridades de terceros países, a fin de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento. La Comisión podrá crear una red de autoridades competentes para fomentar la cooperación, con los mecanismos necesarios para intercambiar información y mejores prácticas y hacer posible la celebración de consultas.

4. Cuando los informes deban hacerse públicos según lo dispuesto en el presente Reglamento, las autoridades competentes los pondrán a disposición del público de forma gratuita, en un sitio web designado y en un formato de libre acceso, descargable y editable.

Cuando la información se mantenga confidencial según lo dispuesto en el artículo 4 de la Directiva 2003/4/CE, las autoridades competentes indicarán el tipo de información no divulgada y los motivos de su no divulgación.

Artículo 6. Inspecciones

1. Las autoridades competentes llevarán a cabo inspecciones periódicas para comprobar que los explotadores o los explotadores mineros cumplen los requisitos establecidos en el presente Reglamento. La primera inspección se completará a más tardar el *[18 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*.

2. Las inspecciones incluirán, cuando proceda, controles de las instalaciones o auditorías sobre el terreno, exámenes de la documentación y los registros que demuestren el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, la detección de emisiones de metano y mediciones de la concentración, así como cualquier acción de seguimiento emprendida por la autoridad competente o en su nombre para comprobar y promover la conformidad del emplazamiento o las instalaciones con los requisitos del presente Reglamento.

Cuando una inspección haya puesto de manifiesto un incumplimiento grave de los requisitos del presente Reglamento, las autoridades competentes emitirán una notificación con las medidas correctoras que deberá adoptar el explotador o el explotador minero, como parte del informe mencionado en el apartado 5.

3. Tras la primera inspección mencionada en el apartado 1, las autoridades competentes elaborarán programas de inspecciones rutinarias. El período entre inspecciones se basará en una evaluación del riesgo medioambiental, y no excederá de dos años. Cuando una inspección ponga de manifiesto un incumplimiento grave de los requisitos del presente Reglamento, la siguiente inspección se llevará a cabo en el plazo de un año.

4. Las autoridades competentes llevarán a cabo inspecciones no rutinarias:

a) para investigar las denuncias fundamentadas a que se refiere el artículo 7 y los casos de incumplimiento lo antes posible a partir de la fecha en que las autoridades competentes tengan conocimiento de tales denuncias o incumplimientos;

b) para comprobar que las reparaciones de fugas o las sustituciones de componentes se hayan efectuado según lo dispuesto en el artículo 14.

5. Después de cada inspección, las autoridades competentes elaborarán un informe en el que se describan la base jurídica de la inspección, las etapas del procedimiento seguido, las conclusiones pertinentes y las recomendaciones relativas a las medidas que debe adoptar el explotador o el explotador minero.

El informe se notificará al explotador en cuestión y se hará público en el plazo de dos meses a partir de la fecha de la inspección. Cuando la elaboración del informe haya estado motivada por una denuncia presentada en virtud del artículo 7, las autoridades competentes notificarán al denunciante la publicación del informe.

Las autoridades competentes harán público el informe según lo dispuesto en la Directiva 2003/4/CE. Cuando la información se mantenga confidencial según lo dispuesto en el artículo 4 de esa misma Directiva, las autoridades competentes indicarán en el informe el tipo de información no divulgada y los motivos de su no divulgación.

6. Los explotadores y los explotadores mineros adoptarán todas las medidas necesarias establecidas en el informe a que se refiere el apartado 5 en el plazo fijado por las autoridades competentes o en otro plazo acordado con ellas.

Artículo 7. Denuncias presentadas ante las autoridades competentes

1. Toda persona física o jurídica que considere que ha sufrido un perjuicio como consecuencia del incumplimiento de los requisitos del presente Reglamento por parte de explotadores o explotadores mineros podrá presentar una denuncia por escrito ante las autoridades competentes.

2. Las denuncias deberán estar debidamente justificadas y contener pruebas suficientes del presunto incumplimiento y del perjuicio que resulta de este.

3. Cuando resulte patente que la denuncia no aporta pruebas suficientes para justificar que se prosiga una investigación, las autoridades competentes informarán al denunciante de los motivos de su decisión de no proseguir una investigación.

4. Sin perjuicio de las normas aplicables con arreglo a la legislación nacional, las autoridades competentes mantendrán informado al denunciante de las medidas adoptadas en el procedimiento y, cuando proceda, le informarán de las vías de recurso alternativas adecuadas, como recurrir a los tribunales nacionales o cualquier otro procedimiento de reclamación nacional o internacional.

5. Sin perjuicio de las normas aplicables con arreglo al Derecho nacional y sobre la base de procedimientos comparables, las autoridades competentes fijarán y publicarán plazos indicativos para tomar una decisión sobre las denuncias.

Artículo 8. Actividades de verificación y declaración de verificación

1. Los verificadores evaluarán la conformidad de los informes de emisiones que les presenten los explotadores o explotadores mineros con arreglo al presente Reglamento. Evaluarán la conformidad de los informes con los requisitos establecidos en el presente Reglamento y revisarán todas las fuentes de datos y metodologías utilizadas para evaluar su fiabilidad, credibilidad y exactitud, en particular los puntos siguientes:

- a) elección y uso de factores de emisión;
- b) metodologías, cálculos, muestreos, distribuciones estadísticas y niveles de importancia para determinar las emisiones de metano;
- c) riesgos de medición o de notificación inadecuadas;
- d) sistemas de control o de aseguramiento de la calidad aplicados por los explotadores o explotadores mineros.

2. Al llevar a cabo las actividades de verificación contempladas en el apartado 1, los verificadores utilizarán las normas europeas o internacionales, gratuitas y de acceso público, sobre cuantificación de emisiones de metano cuya aplicación haya establecido la Comisión de conformidad con el apartado 5. Hasta la fecha en que la Comisión determine la aplicabilidad de dichas normas, los verificadores utilizarán las normas existentes europeas o internacionales para la cuantificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los verificadores podrán realizar comprobaciones *in situ* para determinar la fiabilidad, credibilidad y exactitud de las fuentes de datos y las metodologías empleadas.

3. Los verificadores emitirán una declaración de verificación que establezca la conformidad del informe de emisiones y especifique el trabajo de verificación realizado, cuando su evaluación concluya con garantías razonables que el informe de emisiones cumple los requisitos del presente Reglamento.

Los verificadores solo emitirán la declaración de verificación cuando haya datos e información fiables, creíbles y exactos que permitan determinar las emisiones de metano con un grado razonable de certeza, y a condición de que los datos notificados sean coherentes con los datos estimados, estén completos y carezcan de incoherencias.

Si la evaluación concluye que el informe de emisiones no cumple los requisitos del presente Reglamento, los verificadores informarán de ello al explotador o explotador minero, y este presentará sin demora al verificador un informe de emisiones revisado.

4. Los explotadores y los explotadores mineros prestarán toda la asistencia necesaria a los verificadores para permitir o facilitar el desempeño de las actividades de verificación, en particular en lo que se refiere al acceso a las instalaciones y a la presentación de documentación o registros.

5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 31 para completar el presente Reglamento incorporando y estableciendo la aplicabilidad de normas europeas o internacionales sobre cuantificación y medición de emisiones de metano a efectos del presente Reglamento.

Artículo 9. Independencia y acreditación de los verificadores

1. Los verificadores serán independientes de los explotadores y de los explotadores mineros y llevarán a cabo las actividades exigidas por el presente Reglamento en pro del interés general. A tal fin, ni los verificadores ni ninguna parte de la misma entidad jurídica podrán ser explotadores ni explotadores mineros, propietarios de un explotador o un explotador minero, ni ser propiedad de ellos, y los verificadores no tendrán relaciones con los explotadores o explotadores mineros que puedan afectar a su independencia e imparcialidad.

2. Los verificadores estarán acreditados por un organismo nacional de acreditación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008.

3. Cuando el presente Reglamento no contemple ninguna disposición específica en relación con la acreditación de los verificadores, se aplicarán las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

Artículo 10. Observatorio Internacional de Emisiones de Metano

1. Siempre y cuando se proteja el interés de la Unión, se asignará al Observatorio Internacional de Emisiones de Metano una función de verificación con respecto a los datos sobre emisiones de metano, en particular para las siguientes tareas:

a) agregación de los datos sobre emisiones de metano de acuerdo con los métodos estadísticos apropiados;

b) verificación de las metodologías y los procesos estadísticos empleados por las empresas para cuantificar los datos sobre emisiones de metano;

c) desarrollo de metodologías de agregación y análisis de datos conformes con las buenas prácticas científicas y estadísticas para garantizar un mayor nivel de precisión de las estimaciones de emisiones, con caracterización adecuada de la incertidumbre;

d) publicación de los datos notificados por la empresa agregados por fuente principal y por nivel de notificación, clasificados en activos explotados y no explotados, de conformidad con los requisitos de competencia y confidencialidad;

e) comunicación de discrepancias importantes halladas entre las fuentes de datos.

2. La Comisión podrá presentar al Observatorio Internacional de Emisiones de Metano los datos sobre las emisiones de metano puestas a su disposición por las autoridades competentes de conformidad con el presente Reglamento.

3. La información presentada por el Observatorio Internacional de Emisiones de Metano se pondrá a disposición del público y de la Comisión.

Capítulo 3. Emisiones de metano en los sectores del petróleo y el gas

Artículo 11. Ámbito de aplicación

El presente capítulo se aplica a las actividades contempladas en el artículo 1, apartado 2, letras a) y b).

Artículo 12. Seguimiento y presentación de informes

1. A más tardar el [12 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los explotadores presentarán a las autoridades competentes un informe sobre cada fuente, que contenga las emisiones estimadas de metano a nivel de fuente utilizando factores de emisión genéricos pero específicos de la fuente.

2. A más tardar el [24 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los explotadores presentarán también a las autoridades competentes un informe que contenga las mediciones directas de las emisiones de metano a nivel de fuente de los activos explotados. La presentación de informes a este nivel puede necesitar que se usen mediciones y muestreos a nivel de fuente como base para establecer factores de emisión específicos utilizados para estimar las emisiones.

3. A más tardar el [36 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, a partir de entonces, a más tardar el 30 de marzo de cada año, los explotadores presentarán a las autoridades competentes un informe que contenga mediciones directas de las emisiones de metano a nivel de fuente de los activos explotados a que se refiere el apartado 2, completado con mediciones de las emisiones de metano a nivel de instalación, permitiendo así la evaluación y verificación de las estimaciones a nivel de fuente agregadas por emplazamiento.

Antes de presentarlos a las autoridades competentes, los explotadores se asegurarán de que los informes establecidos en el presente apartado sean evaluados por un verificador e incluyan una declaración de verificación emitida de conformidad con los artículos 8 y 9.

4. A más tardar el [36 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], las empresas establecidas en la Unión presentarán a las autoridades competentes un informe que contenga las mediciones directas de las emisiones de metano a nivel de fuente de los activos no explotados. La presentación de informes a este nivel puede necesitar que se usen mediciones y muestreos a nivel de fuente como base para establecer factores de emisión específicos utilizados para estimar las emisiones.

5. A más tardar el [48 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, a partir de entonces, a más tardar el 30 de marzo de cada año, las empresas establecidas en la Unión presentarán a las autoridades competentes un informe que contenga mediciones directas de las emisiones de metano a nivel de fuente de los activos no explotados a que se refiere el apartado 4, completado con mediciones de las emisiones de metano a nivel de emplazamiento, permitiendo así la evaluación y verificación de las estimaciones a nivel de fuente agregadas por emplazamiento.

Antes de presentarlos a las autoridades competentes, las empresas se asegurarán de que los informes establecidos en el presente apartado sean evaluados por un verificador e incluyan una declaración de verificación emitida de conformidad con los artículos 8 y 9.

6. Los informes contemplados en el presente artículo abarcarán el último año civil disponible e incluirán, como mínimo, la siguiente información:

a) el tipo y la ubicación de la fuente de emisión;

- b) los datos por cada tipo de fuente de emisión detallada;
- c) información detallada sobre las metodologías de cuantificación empleadas para medir las emisiones de metano;
- d) todas las emisiones de metano de los activos explotados;
- e) el porcentaje de propiedad y las emisiones de metano procedentes de activos no explotados multiplicadas por el porcentaje de propiedad;
- f) una lista de las entidades con control operativo de los activos no explotados.

La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, un modelo para los informes a que se refieren los apartados 2, 3, 4 y 5. Dichos actos de ejecución se adoptarán de acuerdo con el procedimiento a que se refiere el artículo 32, apartado 2.

7. Para las mediciones a nivel de emplazamiento a que se refieren los apartados 3 y 5, se utilizarán tecnologías de cuantificación adecuadas que puedan proporcionar estas mediciones.

8. En caso de discrepancias significativas entre las emisiones cuantificadas utilizando métodos a nivel de fuente y las resultantes de la medición a nivel de emplazamiento, se llevarán a cabo mediciones adicionales dentro del mismo período de notificación.

9. Las mediciones de las emisiones de metano de las infraestructuras de gas se llevarán a cabo con arreglo a las normas europeas (CEN) o internacionales (ISO) de cuantificación de emisiones de metano.

10. Cuando la información se mantenga confidencial según lo dispuesto en la Directiva (UE) 2016/943 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴³, los explotadores indicarán en el informe el tipo de información no divulgada y los motivos de su no divulgación.

11. Las autoridades competentes pondrán a disposición del público y de la Comisión los informes contemplados en el presente artículo en un plazo de tres meses a partir de la fecha en que los agentes económicos la hayan presentado y de conformidad con el artículo 5, apartado 4.

Artículo 13. Obligación general de mitigación

Los explotadores tomarán todas las medidas a su alcance para prevenir y reducir al mínimo las emisiones de metano en sus operaciones.

Artículo 14. Detección y reparación de fugas

1. A más tardar el [3 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los explotadores presentarán a las autoridades competentes un programa de detección y reparación de fugas, que explicará de forma pormenorizada el contenido de los reconocimientos que se llevarán a cabo de conformidad con los requisitos del presente artículo.

Las autoridades competentes podrán exigir al explotador que modifique el programa teniendo en cuenta los requisitos del presente Reglamento.

2. A más tardar el [6 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los explotadores llevarán a cabo un reconocimiento de todos los componentes pertinentes que estén bajo su responsabilidad, de conformidad con el programa de detección y reparación de fugas a que se refiere el apartado 1.

A continuación, los reconocimientos de detección y reparación de fugas se repetirán cada tres meses.

3. Para realizar los reconocimientos, los explotadores utilizarán dispositivos que permitan detectar emisiones de metano de 500 partes por millón o más procedentes de componentes.

4. Los explotadores repararán o sustituirán todos los componentes que emitan 500 partes por millón o más de metano.

43. Directiva (UE) 2016/943 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, relativa a la protección de los conocimientos técnicos y la información empresarial no divulgados (secretos comerciales) contra su obtención, utilización y revelación ilícitas (DO L 157 de 15.6.2016, p. 1).

La reparación o la sustitución de los componentes a que se refiere el párrafo primero se llevará a cabo inmediatamente después de la detección, o lo antes posible a partir de esa fecha, y a más tardar cinco días después de la detección siempre y cuando los explotadores puedan demostrar que existen factores técnicos o de seguridad que no permiten una actuación inmediata y establezcan un calendario de reparación y seguimiento.

Los factores técnicos y de seguridad que no permitan una actuación inmediata, tal como se menciona en el párrafo segundo, se limitarán a tener en cuenta la seguridad del personal y las personas que se encuentren a proximidad, los impactos ambientales, la concentración de la pérdida de metano, la accesibilidad al componente y la disponibilidad de recambios del componente. Los factores de impacto ambiental pueden incluir casos en los que la reparación podría provocar emisiones de metano más elevadas que en ausencia de reparación.

Cuando sea necesario efectuar un paro del sistema antes de que pueda llevarse a cabo la reparación o sustitución, los explotadores reducirán al mínimo la fuga en el plazo de un día a partir de la detección y repararán la fuga antes de que finalice el siguiente paro programado del sistema o en el plazo de un año, lo que sea más rápido.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los explotadores harán un reconocimiento de los componentes que durante alguno de los reconocimientos anteriores hayan dado un resultado de emisiones de metano igual o superior a 500 partes por millón, lo antes posible tras la reparación realizada con arreglo al apartado 4 y en un plazo máximo de quince días a partir de esa fecha, a fin de comprobar que la reparación ha tenido éxito.

No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los explotadores harán un reconocimiento los componentes que hayan dado un resultado de emisiones de metano inferior a 500 partes por millón, a más tardar tres meses después de la detección de las emisiones, para comprobar si ha cambiado la intensidad de las pérdidas de metano.

Cuando se detecte un riesgo mayor para la seguridad o un riesgo mayor de pérdidas de metano, las autoridades competentes podrán recomendar que se realicen reconocimientos de los componentes pertinentes con mayor frecuencia.

6. Sin perjuicio de las obligaciones de notificación dispuestas en el apartado 7, los explotadores registrarán todas las fugas detectadas, independientemente de su tamaño, y las controlarán continuamente para garantizar que se reparan de conformidad con el apartado 4.

Los explotadores conservarán el registro durante al menos diez años y facilitarán dicha información a las autoridades competentes cuando estas la soliciten.

7. En el plazo de un mes después de cada reconocimiento, los explotadores presentarán a las autoridades competentes del Estado miembro en el que estén situados los activos en cuestión un informe con los resultados del reconocimiento y un programa de reparación y seguimiento. El informe incluirá, como mínimo, los elementos establecidos en el anexo I.

Las autoridades competentes podrán exigir al explotador que modifique el informe o el programa de reparación y seguimiento teniendo en cuenta los requisitos del presente Reglamento.

8. Los explotadores podrán delegar cualquiera de las tareas establecidas en el presente artículo. Las tareas delegadas no afectarán a la responsabilidad de los explotadores ni afectarán a la eficacia de la supervisión por parte de las autoridades competentes.

9. Los Estados miembros velarán por que los proveedores de servicios dispongan de sistemas de certificación, acreditación o sistemas de cualificación equivalentes, incluidos programas de formación adecuados, en relación con los reconocimientos.

Artículo 15. Límites al venteo y la combustión en antorcha

1. Queda prohibido el venteo, salvo en las circunstancias previstas en el presente artículo. Queda prohibida la combustión rutinaria en antorcha.

2. Solo se permitirá el venteo en las siguientes situaciones:

- a) en caso de emergencia o de mal funcionamiento y
- b) cuando sea inevitable y estrictamente necesario para el funcionamiento, la reparación, el mantenimiento o el ensayo de componentes o equipos, y con arreglo a las obligaciones de notificación establecidas en el artículo 16.

3. El venteo contemplado en el apartado 2, letra b), incluirá las siguientes situaciones específicas en las que el venteo no puede eliminarse completamente:

- a) durante las operaciones normales de determinados componentes, siempre y cuando el equipo cumpla todas las normas especificadas del equipo y sea objeto de mantenimiento adecuado e inspecciones periódicas para reducir al mínimo las pérdidas de metano;
- b) para eliminar o limpiar las acumulaciones de líquidos en un pozo a la presión atmosférica;
- c) durante el calibrado o el muestreo de un tanque de almacenamiento u otro recipiente de baja presión;
- d) durante el trasvase de líquidos desde un tanque de almacenamiento u otro recipiente de baja presión hasta un vehículo de transporte de conformidad con las normas aplicables;
- e) durante la reparación y el mantenimiento, incluida la purga y la despresurización de equipos para efectuar la reparación y el mantenimiento;
- f) durante una prueba del cabezal de entubación;
- g) durante una prueba de fugas del empacador;
- h) durante una prueba de producción de una duración inferior a 24 horas;
- i) cuando el metano no responda a las especificaciones de la tubería colectora, siempre y cuando el explotador analice muestras de metano dos veces por semana para determinar si se han alcanzado las especificaciones y conduzca el metano a una tubería colectora tan pronto como se alcancen las especificaciones de la tubería;
- j) durante la puesta en marcha de tuberías, equipos o instalaciones, solo durante el tiempo necesario para purgar las impurezas de la tubería o el equipo;
- k) durante la limpieza por raspado, la evacuación o la purga de una tubería con fines de reparación o mantenimiento, y solo cuando el gas no pueda ser contenido o redirigido a una parte no afectada de la tubería.

4. Cuando se permita el venteo con arreglo a lo dispuesto en los apartados 2 y 3, los explotadores solo ventearán cuando la combustión en antorcha no sea técnicamente viable o ponga en peligro la seguridad de las operaciones o del personal. En tal situación, como parte de las obligaciones de notificación establecidas en el artículo 16, los explotadores demostrarán a las autoridades competentes la necesidad de optar por el venteo en lugar de la combustión en antorcha.

5. Solo se permitirá la combustión en antorcha cuando la reinyección, la utilización *in situ* o el envío del metano al mercado no sean viables por razones distintas de las económicas. En tal situación, como parte de las obligaciones de notificación establecidas en el artículo 16, los explotadores demostrarán a las autoridades competentes la necesidad de optar por la combustión en antorcha en lugar de la reinyección, la utilización *in situ* o el envío del metano al mercado.

Artículo 16. Notificación de actos de venteo y combustión en antorcha

1. Los explotadores notificarán a las autoridades competentes los actos de venteo y combustión en antorcha:

- a) causados por una emergencia o un mal funcionamiento;
- b) que duren un total de ocho horas o más en un período de veinticuatro horas a partir de un único acto.

La notificación a que se refiere el párrafo primero se efectuará sin demora después del acto y, a más tardar, en un plazo de 48 horas a partir del inicio del acto o del momento en que el explotador tuvo conocimiento de este.

2. Los explotadores presentarán a las autoridades competentes informes trimestrales de todos los venteos y combustiones en antorcha a que se refieren el apartado 1 y el artículo 15, de conformidad con los elementos establecidos en el anexo II.

3. Las autoridades competentes pondrán a disposición del público y de la Comisión los informes contemplados en el presente artículo de forma anual y de conformidad con el artículo 5, apartado 4.

Artículo 17. Requisitos de las normas relativas a la combustión en antorcha

1. Cuando se construya, sustituya o renueve una instalación, o cuando se instalen nuevas antorchas u otros dispositivos de combustión, los explotadores solo instalarán dispositivos de combustión con encendedor automático o piloto continuo y una eficiencia total de eliminación de hidrocarburos.

2. Los explotadores garantizarán que todas las antorchas u otros dispositivos de combustión cumplan los requisitos del apartado 1 a más tardar el *[12 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*.

3. Los explotadores llevarán a cabo inspecciones semanales de las antorchas con arreglo a los elementos establecidos en el anexo III.

Artículo 18. Pozos inactivos

1. A más tardar el *[12 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*, los Estados miembros elaborarán y pondrán a disposición del público un inventario de todos los pozos inactivos situados en su territorio o bajo su jurisdicción, que incluya, como mínimo, los elementos establecidos en el anexo IV.

2. A más tardar el *[18 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*, se instalarán equipos de medición de emisiones de metano en todos los pozos inactivos.

3. Los informes con las mediciones a que se refiere el apartado 2 se presentarán a las autoridades competentes a más tardar el *[24 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]* y, posteriormente, el 30 de marzo de cada año a más tardar, y abarcarán el último año civil disponible. Antes de presentarlos a las autoridades competentes, los informes establecidos en el presente apartado serán evaluados por un verificador e incluirán una declaración de verificación emitida de conformidad con los artículos 8 y 9.

4. Las autoridades competentes pondrán a disposición del público y de la Comisión los informes contemplados en el presente artículo en un plazo de tres meses a partir de la fecha en que los agentes económicos los hayan presentado y de conformidad con el artículo 5, apartado 4.

5. Los Estados miembros serán responsables del cumplimiento de las obligaciones establecidas en los apartados 2 y 3, excepto cuando pueda identificarse a una parte responsable, en cuyo caso dicha parte asumirá la responsabilidad.

6. Los Estados miembros elaborarán y aplicarán un plan de mitigación para descontaminar, rehabilitar y taponar permanentemente los pozos inactivos situados en su territorio.

Los planes de mitigación utilizarán los inventarios a que se refiere el apartado 1 para determinar la prioridad de las actividades, en particular:

- a) descontaminar, rehabilitar y taponar permanentemente los pozos;
- b) rehabilitar las vías de acceso correspondientes;
- c) restaurar el suelo, el agua y el hábitat afectados por los pozos y las operaciones previas;
- d) realizar controles anuales para garantizar que los pozos taponados ya no son una fuente de emisiones de metano.

Capítulo 4. Emisiones de metano en el sector del carbón

Sección I . Seguimiento y presentación de informes en minas en funcionamiento

Artículo 19. Ámbito de aplicación

1. La presente sección se aplica a las minas de carbón en funcionamiento, tanto subterráneas como a cielo abierto.

2. Las emisiones de metano procedentes de minas subterráneas de carbón en funcionamiento incluyen las siguientes emisiones:

a) emisiones de metano procedentes de todos los pozos de ventilación utilizados por el explotador minero;

b) emisiones de metano procedentes de las estaciones de drenaje y del sistema de drenaje de metano, ya sea como resultado de un venteo deliberado o involuntario, o de una combustión incompleta en antorchas;

c) emisiones de metano que se producen durante las actividades posteriores a la extracción.

3. Las emisiones de metano procedentes de minas de carbón a cielo abierto incluyen las siguientes emisiones:

a) emisiones de metano que se producen en la mina de carbón durante el proceso de extracción;

b) emisiones de metano que se producen durante las actividades posteriores a la extracción.

Artículo 20. Seguimiento y presentación de informes

1. En el caso de las minas de carbón subterráneas, los explotadores mineros efectuarán mediciones y cuantificaciones continuas de las emisiones de metano procedentes del aire de ventilación en todos los pozos de ventilación utilizados por el explotador minero, mediante aparatos con un umbral de sensibilidad de concentración de metano de al menos 100 partes por millón. También realizarán mediciones a partir de muestras una vez al mes.

2. Los explotadores de estaciones de drenaje efectuarán mediciones continuas de los volúmenes de metano venteado y quemado en antorcha, independientemente de los motivos del venteo y la combustión en antorcha.

3. En el caso de las minas de carbón a cielo abierto, los explotadores mineros utilizarán factores de emisión de metano de minas de carbón específicos del yacimiento para cuantificar las emisiones producidas por las actividades de extracción. Los explotadores mineros establecerán estos factores de emisión de forma trimestral, siguiendo los estándares científicos adecuados, y tendrán en cuenta las emisiones de metano de los estratos circundantes.

4. Las mediciones y cuantificaciones a que se refieren los apartados 1 a 3 se llevarán a cabo de conformidad con las normas europeas o internacionales apropiadas.

Por lo que respecta a las mediciones continuas a que se refieren los apartados 1 y 2, cuando parte del equipo de medición no esté en funcionamiento durante un período determinado, las lecturas realizadas durante los períodos en que el equipo estaba en funcionamiento podrán utilizarse para estimar a prorrata los datos correspondientes al período en que el equipo no estaba en funcionamiento.

El equipo utilizado para las mediciones continuas a que se refieren los apartados 1 y 2 estará en funcionamiento durante más del 90% del período en el que se utiliza para vigilar una emisión, excluyendo el tiempo de inactividad necesario para la recalibración.

5. Los explotadores mineros estimarán las emisiones posteriores a la extracción del carbón utilizando factores de emisión posteriores a la extracción del carbón, actualizados anualmente, a partir de muestras de carbón específicas del yacimiento y siguiendo los estándares científicos adecuados.

6. A más tardar el [12 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, a partir de entonces, a más tardar el 30 de marzo de cada año, los explotadores mineros y explotadores de estaciones de drenaje entregarán un informe a las autoridades competentes que contenga los datos anuales de las emisiones de metano a nivel de fuente según lo dispuesto en el presente artículo.

El informe cubrirá el último año civil disponible e incluirá los elementos establecidos en la parte 1 del anexo V en el caso de las minas de carbón subterráneas en funcionamiento, la parte 2 del anexo V en el caso de las minas de carbón a cielo abierto en funcionamiento, y la parte 3 del anexo V en el caso de las estaciones de drenaje.

Antes de presentarlos a las autoridades competentes, los explotadores mineros y los operadores de estaciones de drenaje se asegurarán de que los informes establecidos en el presente apartado sean evaluados por un verificador e incluyan una declaración de verificación emitida de conformidad con los artículos 8 y 9.

7. Las autoridades competentes pondrán a disposición del público y de la Comisión los informes contemplados en el presente artículo en un plazo de tres meses a partir de la fecha en que los agentes económicos los hayan presentado y de conformidad con el artículo 5, apartado 4.

Sección II. Mitigación de las emisiones de metano procedentes de minas de carbón subterráneas en funcionamiento

Artículo 21. Ámbito de aplicación

La presente sección se aplicará a las emisiones de metano procedentes de las minas de carbón subterráneas a que se refiere el artículo 19, apartado 2.

Artículo 22. Medidas de mitigación

1. El venteo y la combustión en antorcha del metano procedente de las estaciones de drenaje estarán prohibidos a partir del [1 de enero de 2025], salvo en caso de emergencia, mal funcionamiento o cuando sea inevitable y estrictamente necesario para el mantenimiento. En estos casos, los explotadores de estaciones de drenaje solo ventearán cuando la combustión en antorcha no sea técnicamente viable o ponga en peligro la seguridad de las operaciones o del personal. En tal situación, como parte de las obligaciones de notificación establecidas en el artículo 23, los explotadores de estaciones de drenaje demostrarán a las autoridades competentes la necesidad de optar por el venteo en lugar de la combustión en antorcha.

2. A partir del 1 de enero de 2027, quedará prohibido el venteo de metano a través de los pozos de ventilación en las minas de carbón que emitan más de 0,5 toneladas de metano por kilotonelada de carbón extraído, a excepción de las minas de hulla coquizable.

3. A más tardar el [tres años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará un acto delegado de conformidad con el artículo 31 para completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de restricciones al venteo de metano procedente de los pozos de ventilación de las minas de hulla coquizable.

Artículo 23. Notificación de actos de venteo y combustión en antorcha

1. A partir del [1 de enero de 2025], los explotadores de las estaciones de drenaje notificarán a las autoridades competentes los casos de venteo y combustión en antorcha:

- a) causados por una emergencia o un mal funcionamiento,
- b) que sucedan de manera inevitable debido al mantenimiento del sistema de drenaje.

Esta notificación se efectuará sin demora después del acto y, a más tardar, en un plazo de 48 horas a partir del inicio del acto o del momento en que el explota-

dor tuvo conocimiento de este, de conformidad con los elementos establecidos en el anexo VI.

2. Las autoridades competentes pondrán a disposición del público y de la Comisión la información presentada en virtud del presente artículo de forma anual y de conformidad con el artículo 5, apartado 4.

Sección III. Emisiones de metano procedentes de minas de carbón subterráneas cerradas y abandonadas

Artículo 24. Ámbito de aplicación

La presente sección se aplica a las siguientes emisiones de metano procedentes de minas de carbón subterráneas abandonadas y cerradas en las que se ha interrumpido la producción de carbón:

- a) emisiones de metano procedentes de los pozos de ventilación que sigan emitiendo metano;
- b) emisiones de metano procedentes de equipos de extracción de carbón cuyo uso haya cesado;
- c) emisiones de metano procedentes de otras fuentes de emisiones puntuales bien definidas que se indican en la parte 1 del anexo VII.

Artículo 25. Seguimiento y presentación de informes

1. A más tardar el *[12 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*, los Estados miembros elaborarán y pondrán a disposición del público un inventario de las minas de carbón cerradas y las minas de carbón abandonadas situadas en su territorio o bajo su jurisdicción, de conformidad con la metodología y que incluya, como mínimo, los elementos establecidos en la parte 1 del anexo VII.

2. Las mediciones de la concentración de metano se realizarán siguiendo los estándares científicos adecuados y, como mínimo, una vez por hora en todos los elementos enumerados en el anexo VII, parte 1, inciso vi), de los que se haya constatado que emiten metano.

A partir del *[18 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*, se instalarán equipos de medición en todos los elementos enumerados en el anexo VII, parte 1, inciso v), de las minas de carbón cerradas y las minas de carbón abandonadas en las que hayan cesado las actividades desde *[50 años antes de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*.

El umbral de sensibilidad del equipo de medición utilizado para las mediciones a que se refiere el apartado 2 será de al menos 10 000 partes por millón.

El equipo de medición estará en funcionamiento durante más del 90% del período en el que se utiliza para vigilar las emisiones, excluyendo el tiempo de inactividad necesario para la recalibración.

3. Los informes con las estimaciones de los datos anuales de emisiones de metano a nivel de fuente se presentarán a las autoridades competentes a más tardar el *[24 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]* y, posteriormente, el 30 de marzo de cada año.

Los informes cubrirán el último año civil disponible e incluirán los elementos establecidos en la parte 3 del anexo VII.

Antes de presentarlos a las autoridades competentes, los informes establecidos en el presente apartado serán evaluados por un verificador e incluirán una declaración de verificación emitida de conformidad con los artículos 8 y 9.

4. Los explotadores mineros serán responsables de los requisitos mencionados en los apartados 2 y 3 en lo que respecta a las minas cerradas. Los Estados miembros serán responsables de los requisitos a que se refieren los apartados 2 y 3 en lo que respecta a las minas abandonadas.

5. Las autoridades competentes pondrán a disposición del público y de la Comisión los informes contemplados en el presente artículo en un plazo de tres meses a

partir de la fecha en que los agentes económicos los hayan presentado y de conformidad con el artículo 5, apartado 4.

Artículo 26. Medidas de mitigación

1. Los Estados miembros, basándose en el inventario a que se refiere el artículo 25, elaborarán y aplicarán un plan de mitigación para las emisiones de metano procedentes de las minas de carbón abandonadas.

El plan de mitigación se presentará a las autoridades competentes a más tardar el [36 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y contendrá, como mínimo, los elementos establecidos en la parte 4 del anexo VII.

2. El venteo y la combustión en antorcha del metano procedente de los equipos mencionados en el artículo 25, apartado 2, estarán prohibidos a partir del 1 de enero de 2030, a menos que la utilización o la mitigación no sean técnicamente viables o pongan en peligro la seguridad de las operaciones o del personal. En tal situación, como parte de las obligaciones de notificación establecidas en el artículo 25, los explotadores mineros o los Estados miembros demostrarán la necesidad de optar por el venteo o la combustión en antorcha en lugar de la utilización o la mitigación.

Capítulo 5. Emisiones de metano que se producen fuera de la Unión

Artículo 27. Requisitos aplicables a los importadores

1. A más tardar el [9 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, posteriormente, a más tardar el 31 de diciembre de cada año, los importadores facilitarán la información indicada en el anexo VIII a las autoridades competentes del Estado miembro de importación.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 31 para completar el presente Reglamento modificando o añadiendo elementos a la información que deben facilitar los importadores.

2. A más tardar el [12 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, posteriormente, a más tardar el 30 de junio de cada año, los Estados miembros presentarán a la Comisión la información facilitada por los importadores.

La Comisión pondrá a disposición la información de conformidad con el artículo 28.

3. La Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2025, o antes si considera que se dispone de pruebas suficientes, examinará la aplicación del presente artículo, teniendo en cuenta, en particular:

- a) la notificación de los datos disponibles sobre emisiones de metano recogidos en el contexto del instrumento de seguimiento mundial del metano a que se refiere el artículo 29;
- b) el análisis de los datos de emisiones de metano realizados por el IMEO;
- c) la información sobre las medidas de seguimiento, notificación, verificación y mitigación de los explotadores situados fuera de la Unión y de los que se importa energía en la Unión; y
- d) la seguridad del suministro y las implicaciones para la igualdad de condiciones en caso de posibles obligaciones adicionales, incluidas medidas obligatorias tales como normas u objetivos en materia de emisiones de metano, teniendo en cuenta por separado los sectores del petróleo, el gas y el carbón.

Cuando proceda, y sobre la base de las pruebas necesarias para garantizar el pleno cumplimiento de las obligaciones internacionales aplicables de la Unión, la Comisión propondrá modificaciones del presente Reglamento para reforzar los requisitos aplicables a los importadores con el fin de garantizar un nivel comparable de eficacia con respecto a la medición, notificación y verificación y mitigación de las emisiones de metano del sector energético.

Artículo 28. Base de datos de transparencia sobre el metano

1. A más tardar el [18 meses después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento], la Comisión creará y mantendrá una base de datos de transparencia sobre el metano que contenga la información que se le haya presentado en virtud del artículo 27, el artículo 12, apartado 11, el artículo 16, apartado 3, el artículo 18, apartado 4, el artículo 20, apartado 7, el artículo 23, apartado 2, y el artículo 25, apartado 5.

2. Además de la información mencionada en el apartado 1, la base de datos incluirá la siguiente información:

a) una lista de los países en los que se produce energía fósil que se exporta a la Unión;

b) para cada país a que se refiere la letra a), información sobre los puntos siguientes:

i) si dispone de medidas reglamentarias obligatorias sobre las emisiones de metano procedentes del sector energético que abarquen los elementos establecidos en el presente Reglamento en lo que respecta a la medición, notificación, verificación y mitigación de las emisiones de metano del sector energético;

ii) si ha firmado el Acuerdo de París sobre el cambio climático;

iii) si presenta inventarios nacionales de conformidad con los requisitos de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, cuando proceda;

iv) si los inventarios nacionales presentados con arreglo a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático incluyen, cuando proceda, informes de nivel 3 sobre las emisiones de metano en el sector energético;

v) la cantidad de emisiones de metano del sector energético según los inventarios nacionales presentados con arreglo a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, cuando proceda, y si los datos han sido objeto de verificación independiente;

vi) la lista de empresas que exportan energía fósil a la Unión;

vii) una lista de importadores de energía fósil en la Unión.

2. La base de datos de transparencia estará a disposición del público en línea, de forma gratuita y, al menos, en inglés.

3. El presente artículo se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva (UE) 2016/943.

Artículo 29. Instrumento de seguimiento mundial de emisores de metano

1. A más tardar el [dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión creará un instrumento de seguimiento mundial del metano basado en datos de satélite y en información procedente de varios proveedores y servicios de datos certificados, incluido el componente Copernicus del Programa Espacial de la UE.

El instrumento se pondrá a disposición del público y proporcionará actualizaciones periódicas sobre, como mínimo, la magnitud, la recurrencia y la ubicación de las fuentes de energía con elevadas emisiones de metano.

2. El instrumento servirá de base para los diálogos bilaterales de la Comisión sobre las políticas y medidas en materia de emisiones de metano. Cuando la herramienta detecte una nueva fuente importante de emisiones, la Comisión alertará al país en cuestión con vistas a promover la concienciación y las medidas correctoras.

3. El presente artículo estará sujeto a las disposiciones de la Directiva (UE) 2016/943.

Capítulo 6. Disposiciones finales

Artículo 30. Sanciones

1. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación.

2. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias y podrán incluir:

a) multas proporcionales al daño medioambiental, calculando el nivel de las multas de manera que priven a los responsables de manera eficaz de los beneficios económicos derivados de sus infracciones y aumentando gradualmente el nivel de las multas en caso de infracciones graves reiteradas;

b) multas coercitivas para obligar a los explotadores a poner fin a una infracción, cumplir una decisión por la que se ordenan medidas de remediación o correctoras, facilitar información o someterse a una inspección, según proceda.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión el régimen de sanciones a más tardar el [3 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. Además, los Estados miembros notificarán sin demora a la Comisión cualquier modificación posterior que afecte a dicho régimen.

3. Se sancionarán, como mínimo, las siguientes infracciones:

a) incumplimiento por parte de los explotadores o explotadores mineros de la obligación de proporcionar a las autoridades competentes o a los verificadores la asistencia necesaria para permitir o facilitar el desempeño de sus tareas de conformidad con el presente Reglamento;

b) incumplimiento por parte de los explotadores o explotadores mineros de las medidas establecidas en el informe de inspección a que se refiere el artículo 6;

c) incumplimiento por parte de los explotadores o explotadores mineros de la obligación de presentar los informes de emisiones de metano exigidos por el presente Reglamento, incluida la declaración de verificación emitida por verificadores independientes de conformidad con los artículos 8 y 9;

d) incumplimiento por parte de los explotadores de la obligación de realizar un reconocimiento de detección y reparación de fugas de conformidad con el artículo 14;

e) incumplimiento por parte de los explotadores de la obligación de reparar o sustituir los componentes, de controlar continuamente los componentes y de registrar las fugas de conformidad con el artículo 14;

f) incumplimiento por parte de los explotadores de la obligación de presentar un informe de conformidad con el artículo 14;

g) venteo o combustión en antorcha por parte de explotadores y explotadores mineros más allá de las situaciones previstas en los artículos 15, 22 y 26, según proceda;

h) combustión rutinaria en antorcha por parte de los explotadores;

i) incumplimiento por parte de los explotadores o explotadores mineros de la obligación de demostrar la necesidad de optar por el venteo en lugar de la combustión en antorcha y de demostrar la necesidad de optar por la combustión en antorcha en lugar de la reinyección, la utilización *in situ* o el envío del metano al mercado, en el caso de los explotadores, o la utilización y mitigación, en el caso de los explotadores mineros, de conformidad con los artículos 15, 22 y 26;

j) incumplimiento por parte de los explotadores o explotadores mineros de la obligación de notificar o presentar informes sobre los casos de venteo y combustión en antorcha de conformidad con los artículos 16, 23 y 26, según proceda;

k) uso de antorchas o dispositivos de combustión que incumplan los requisitos establecidos en el artículo 17;

l) incumplimiento por parte de los importadores de la obligación de facilitar la información exigida de conformidad con el artículo 27 y el anexo VIII.

4. Los Estados miembros tendrán en cuenta al menos los siguientes criterios indicativos para la imposición de sanciones, según proceda:

a) la duración o los efectos temporales, la naturaleza y la gravedad de la infracción;

b) toda medida adoptada por la empresa, el explotador o el explotador minero para mitigar o reparar los daños rápidamente;

c) la intencionalidad o negligencia en la infracción;

d) toda infracción anterior cometida por la empresa, el explotador o el explotador minero;

e) el beneficio económico obtenido o la pérdida económica evitada directa o indirectamente por la empresa, el explotador o el explotador minero gracias a la infracción, si se dispone de los datos pertinentes;

f) el tamaño de la empresa, el explotador o el explotador minero;

g) el grado de cooperación con las autoridades;

h) la forma en que la autoridad tuvo conocimiento de la infracción, en particular si el explotador notificó la infracción en su debido momento y, en tal caso, en qué medida;

i) cualquier otro factor agravante o atenuante aplicable a las circunstancias del caso.

5. Los Estados miembros publicarán anualmente información sobre el tipo y la magnitud de las sanciones impuestas en virtud del presente Reglamento, las infracciones y los explotadores a los que se hayan impuesto sanciones.

Artículo 31. Ejercicio de la delegación

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

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 5, el artículo 22, apartado 3, y el artículo 27, apartado 1, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [*fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 8, apartado 5, el artículo 22, apartado 3, y el artículo 27, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

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

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8, apartado 5, el artículo 22, apartado 3, y el artículo 27, apartado 1, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 32. Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de la Unión de la Energía establecido mediante el artículo 44 del Reglamento (UE) 2018/1999.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 33. Revisión

1. Cada cinco años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la evaluación del presente Reglamento y, si procede, presentará propuestas legislativas para modificarlo. Los informes se harán públicos.

2. A efectos del presente artículo, la Comisión podrá solicitar información a los Estados miembros y a las autoridades competentes y tendrá en cuenta, en particular,

la información facilitada por los Estados miembros en sus planes nacionales integrados de energía y clima y sus actualizaciones, así como en sus informes de situación nacionales de energía y clima de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1999.

Artículo 34. Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/942

En el artículo 15 del Reglamento (UE) 2019/942 del Parlamento Europeo y del Consejo, se añade el apartado 5 siguiente:

«5. Cada tres años, la ACER establecerá y publicará un conjunto de indicadores y valores de referencia correspondientes para la comparación de los costes unitarios de inversión relacionados con la medición, notificación y reducción de las emisiones de metano para proyectos comparables. Formulará recomendaciones sobre indicadores y valores de referencia para los costes unitarios de inversión a efectos del cumplimiento de las obligaciones derivadas del [este Reglamento] con arreglo al artículo 3 del [este Reglamento].».

Artículo 35. Entrada en vigor

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 Parlamento Europeo, el presidente / la presidenta; por el Consejo, el presidente / la presidenta

N. de la r.: La documentació esmentada 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 relatiu a les orientacions de la Unió per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport, i pel qual es modifiquen els reglaments (UE) 2021/1153 i 913/2010 i es deroga el Reglament (UE) 1315/2013

295-00097/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea de l'1.03.2022

Reg. 37144 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 07.03.2022

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2021) 812 final] [COM(2021) 812 final anexos] [2021/0420 (COD)] {SEC(2021) 435 final} {SWD(2021) 471 final} {SWD(2021) 472 final} {SWD(2021) 473 final}

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 Insti-

tución 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

Estrasburgo, 14.12.2021, COM(2021) 812 final, 2021/0420 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} - {SWD(2021) 473 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta legislativa de revisión del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), es una acción clave del Pacto Verde Europeo y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. El objetivo del Reglamento RTE-T es construir una red multimodal eficaz, a escala de la UE, de ferrocarriles, vías navegables interiores, rutas de transporte marítimo de corta distancia y carreteras que estén conectados con nodos urbanos, puertos marítimos e interiores, aeropuertos y terminales en toda la UE. Los problemas que se abordan en la revisión son el hecho de que las normas de infraestructura de la RTE-T son insuficientes o están incompletas y la falta de integración en la RTE-T de las normas relativas a la infraestructura para los combustibles alternativos, lo cual repercute negativamente en el clima y el medio ambiente. En segundo lugar, la red RTE-T adolece de cuellos de botella en cuanto a capacidad y de una conectividad de red insuficiente en todas las regiones, lo cual dificulta la multimodalidad. En tercer lugar, debe abordarse la insuficiencia de la infraestructura de la RTE-T en cuanto a seguridad y fiabilidad. Por último, los instrumentos de gobernanza son inadecuados frente a las nuevas necesidades y el diseño de la red RTE-T tiene que ser revisado para aumentar la coherencia con otras políticas.

Así pues, la revisión de la RTE-T tiene la finalidad de alcanzar cuatro objetivos principales. En primer lugar, pretende que el transporte sea más ecológico, proporcionando la base de infraestructuras adecuada para aliviar la congestión y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la contaminación del aire y del agua, aumentando la eficiencia de cada modo de transporte y permitiendo que crezca la actividad del transporte gracias a formas de transporte más sostenibles. Pretende, en particular, facilitar un aumento de la cuota del ferrocarril, el transporte marítimo de corta distancia y las vías navegables interiores con vistas a una composición modal más sostenible del sistema de transporte y, en consecuencia, reducir sus externalidades negativas. En segundo lugar, su objetivo es facilitar un transporte fluido y eficiente, fomentar la multimodalidad y la interoperabilidad entre los modos de transporte de la RTE-T e integrar mejor los nodos urbanos en la red. La eliminación de los cuellos de botella y la finalización de los enlaces pendientes, así como la mejora de la multimodalidad y la interoperabilidad en el sistema europeo de transporte contribuirán a la realización del mercado interior. En tercer lugar, procura

augmentar la resiliència de la RTE-T ante el canvi climàtic i altres perills naturals o catàstrofes d'origen humà. La RTE-T ha de ser resilient ante els possibles efectes adversos del canvi climàtic a fi de protegir les inversions públiques i de possibilitar que siguin utilitzant-se amb el nou clima; i ha de donar suport a la neutralitat climàtica, integrant els costos de les emissions de gasos d'efecte hivernader en l'anàlisi cost-benefici. Per últim en ordre, que no en importància, apunta a la millora de l'eficiència dels instruments de governança de la RTE-T, la racionalització dels instruments de notificació i de seguiment i la revisió del disseny de la red RTE-T.

Con esta política revisada de la RTE-T debemos intentar construir una red transeuropea de transporte fiable, sin fisuras y de alta calidad, que garantice, a más tardar en 2050, una conectividad sostenible en toda la Unión Europea, en la que no haya discontinuidades físicas, cuellos de botella ni enlaces pendientes. Esta red contribuirá al buen funcionamiento del mercado interior, a la cohesión económica, social y territorial del territorio de la UE y a los objetivos del Pacto Verde Europeo. Debe desarrollarse gradualmente y por etapas, con plazos intermedios en 2030 y 2040.

Esta iniciativa forma parte del programa de trabajo de la Comisión para 2021 con arreglo al anexo I (nuevas iniciativas).

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

Al ser el pilar principal de la política de infraestructuras de transporte de la UE, el Reglamento RTE-T sirve como elemento facilitador y depende también de políticas complementarias. Las normas y los requisitos establecidos en el Reglamento RTE-T están directamente relacionados con los objetivos y necesidades pertinentes en otros sectores o ámbitos del transporte y, por tanto, con otras legislaciones más sectoriales. Esto significa, por ejemplo, que, para garantizar un transporte y una movilidad de carácter transfronterizo y sin fisuras, la infraestructura ferroviaria de la RTE-T debe cumplir la legislación sobre interoperabilidad establecida en la política ferroviaria. Del mismo modo, la infraestructura de carreteras de la RTE-T tiene que asumir y cumplir la legislación de la UE en materia de seguridad vial. La ejecución de las políticas sectoriales también requiere un sólido marco reglamentario de la RTE-T, ya que esta proporciona la red de infraestructura para la ejecución de otras medidas sectoriales u otros actos legislativos, algunos de los cuales, sin embargo, van más allá de la RTE-T.

Los resultados del Reglamento RTE-T en indicadores como los relacionados con la distribución modal, la mejora de la calidad del servicio y la adopción de infraestructuras de recarga/repostaje dependen de cómo se coordinen los esfuerzos con los ámbitos políticos conexos. Esto es así, en particular, por lo que se refiere a las sinergias entre la RTE-T y la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (propuesta de infraestructura para los combustibles alternativos), así como entre la RTE-T y los sistemas de transporte inteligentes (STI), ya que ambos son intrínsecamente dependientes entre sí. Por ejemplo, la infraestructura para los combustibles alternativos regula la puesta a disposición de puntos de recarga/repostaje en la RTE-T, mientras que el Reglamento RTE-T establece la base de infraestructuras para que estos se implanten de forma generalizada con una perspectiva de red europea. Del mismo modo, los STI regulan la puesta a disposición de sistemas de transporte inteligentes en la RTE-T, como parte de un paquete más amplio de medidas. Para su implementación tanto la infraestructura para los combustibles alternativos como los STI necesitan una definición de la RTE-T (es decir, un ámbito geográfico de aplicación), que se facilita en los mapas que figuran en el Reglamento RTE-T. Estas consideraciones también son aplicables a otras iniciativas que forman parte del plan de acción de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, como la revisión del Reglamento sobre los corredores ferroviarios de mercancías, la revisión del paquete de movilidad urbana o el plan de acción NAIADES III. El Re-

glamento RTE-T definirá la configuración de los corredores europeos de transporte que sustituirán a los corredores ferroviarios de mercancías y a los corredores de la red básica, lo cual garantizará la coherencia en el desarrollo de la red y contribuirá a crear sinergias entre la infraestructura y los aspectos operativos de la red.

Coherencia con otras políticas de la Unión

El Pacto Verde Europeo, adoptado por la Comisión Europea en diciembre de 2019, se centra en la acción por el clima y establece un objetivo de neutralidad climática de la UE de aquí a 2050. En el ámbito del transporte, el Pacto Verde Europeo reclama una reducción del 90% de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte, a fin de que de aquí a 2050 la UE se haya convertido en una economía climáticamente neutra, al mismo tiempo que persigue un objetivo de contaminación cero.

Además, la RTE-T está estrechamente relacionada con las políticas de redes transeuropeas en los ámbitos de la energía y las telecomunicaciones y las disposiciones para explotar las sinergias entre las tres políticas están consagradas en la legislación. Del mismo modo, la RTE-T también está estrechamente relacionada con la política marítima, dado que el transporte marítimo es uno de los sectores clave de la economía azul sostenible¹.

Por lo que se refiere a los fondos y la financiación de la UE, el Reglamento RTE-T está directamente relacionado con el Reglamento sobre el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), ya que define los proyectos de interés común que son subvencionables en el marco del MCE. Por otra parte, la infraestructura de la RTE-T está financiada en gran medida por los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE) y, desde hace poco, también por el Fondo de Recuperación y Resiliencia (RRF). Por último, la RTE-T está plenamente en consonancia con las políticas medioambientales y climáticas de la UE, como la Estrategia y la legislación sobre biodiversidad, incluidas la Directiva marco sobre el agua y las Directivas sobre aves y hábitats y la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la UE².

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) (artículos 170 a 172) establece la creación y el desarrollo de redes transeuropeas en los ámbitos de las infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energía³. La Unión tratará de promover la interconexión y la interoperabilidad de las redes nacionales, así como el acceso a dichas redes. Tendrá en cuenta, en particular, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Unión (artículo 170 del TFUE). A tal fin, la Unión elaborará un conjunto de orientaciones relativas a los objetivos, prioridades y grandes líneas de las acciones previstas en el ámbito de las redes transeuropeas. Estas orientaciones identificarán proyectos de interés común, realizarán las acciones que puedan resultar necesarias para garantizar la interoperabilidad de las redes, especialmente en el ámbito de la armonización de las normas técnicas, y podrán apoyar proyectos de interés común apoyados por Estados miembros. Además, la Unión podrá aportar también una contribución financiera por medio del Fondo de Cohesión creado conforme a lo dispuesto en el artículo 177 a proyectos específicos en los Estados miembros en el ámbito de las infraestructuras del transporte. Para garantizar la interoperabilidad de las redes, también se prevé la cooperación con terceros países (artículo 171 del TFUE).

1. Comunicación sobre un nuevo enfoque de la economía azul sostenible de la UE [COM(2021) 240].

2. Forjar una Europa resiliente al cambio climático - La nueva estrategia de adaptación al cambio climático de la UE [COM(2021) 82 final].

3. Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, título XVI, Redes transeuropeas (artículos 170 a 172).

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El TFUE establece que las redes transeuropeas deberán hacer posible que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y las comunidades regionales participen plenamente de los beneficios resultantes de un espacio sin fronteras interiores. También deberán tener en cuenta la necesidad de reforzar la cohesión económica, social y territorial de la Unión y de promover un desarrollo armonioso del conjunto de la Unión.

La política de la RTE-T es, por su propia naturaleza, una política que se extiende más allá de las fronteras de los Estados miembros, ya que se centra en un sistema de red europea única a través de las fronteras. Obviamente, esta red a escala europea no puede ser creada por un solo Estado miembro. Si los Estados miembros desarrollaran la infraestructura por sí solos, los intereses nacionales a menudo pesarían más que el interés europeo. De ese modo se perderían los beneficios de una red europea de transporte sostenible y de alta calidad. En tal caso, es probable que las cuestiones de conectividad e interoperabilidad transfronterizas tampoco se abordasen suficientemente, pues los Estados miembros dan prioridad principalmente a las conexiones intranacionales a pesar de que los proyectos transfronterizos son esenciales para aprovechar los beneficios de toda la red y eliminar cuellos de botella que generan congestión. Esto no solo supondría el riesgo de una falta de conectividad que permita viajar sin interrupciones, sino que también daría lugar a una posible incoherencia de los enfoques nacionales de planificación. Por otra parte, la existencia de normas y requisitos de interoperabilidad diferentes en los distintos Estados miembros de la UE reduciría la fluidez del transporte en toda la UE e incluso aumentaría los costes para sus usuarios. En general, una RTE-T sin discontinuidades físicas y que integre soluciones inteligentes e innovadoras es fundamental para facilitar el mercado interior, aumentar la cohesión y contribuir al cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo.

Desde su creación como política de la UE en 1993, el valor añadido de la política de la RTE-T en general siempre ha sido confirmado con rotundidad por los Estados miembros, las regiones, las ciudades y las partes interesadas de la industria. El valor añadido que la RTE-T tiene para la UE ha sido también una de las principales conclusiones de la evaluación del actual Reglamento RTE-T. De hecho, concentrar los esfuerzos en la creación de una red de transporte común a escala europea es algo que está claramente reconocido como una visión cuyos beneficios van más allá de las acciones nacionales aisladas. Garantizar una base común y coherente a escala de la UE para identificar «proyectos de interés común» y, en consecuencia, para armonizar los esfuerzos de planificación y ejecución de una gran variedad de agentes es un valor añadido de la RTE-T que se reconoce clara y ampliamente.

Esto también es aplicable a la dimensión de los nodos urbanos, ya que es importante que el tráfico urbano esté bien conectado con el tráfico interregional e internacional. De hecho, el papel de los nodos urbanos en la RTE-T va más allá del nivel local, dado que las actividades de transporte en la RTE-T comienzan o terminan en dichos nodos, o transitan por ellos, lo que exige una buena coordinación entre los distintos niveles para evitar que se produzcan cuellos de botella.

No obstante, la movilidad urbana es y seguirá siendo una política que compete principalmente a los Estados miembros (autoridades locales). La acción de la UE debe limitarse a los aspectos de la movilidad urbana que están relacionados con el tráfico interregional e internacional, lo cual abarca también el mantenimiento de la infraestructura: si bien el mantenimiento de las infraestructuras es y seguirá siendo responsabilidad principal de los Estados miembros, es esencial garantizar en el Reglamento RTE-T, mediante normas mínimas, que la RTE-T siga prestando servicios de alta calidad a los ciudadanos y a las empresas.

Proporcionalidad

Como se detalla en el capítulo 7 de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta, ninguna de las opciones políticas va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos políticos generales. La intervención propuesta incentiva un desplazamiento de los volúmenes de transporte hacia modos de transporte más sostenibles, necesarios para responder a la mayor ambición climática de aquí a 2030 y cumplir el objetivo general de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. Las opciones políticas están concebidas para crear un marco político congruente y una red de transporte coherente y de alto nivel, que sirvan de base para que otras políticas sectoriales alcancen sus objetivos. Están diseñadas para evitar repercusiones desproporcionadas en las autoridades públicas, los operadores de infraestructuras y los proveedores de servicios de movilidad, en particular aprovechando y desarrollando un sistema de gobernanza bien establecido, lo cual ha quedado plenamente demostrado en la evaluación del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y en el análisis en el que se basa la evaluación de impacto para la revisión de dicho Reglamento. Por tanto, las opciones políticas respetan plenamente el principio de proporcionalidad.

Elección del instrumento

Dado que se trata de una propuesta de revisión de un Reglamento existente, resulta legítimo mantener la categoría del instrumento jurídico.

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

En la evaluación del Reglamento RTE-T [SWD(2021) 117 final]⁴ se concluyó que la RTE-T ofrece a todos los agentes pertinentes (es decir, Estados miembros, regiones, ciudades, sector del transporte, gestores de infraestructuras de todos los modos de transporte y usuarios) un marco político común destinado a completar gradualmente una red europea de infraestructuras de transporte común y coherente. Como tal, la RTE-T añade una perspectiva europea a la planificación de infraestructuras nacionales y aborda las necesidades y beneficios más allá de los enfoques nacionales individuales. Sin embargo, en la evaluación también se llegó a la conclusión de que es necesario redoblar esfuerzos para alcanzar nuevos objetivos políticos. De hecho, desde el establecimiento del Reglamento RTE-T en 2013, el contexto político ha cambiado significativamente, en particular a través de la adopción del Pacto Verde Europeo y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, así como el Plan de acción «contaminación cero». A continuación se presentan los vínculos entre las conclusiones de la evaluación *ex post*, incluidas las deficiencias detectadas, y la propuesta:

Principales conclusiones de la evaluación <i>ex post</i>	Propuesta
Conclusiones sobre la pertinencia	
Los cuatro objetivos específicos del Reglamento RTE-T siguen siendo pertinentes, son igual de importantes y se complementan entre sí.	La propuesta mantiene y desarrolla los objetivos específicos del Reglamento.
La estructura de diseño, así como los plazos de finalización de 2030 y 2050, han demostrado ser idóneos.	La propuesta mantiene en líneas generales la estructura de la red y los plazos de finalización, pero añade un nuevo plazo intermedio (2040) para garantizar un enfoque gradual hacia 2050.

4. Evaluación del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, SWD(2021) 117 final de 26 de mayo de 2021.

Principales conclusiones de la evaluación ex post	Propuesta
Por lo que respecta a los objetivos específicos «eficiencia del desarrollo de infraestructuras para facilitar el mercado interior» y «cohesión social, económica y territorial», es muy necesario avanzar en los requisitos que mejoran la calidad de la infraestructura de la RTE-T.	La propuesta tiene por objeto aumentar la calidad de la RTE-T y garantizar que tal calidad se mantenga durante toda la vida útil de la infraestructura. Se introducen nuevas medidas para avanzar en la interoperabilidad y accesibilidad de la red.
En cuanto al objetivo específico «sostenibilidad», debe superarse la falta de adecuación para permitir la descarbonización en consonancia con el objetivo del Pacto Verde Europeo. La reducción de las emisiones del transporte en un 90% de aquí a 2050 no puede lograrse sin una RTE-T adecuada que permita un transporte más ecológico.	La propuesta refuerza los requisitos en consonancia con la necesaria contribución a los objetivos del Pacto Verde Europeo para todos los modos de transporte.
En cuanto al objetivo específico «aumentar los beneficios para los usuarios», el Reglamento RTE-T debe adelantarse para reforzar la identificación, la combinación y la ejecución de proyectos desde la perspectiva de los servicios integrados para usuarios puerta a puerta. Esta falta de adecuación actual parece ser especialmente evidente en el sector de los pasajeros.	En la propuesta se definen medidas para reforzar la perspectiva de servicio y usuario de la RTE-T, especialmente en relación con el transporte de pasajeros.
La complementariedad entre la red básica y la red global podría reforzarse para ayudar a superar las lagunas persistentes en materia de accesibilidad y conectividad y garantizar la cobertura más amplia y eficaz posible de los nuevos parámetros de calidad de la infraestructura.	La propuesta define medidas destinadas a armonizar las normas y los requisitos entre las dos capas de red (redes global y básica) en ámbitos como la infraestructura ferroviaria, los combustibles alternativos o los nodos urbanos.
Conclusiones sobre la eficacia	
En general, el Reglamento RTE-T ha sido muy eficaz a la hora de identificar miles de proyectos sobre la base de un marco político único a escala europea.	En la propuesta se mantiene el marco para la identificación de proyectos en la red.
Sin embargo, siguen produciéndose retrasos problemáticos en una serie de proyectos, causados por complicados procedimientos preparatorios, por divergencias persistentes entre los objetivos europeos acordados y la planificación nacional de infraestructuras e inversiones, o por limitaciones de los instrumentos de gobernanza a escala de la UE.	La propuesta define medidas para garantizar la armonización de los intereses y las responsabilidades nacionales con los objetivos de la RTE-T, respetando al mismo tiempo la subsidiariedad ⁵ .
Existe margen de mejora en la ejecución de la RTE-T, especialmente teniendo en cuenta los nuevos retos y objetivos (descarbonización, digitalización y aumento del riesgo de crisis imprevistas).	La propuesta define medidas que refuerzan aún más los instrumentos existentes de la UE (por ejemplo, corredores de la red básica, planes de trabajo y decisiones de ejecución de la Comisión). Define también medidas destinadas a mejorar la resiliencia de la red.
El instrumento de los corredores de la red básica, incluidos los coordinadores europeos, ha resultado muy pertinente y eficaz.	La propuesta desarrolla y amplía el concepto de corredor y refuerza el papel de los coordinadores europeos
Conclusiones sobre la eficiencia	

5. La cuestión de la complejidad y la larga duración de los procedimientos preparatorios también se aborda en la Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, sobre la racionalización de las medidas para promover la finalización de la red transeuropea de transporte (RTE-T).

Principales conclusiones de la evaluación ex post	Propuesta
En relación con las obligaciones de información y seguimiento establecidas en el Reglamento RTE-T, existe cierto margen para racionalizar y reforzar estas herramientas.	La propuesta define medidas que racionalizan los instrumentos de seguimiento y facilitan la notificación.
La coordinación entre los corredores de la red básica y los corredores ferroviarios de mercancías ha dado lugar a ciertas mejoras de eficiencia, pero existe un potencial no aprovechado para una mejor armonización entre ambos instrumentos en cuanto a planificación de inversiones e identificación de proyectos.	La propuesta garantiza la armonización geográfica de ambos corredores con los corredores europeos de transporte y refuerza aún más la coordinación entre ambos instrumentos.
Conclusiones sobre la coherencia y la coordinación	
La consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo requeriría que la infraestructura de la RTE-T se armonizara plenamente con las disposiciones resultantes de otras iniciativas políticas en los ámbitos de los combustibles alternativos (Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos), la iniciativa «FuelEU Maritime» y la iniciativa «ReFuelEU Aviation».	La propuesta garantiza la plena armonización con otras iniciativas políticas sobre combustibles alternativos.
Necesidad de mejorar la coherencia con los retos de la transición digital y otras nuevas tecnologías.	La propuesta garantiza la plena armonización con otras iniciativas políticas sobre sistemas de transporte inteligentes.
Conclusiones sobre el valor añadido de la UE	
El valor añadido de la política de la RTE-T en general siempre ha sido confirmado con rotundidad por los Estados miembros, las regiones, las ciudades y las partes interesadas de la industria. La política de la RTE-T también interesa cada vez más fuera de la UE, especialmente en los Estados vecinos pero también en otras regiones del mundo, por ejemplo con respecto a la ampliación de las conexiones de transporte terrestre con Asia.	Se mantiene el enfoque de la participación de terceros países y países vecinos. La visión de la UE sobre la ampliación de la RTE-T a terceros países se aborda en una Comunicación separada de la Comisión.
Garantizar una base común y coherente a escala de la UE para identificar «proyectos de interés común» y, en consecuencia, para armonizar los esfuerzos de planificación y ejecución de una gran variedad de agentes es algo que se reconoce clara y ampliamente y que no habría sido posible sin el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.	El marco de la RTE-T para una planificación y ejecución armonizadas de la red se ha mantenido y se ha seguido desarrollando en la propuesta.

Consultas con las partes interesadas

Durante la fase de evaluación se llevaron a cabo las siguientes consultas con las partes interesadas:

Consulta pública abierta: la Comisión, como primer paso del proceso formal de revisión realizada entre el 24 de abril y el 17 de julio de 2019, llevó a cabo una consulta pública abierta. El cuestionario estaba disponible en todas las lenguas oficiales de la UE. Esta consulta dio lugar a más de 600 respuestas de gran variedad de partes interesadas, entre las que se encontraban autoridades públicas (desde el nivel internacional hasta el nivel local), administradores de infraestructuras, usuarios comerciales del transporte, representantes de la sociedad civil y ciudadanos. Es importante señalar que más de 150 partes interesadas, entre las que se encuentran varios Estados miembros y asociaciones europeas clave, ya aprovecharon este primer paso para presentar documentos de posición en los que se resaltan los puntos fuertes y débiles de la política, en particular sus futuras oportunidades y necesida-

des. Los resultados de la consulta pública abierta se analizaron y se incorporaron al proceso de evaluación general.

Consultas específicas con las partes interesadas: el enfoque de consulta a las partes interesadas expertas diseñado por el consultor constaba de tres elementos principales: encuestas en línea, entrevistas y estudios de casos sobre cuestiones de especial importancia. El objetivo de las consultas específicas era recopilar datos de grupos específicos de partes interesadas a escala local, nacional y de la UE. En general, las opiniones de las partes interesadas mostraron una percepción muy coherente y no se halló ninguna distinción significativa entre los distintos grupos de partes interesadas, salvo disposición en contrario en la evaluación.

Encuestas en línea: Entre el 20 de enero y el 16 de marzo de 2020 se utilizó un cuestionario de encuesta para recoger datos sobre la percepción y la experiencia de las partes interesadas en relación con el Reglamento RTE-T, su aplicación y sus resultados hasta aquel momento, así como para conocer sus recomendaciones para el desarrollo futuro de las políticas de la UE en este ámbito. En conjunto se contactó, para realizar encuestas en línea, a más de 2 000 partes interesadas con experiencia en los temas en cuestión. Se recibieron en total 198 respuestas válidas.

Entrevistas: En total fueron entrevistadas 44 partes interesadas, con muestras representativas de participantes en la encuesta y representantes de los grupos de partes interesadas pertinentes. El principal objetivo de estas entrevistas semiestructuradas era obtener información detallada sobre la aplicación del Reglamento RTE-T, los avances logrados y los factores de éxito o los retos desde el punto de vista de las distintas partes interesadas. Las entrevistas generales fueron un complemento de la investigación documental, la consulta pública abierta y la encuesta general para explicar los datos cuantitativos obtenidos y colmar las lagunas, apoyar los estudios de casos temáticos y detallar cuestiones clave en las que los datos procedentes de otras fuentes no estaban claros o requerían una explicación más detallada.

Estudios de casos: Además de la evaluación general del Reglamento RTE-T, se llevaron a cabo nueve estudios de casos temáticos sobre determinados ámbitos políticos de la RTE-T. Fueron realizados en ámbitos en los que el trabajo de la Comisión durante la fase de aplicación del Reglamento RTE-T presentó pruebas de que podía haber falta de pertinencia, habida cuenta tanto de la evolución en los últimos años como de la evolución previsible en el futuro. Se desarrollaron y llevaron a cabo tres talleres en línea con partes interesadas, entre las que se encontraban funcionarios de la UE, partes interesadas del sector del transporte e interlocutores sociales, a fin de validar los resultados y debatir las conclusiones y recomendaciones de los estudios de casos que estaban relacionados con la movilidad urbana, la digitalización y la innovación y las nuevas tecnologías.

Durante la fase de evaluación de impacto se llevaron a cabo las siguientes consultas con las partes interesadas:

Durante la fase de evaluación de impacto se llevó a cabo una *consulta pública abierta adicional*: Se efectuó entre el 10 de febrero y el 5 de mayo de 2021 en el sitio web de EU Survey. La consulta se dividió en cinco secciones, empezando por una pregunta general sobre el Reglamento, a la que siguieron preguntas sobre las medidas adicionales que podrían adoptarse y sobre el posible enfoque de la modificación del Reglamento. La consulta dio origen a 496 respuestas en total. Los principales temas tratados fueron:

- medidas que permitan la descarbonización y la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos en el sistema de transporte;
- medidas relacionadas con la calidad y la resiliencia de las infraestructuras;
- medidas relacionadas con la innovación, la digitalización y la automatización; y
- posibles ámbitos de interés para las opciones políticas.

Todas las aportaciones de las partes interesadas fueron utilizadas en el proceso de elaboración de la propuesta. Si bien las aportaciones recibidas durante la fase de

evaluación se utilizaron sobre todo para definir y perfeccionar las diferentes medidas que debían analizarse más detenidamente en la evaluación de impacto, las aportaciones recibidas en la fase de evaluación de impacto fueron importantes para validar las medidas y opciones elegidas y, por tanto, para el enfoque de la revisión del Reglamento.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Tribunal de Cuentas

El Tribunal de Cuentas ha llevado a cabo varias auditorías y revisiones de las políticas relacionadas con la infraestructura de transporte y la RTE-T, en particular con la red ferroviaria europea de alta velocidad, el transporte marítimo en la UE, el transporte ferroviario de mercancías en la UE y las infraestructuras de transporte de la UE⁶. Cuando fue procedente y en consonancia con las respuestas que dio a los respectivos informes, la Comisión tuvo en cuenta las recomendaciones pertinentes en la elaboración de la presente propuesta.

Evaluación

La evaluación del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, comenzó en septiembre de 2018 y se basó, en particular, en el estudio de apoyo para la evaluación de la RTE-T realizado por la consultoría Coffey⁷ y en el estudio de apoyo para la revisión de la política de la RTE-T realizado por Panteia⁸. Mientras que el primero de ellos abordaba la aplicación del Reglamento RTE-T en su totalidad y recababa información de todas las partes interesadas y todos los modos de transporte afectados, el segundo estaba dirigido principalmente a las autoridades de los Estados miembros. Se aplicó un enfoque de triangulación estándar para abordar las cuestiones de evaluación a través de distintos ángulos: trabajo de documentación, entrevistas y encuestas.

Evaluación de impacto

La evaluación de impacto se basó en investigaciones y análisis realizados por la Comisión. La Comisión también contrató a un equipo externo de consultores independientes [Ricardo Nederland B.V., como líder del grupo, junto con Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) y M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)] para apoyar la evaluación de impacto en tareas específicas, a saber, la evaluación de las opciones políticas, la comparación de estas, la evaluación de los costes administrativos y el análisis de la consulta pública abierta. El estudio de apoyo externo se publicará junto con la presente propuesta. Además, el escenario de referencia fue elaborado por E3Modelling con el modelo PRIMES-TREMOVE, fundamentándose en el escenario MIX en el que también se basan las evaluaciones de impacto del paquete de medidas «Objetivo 55». Los modelos ASTRA y TRUST fueron calibrados en dicho escenario de referencia por M-FIVE y TRT, respectivamente.

Evaluación de impacto

Para abordar adecuadamente los objetivos de la revisión de la RTE-T, se han evaluado tres opciones políticas (OP) en cuanto a su impacto económico, social y

6. Informe Especial n.º 19/2018, Informe Especial n.º 23/2016, Informe Especial n.º 8/2016 e Informe Especial n.º 10/2020; véanse además la Revisión n.º 9/2018 y el Informe Especial n.º 19/2019.

7. Support study for the evaluation of Regulation (EU) 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network [«Estudio de apoyo para la evaluación del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte», documento no disponible en español]; <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839> (y estudios de casos relacionados).

8. Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in Member States [«Estudio de apoyo para la revisión de la política de la RTE-T, relativo a los planes y programas nacionales pertinentes en los Estados miembros», documento no disponible en español]. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1>

medioambiental. La OP1 tiene por objeto actualizar los requisitos y normas de calidad de la infraestructura de la RTE-T existentes y proporciona la base de infraestructuras adecuada para la implantación de combustibles alternativos y sistemas de transporte inteligentes. Además, incluye medidas para armonizar y racionalizar los instrumentos existentes de seguimiento y notificación de la RTE-T. Por lo que se refiere a la red RTE-T, también incluye una revisión de la red de transporte y los nodos de transporte. La OP2, que está basada en la OP1, representa un cambio radical, al introducir nuevas normas más ambiciosas para todos los modos de transporte de manera que contribuyan a la descarbonización, la reducción de la contaminación, la digitalización, la resiliencia y la seguridad del sistema de infraestructuras de transporte. Además, se garantiza una mejor integración de los nodos urbanos en la RTE-T mediante requisitos específicos para gestionar el tráfico de pasajeros y mercancías desde y hacia las ciudades. La OP3, que es la opción preferida, acelera la finalización de la RTE-T al adelantar el plazo, de 2050 a 2040, para la finalización de determinadas normas y secciones de la red, al mismo tiempo que se mantienen las ambiciosas normas y condiciones introducidas a través de la OP2. También garantiza un desarrollo amplio y coherente de la red, lo que se traduce en una revisión sustancial del diseño de la red RTE-T.

En cuanto a resultados, la OP3 aporta importantes beneficios económicos, en particular un aumento del 0,4% del PIB en 2030, del 1,3% en 2040 y del 2,4% en 2050 con respecto al escenario de referencia. Esto se traduce en un aumento del PIB de 57 000 millones de euros con respecto al escenario de referencia en 2030, de 229 000 millones de euros en 2040 y de 467 000 millones de euros en 2050. El aumento de las inversiones en la RTE-T también crea empleo, lo que da lugar a un aumento estimado del empleo del 0,1% en 2030 con respecto al escenario de referencia, del 0,3% en 2040 y del 0,5% en 2050, que equivale a 200 000 personas más con empleo en 2030, a 561 000 en 2040 y a 840 000 en 2050. La OP 3 también obtiene buenos resultados por lo que se refiere al cambio en la actividad de transporte de mercancías y pasajeros a modos de transporte más sostenibles. Se prevé que la aplicación anticipada de una nueva norma para el transporte ferroviario de pasajeros (con velocidad de línea de 160 km/h), la introducción del gálibo de carga P400 (que permite la circulación de semirremolques en vagones de ferrocarril), así como la ampliación de algunas normas ferroviarias de la red básica a la red global, junto con la ampliación de esta última, aumenten la actividad del transporte ferroviario. Esto también se refleja en una mayor cuota del ferrocarril en la distribución modal, en detrimento del sector del transporte por carretera. Si bien la cuota modal del transporte marítimo y por vías navegables interiores se mantiene en general estable, la aplicación de las nuevas normas permite al sector absorber el crecimiento que se prevé en los volúmenes de tráfico de la Europa de los Veintisiete y de tráfico marítimo dentro de la UE. Por otra parte, se prevé que el cambio de modos de transporte por carretera a modos menos emisores posibilitado por el conjunto de medidas incluidas en la OP3 dé lugar a una reducción de las emisiones de CO₂ y de la contaminación atmosférica. Se calcula que la reducción de los costes externos de las emisiones de CO₂ se situaría en torno a los 387 millones de euros con respecto al escenario de referencia del período 2021-2050, expresados como valor actual, mientras que la reducción de los costes externos de la contaminación atmosférica sería de unos 420 millones de euros. Además, se introducen mejoras en la seguridad vial mediante el establecimiento de normas de calidad y los correspondientes dispositivos de seguridad en todos los tramos de la red por encima de un determinado umbral de tráfico diario, lo que reduce el número de víctimas mortales y heridos. Se calcula que la reducción de los costes externos de los accidentes sería de aproximadamente 3 930 millones de euros con respecto al escenario de referencia durante el período 2021-2050, expresados como valor actual. Asimismo, se calcula que la reducción de los costes externos de la congestión en las carreteras interurbanas sería de aproxima-

damente 2 891 millones de euros con respecto al escenario de referencia durante el período 2021-2050.

Por lo que se refiere a los costes, la opción preferida logra el mejor equilibrio entre los objetivos alcanzados y los costes globales de ejecución. Se calcula que las inversiones para aplicar todas las medidas en el marco de la OP3 serían de aproximadamente 247 500 millones de euros con respecto al escenario de referencia, expresado como valor actual durante el período 2021-2050. Además, se calcula que los costes administrativos para el sector privado serían de alrededor de 8,6 millones de euros con respecto al escenario de referencia, expresados como valor actual durante el período 2021-2050, y los costes para las autoridades públicas ascenderían a 25,4 millones de euros. Otros impactos, relacionados con las emisiones sonoras y la posible pérdida de biodiversidad, fueron difíciles de cuantificar, ya que el impacto acústico depende en gran medida de la situación local (en cuanto al tráfico) y de la biodiversidad en el lugar concreto, así como de las características específicas de la infraestructura.

La mejora de la infraestructura de transporte ferroviario combinado y de las terminales es un elemento importante para garantizar que el transporte intermodal se realice principalmente por ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo de corta distancia y que cualquier trayecto inicial o final realizado por carretera sea lo más corto posible. Estas mejoras de las infraestructuras generarán oportunidades para las pymes, aunque en algunos segmentos también existen grandes operadores. Las principales partes interesadas son las empresas ferroviarias del mercado del transporte de mercancías, los operadores de terminales de carga ferroviaria, las empresas de transporte por camión y los operadores en las terminales de pasajeros. En el sector del transporte por carretera, la mejora de las zonas de descanso y la situación en cuanto al estacionamiento de camiones para el transporte regional y de larga distancia beneficiará a las numerosas pequeñas empresas de transporte por carretera, que se encuentran entre las empresas más pequeñas del ámbito del transporte, ya que dependen de que exista una red de zonas de estacionamiento que sea densa y de calidad.

La OP3 añade una dimensión importante al objetivo de cohesión de la RTE-T, mediante la identificación de nodos urbanos y la integración de terminales de pasajeros y mercancías, en todo el territorio de la UE, que desempeñen un papel crucial en la conectividad regional. La OP3 también es la que mejor estimula la resiliencia y la adaptación al cambio climático de la infraestructura de la RTE-T. Por último, la OP3 aporta un valor añadido importante para garantizar la coherencia con otras políticas, mediante la revisión del diseño de la red RTE-T (por ejemplo, con la creación de los corredores europeos de transporte, que sustituyen a los dos tipos de corredores existentes: los corredores de la red básica y los corredores ferroviarios de mercancías).

Adecuación regulatoria y simplificación

Esta iniciativa forma parte del programa de trabajo de la Comisión para 2021 con arreglo al anexo I (nuevas iniciativas) y no forma parte del anexo II (iniciativas REFIT).

Mejora el funcionamiento de la política de la RTE-T, al aumentar la eficiencia del marco reglamentario en su conjunto. Además, aclara determinados requisitos y conceptos. Por ejemplo, numerosos expertos y promotores de proyectos han reconocido que el concepto de autopistas del mar, tal como se definen actualmente en el Reglamento, es excesivamente complejo. La evaluación del Reglamento RTE-T confirma que este mejoraría con una simplificación e integración en un concepto global e integrado de la RTE-T que abarcara los puertos, el transporte marítimo y todos los demás elementos de la infraestructura marítima en beneficio de todo el «Espacio Marítimo Europeo». Otro ejemplo es la armonización de los corredores ferroviarios de mercan-

cías con los corredores de la red básica, que permitirá optimizar los instrumentos y evitar duplicaciones, por ejemplo el requisito de elaborar planes de inversión en virtud del Reglamento relativo a los corredores ferroviarios de mercancías, que simplemente debe suprimirse, ya que tales planes de inversiones se solapan con los planes de trabajo que elaboran periódicamente los coordinadores europeos de la RTE-T.

Se han identificado otras dos simplificaciones que pueden dar lugar a ahorros de costes:

- una introducción automatizada de datos en el sistema TENtec que permita un intercambio directo desde la fuente de datos (Estado miembro o administrador de infraestructuras);

- la sustitución de los planes bienales de trabajo de los coordinadores europeos y los informes bienales de situación sobre la ejecución de la RTE-T por parte de los Estados miembros por un plan de trabajo en el que consten las prioridades para el desarrollo del corredor respectivo cada cuatro años y por un breve informe anual de situación sobre la ejecución de los corredores, las autopistas del mar (en el futuro, el Espacio Marítimo Europeo) y el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS).

Si bien la propuesta aumenta los costes generales de ejecución para las autoridades, genera mejoras, en particular beneficios en materia de economía y empleo, y permite formas de transporte más sostenibles que compensan con creces el aumento de los costes reglamentarios.

Derechos fundamentales

Al establecer los requisitos de infraestructura pertinentes, la propuesta reforzará la accesibilidad para todos los usuarios, mejorando así la accesibilidad para las personas con discapacidad y con movilidad reducida y contribuyendo a la igualdad de género.

4. Repercusiones presupuestarias

En la evaluación de impacto se ha calculado que los costes administrativos relativos al escenario de referencia son moderados, especialmente en comparación con los ambiciosos planes de revisión de la opción política preferida. Expresados como valor actual durante el período 2021-2050, se ha calculado que los costes administrativos para las autoridades públicas son de 25,4 millones de euros (es decir, 15,8 millones de euros para la Comisión Europea⁹ y 9,6 millones de euros para las autoridades públicas de los Estados miembros). Además, se calcula que la mayor parte de las inversiones procede de financiación pública (fondos públicos nacionales y fondos de la UE) y ascendería a 244 200 millones de euros con respecto al escenario de referencia, expresados como valor actual durante el período 2021-2050.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión hará un seguimiento de los avances, las repercusiones y los resultados de esta iniciativa a través de un conjunto de instrumentos de gobernanza basados en la gobernanza de la RTE-T, como el refuerzo de los coordinadores europeos y de sus planes de trabajo. El seguimiento se reforzará aún más en el Reglamento revisado.

Los coordinadores europeos han desempeñado un papel decisivo en este sentido, ya que actúan como embajadores de la política de la RTE-T y como mediadores para todas las partes interesadas pertinentes a las que reúnen en los llamados foros de los

9. Estos costes son un cálculo realizado en el marco de la evaluación de impacto y se basan en los costes y la experiencia pasados. No deben entenderse como costes adicionales para la Comisión. Todos los créditos relacionados con la RTE-T están totalmente cubiertos por el presupuesto del Mecanismo «Conectar Europa» [Reglamento (UE) 2021/1153].

corredores. Este trabajo se intensificará gracias al papel reforzado de los coordinadores europeos. Además, cada corredor europeo de transporte y las dos prioridades horizontales serán objeto de estudios específicos en los que se hará un seguimiento de los avances en el cumplimiento de las normas, los plazos y la fijación de prioridades. Esto se refleja, por ejemplo, en un seguimiento muy estrecho de todos los proyectos previstos o en curso en la RTE-T (los denominados análisis de la «reserva de proyectos» y los «informes de ejecución de proyectos» semestrales). En este contexto, los proyectos se están evaluando en función de su madurez financiera, así como de su situación en cuanto a concesión de permisos y contratación pública, para que sea posible detectar fácilmente los problemas, por ejemplo de retrasos, y para que las intervenciones sean planificadas por la Comisión o los coordinadores europeos. El nuevo Reglamento también incluirá la posibilidad de basarse, en mayor medida que antes, en actos de ejecución que no solo fomentarán el establecimiento de prioridades a nivel nacional, sino que también facilitarán el seguimiento de los progresos realizados en la RTE-T con respecto a los hitos definidos y acordados en dichos actos de ejecución. Por tanto, constituyen también una base muy sólida para el seguimiento de esos proyectos, ya que se pueden comprobar los progresos periódicos por cada hito y pueden adoptarse medidas adecuadas en caso de que haya retrasos. Al adoptar estos actos de ejecución, los Estados miembros afectados convienen además en informar periódicamente sobre los progresos realizados. En cuanto al seguimiento, se supervisarán los progresos de la RTE-T por lo que se refiere a la finalización técnica de la infraestructura de la RTE-T, con las normas definidas de la RTE-T y con respecto a los plazos definidos de aquí a 2030, 2040 y 2050. De este modo, las normas y los requisitos constituirán los indicadores clave de rendimiento con respecto a los cuales se supervisará el éxito de la RTE-T (por ejemplo, porcentaje de longitud de los tramos de transporte ferroviario de mercancías que están electrificados, con una carga por eje de 22,5 y un tren de 740 m de longitud; número de puertos marítimos con acceso ferroviario, etc.). Además, existe un seguimiento constante a través de la denominada base de datos TENtec, un potente sistema de información que permitirá en el futuro un intercambio automatizado de datos directamente a partir de la fuente de datos (Estado miembro o administrador de infraestructuras) y en el momento oportuno.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

La estructura del Reglamento revisado se diferenciará de la estructura del Reglamento actual. Ya no estará organizada por capas de red (básica y global), sino por modos de transporte, lo que permitirá comprender mejor los diversos requisitos. Incluirá requisitos y mapas específicos para los corredores europeos de transporte, así como el nuevo plazo intermedio de 2040. Los primeros capítulos del Reglamento explican los objetivos generales de la RTE-T y el enfoque gradual para completar la red. Constará de los siguientes capítulos principales:

Considerandos

Los considerandos se centran, en particular, en la contribución de la RTE-T al Pacto Verde Europeo y a los objetivos de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente. Además, detallan los vínculos de la RTE-T revisada con otras políticas de transporte en los diferentes modos de transporte y con ámbitos políticos ajenos al sector del transporte, como la política medioambiental y climática, la política social, la política de cohesión, la política exterior, etc. Por otra parte, en los considerandos se resaltan aspectos de la planificación de infraestructuras nacionales y de la UE, así como de financiación.

Capítulo I: Principios generales

En el capítulo 1 se establecen los principios generales del Reglamento RTE-T. Se definen el objeto y el ámbito de aplicación del Reglamento. En él figuran las de-

finiciones de los distintos elementos del Reglamento y de la terminología utilizada a lo largo del texto. Además, se introducen los objetivos del Reglamento (cohesión, sostenibilidad, eficiencia y beneficios para los usuarios) y cómo deben alcanzarse. En este capítulo se establece también que la red transeuropea de transporte debe planificarse, desarrollarse y explotarse de manera eficiente en cuanto al uso de recursos, cumpliendo los requisitos medioambientales nacionales y de la UE aplicables. En los artículos siguientes se describen la dimensión geográfica de la estructura de la red y los corredores europeos de transporte. Por último, en el capítulo 1 se describen los principios de los proyectos de interés común y de la cooperación con terceros países.

Capítulo II: Disposiciones generales

En el capítulo 2 figuran las disposiciones generales del Reglamento, en las que se especifican la red básica, la red básica ampliada y la red global, así como los corredores europeos de transporte, y se establece la priorización de las medidas en las distintas redes.

Capítulo III: Disposiciones específicas

El capítulo 3 contiene las disposiciones específicas relativas a los requisitos para cada modo de transporte, que se contemplan en el Reglamento con vistas a:

- la definición de los componentes de la infraestructura,
- los requisitos de infraestructura de transporte para la red global,
- los requisitos para la red básica y la red básica ampliada,
- prioridades adicionales.

Además, este capítulo contiene disposiciones relativas a los requisitos de la revisión que son aplicables a las terminales multimodales de transporte de mercancías y a los nodos urbanos.

Capítulo IV: Disposiciones para un transporte inteligente y resiliente

El capítulo 4 contiene disposiciones adicionales en relación con los requisitos del Reglamento con respecto a los sistemas de tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC) para el transporte, los servicios sostenibles, las nuevas tecnologías y la innovación, unas infraestructuras seguras desde el punto de vista físico y operacional, la resiliencia, las inversiones de terceros países, el mantenimiento y el ciclo de vida de los proyectos, así como la accesibilidad para todos los usuarios.

Capítulo V: Ejecución de los instrumentos de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

El capítulo 5 se refiere a la ejecución de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario y Espacio Marítimo Europeo). En él se describen el instrumento de los corredores europeos de transporte y las prioridades horizontales y figuran disposiciones sobre cómo deben coordinarse y regularse. El capítulo contiene además disposiciones sobre las herramientas de ejecución, como los planes de trabajo de los coordinadores y los actos de ejecución.

Capítulo VI: Disposiciones comunes

En el capítulo 6 figuran las disposiciones comunes del Reglamento relativas a las obligaciones de notificación y seguimiento, los procedimientos para actualizar la red y los principios para el compromiso con las partes interesadas públicas y privadas. También figuran disposiciones relativas a la armonización de los planes nacionales con la política de transportes de la UE, así como disposiciones relativas al ejercicio de la delegación, al procedimiento de comité, a la revisión del Reglamento, a los procedimientos relativos a los retrasos en la aplicación de la red y a la posibilidad de excepciones. Por último, en él se describe el impacto del Reglamento en otros actos legislativos, junto con la necesidad de modificarlos.

Anexos:

Los anexos del Reglamento contienen mapas detallados de la red básica, la red básica ampliada y la red global, listas de los nodos urbanos y de transporte incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y la definición de la configuración y los mapas de los corredores europeos de transporte. Contienen, además, mapas indicativos sobre los países vecinos, así como especificaciones sobre los requisitos para la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible, así como un artículo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/1153 y una tabla de correspondencias entre el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y el presente Reglamento.

2021/0420 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (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 172,

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 Europeo¹⁰,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹¹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo»¹², de diciembre de 2019, establece un objetivo de neutralidad climática que debe alcanzar la Unión de aquí a 2050, así como un objetivo claro de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% de aquí a 2030, en comparación con los niveles de 1990. Dichos objetivos se fijan como una meta en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³.

(2) Las emisiones del transporte representan alrededor del 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión, y estas emisiones han aumentado en los últimos años. Por ello, el Pacto Verde Europeo reclama una reducción del 90% de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte, a fin de que de aquí a 2050 la Unión se haya convertido en una economía climáticamente neutra, al tiempo que persigue un objetivo de contaminación cero¹⁴.

(3) La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente¹⁵ establece hitos para mostrar el camino del sistema de transporte europeo hacia la consecución de los objetivos de una movilidad sostenible, inteligente y resiliente. Prevé que el tráfico ferroviario de mercancías aumente su cuota de mercado en un 50% de aquí a 2030 y se duplique de aquí a 2050; que el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia aumenten su cuota de mercado en un 25% de aquí a 2030 y en un 50% de aquí a 2050; que el tráfico en ferrocarril de alta velo-

10. DO C [...].

11. DO C [...].

12. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, El Pacto Verde Europeo [COM(2019) 640 final].

13. Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

14. Comunicación de la Comisión «La senda hacia un planeta sano para todos. Plan de Acción de la UE: Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo», de 12 de mayo de 2021, COM(2021) 400 final.

15. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro, COM(2020) 789 final.

cidad se duplique de aquí a 2030 y se triplique de aquí a 2050; que de aquí a 2030 haya por lo menos 30 millones de automóviles de emisión cero y 80 000 camiones de emisión cero en circulación, y que de aquí a 2050 prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y los nuevos vehículos pesados sean de emisión cero; que los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km sean neutros en carbono de aquí a 2030 dentro de la Unión; y que de aquí a 2030 haya por lo menos cien ciudades climáticamente neutras en Europa.

(4) La realización de la red transeuropea de transporte crea las condiciones favorables para una base de infraestructuras que permita hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles, asequibles e inclusivos, ofrezcan alternativas sostenibles ampliamente disponibles en un sistema de transporte multimodal y ofrezcan los incentivos adecuados para impulsar la transición, en particular garantizando una transición justa, en consonancia con los objetivos presentados en la Recomendación (UE) [...] del Consejo, de [...], para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática.

(5) La planificación, el desarrollo y la explotación de la red transeuropea de transporte deben permitir formas de transporte sostenibles y ofrecer mejores soluciones de transporte multimodal e interoperable y una mayor integración intermodal de toda la cadena logística, contribuyendo así al buen funcionamiento del mercado interior mediante la creación de las arterias necesarias para que el transporte de pasajeros y mercancías sea fluido en toda la Unión. Además, la red debe aspirar a reforzar la cohesión económica, social y territorial, garantizando la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la Unión, incluida una mejor conectividad de las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas. El desarrollo de la red transeuropea de transporte también debe permitir una movilidad sin fisuras, segura y sostenible de bienes y personas en toda su diversidad, y debe contribuir a impulsar el crecimiento económico y la competitividad con una perspectiva mundial, estableciendo interconexiones e interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte de manera sostenible y eficiente en el uso de los recursos.

(6) El aumento del tráfico ha tenido como consecuencia una mayor congestión del transporte internacional. Para garantizar la movilidad internacional de pasajeros y mercancías, la capacidad de la red transeuropea de transporte y el uso de esta capacidad deben optimizarse y, llegado el caso, ampliarse, eliminando cuellos de botella en las infraestructuras y creando los enlaces de infraestructuras que faltan en y entre los Estados miembros y, cuando proceda, los países vecinos, teniendo presentes las negociaciones en curso con países candidatos y países candidatos potenciales.

(7) La red transeuropea de transporte se compone en gran medida de las infraestructuras existentes. Para cumplir plenamente los objetivos de la nueva política de la red transeuropea de transporte, deben establecerse requisitos uniformes en materia de infraestructuras.

(8) La red transeuropea de transporte debe desarrollarse y mantenerse mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, mediante el mantenimiento y la mejora de las infraestructuras ya existentes y mediante medidas que promuevan su utilización con un consumo eficiente de recursos.

(9) A la hora de ejecutar proyectos de interés común se debe prestar la debida consideración a las circunstancias particulares de cada proyecto concreto. Siempre que sea posible, deben aprovecharse las sinergias con otras políticas, por ejemplo con los aspectos relativos al turismo, mediante la integración en estructuras de ingeniería civil (por ejemplo, puentes o túneles) de infraestructuras para vías ciclistas –incluidas las rutas EuroVelo–, o con los aspectos relativos a la seguridad mediante la integración de nuevas tecnologías (por ejemplo, la utilización de sensores en puentes).

(10) Con el fin de lograr unas infraestructuras de transporte de alta calidad y eficientes en todos los modos, es importante que en el desarrollo de la red transeuropea de transporte se tengan en cuenta la seguridad física y operativa de los desplazamientos de pasajeros y mercancías, la contribución al cambio climático y el impacto de este y de potenciales peligros naturales y desastres antropogénicos sobre las infraestructuras, así como la accesibilidad para todos los usuarios del transporte, especialmente en las regiones que están particularmente afectadas por los efectos negativos del cambio climático.

(11) Al planificar, contratar y ejecutar proyectos de interés común, los Estados miembros y otros promotores de proyectos deben tener debidamente en cuenta la Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶.

(12) Durante la planificación de las infraestructuras, es importante que los Estados miembros y demás promotores de proyectos presten la consideración debida a las evaluaciones de riesgos y a las medidas con las que se pretende mejorar la resiliencia, por ejemplo ante el cambio climático, los peligros naturales y las catástrofes antropogénicas. Al ofrecer nuevos incentivos para desarrollar formas sostenibles de transporte y con la aplicación de normas de alto nivel para infraestructuras de transporte ecológicas, la realización de la red transeuropea de transporte apoyará el principio de «no causar un perjuicio significativo».

(13) Habida cuenta de la evolución de las necesidades de infraestructuras de la Unión y de los objetivos de descarbonización, las Conclusiones del Consejo Europeo de julio de 2020, según las cuales el gasto de la Unión debe ser coherente con los objetivos del Acuerdo de París y con el principio de «no causar un perjuicio significativo», en el sentido del artículo 17 del Reglamento sobre la taxonomía¹⁷, los proyectos de interés común deben evaluarse para garantizar que la política de la RTE-T sea coherente con los objetivos de la política de la Unión en materia de transporte, medio ambiente y clima. Los Estados miembros y otros promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de planes y proyectos en las que se evalúe «si no se ha causado un perjuicio significativo» sobre la base de las orientaciones y mejores prácticas más recientes de que se disponga. En caso de que la ejecución de un proyecto de interés común suponga un perjuicio significativo para un objetivo medioambiental o climático, deben considerarse alternativas razonables.

(14) Los proyectos de infraestructuras en el marco del Reglamento RTE-T deben ser resilientes ante los posibles efectos adversos del cambio climático y contar con una evaluación de la vulnerabilidad climática y de los riesgos, en particular a través de medidas de adaptación pertinentes. Los proyectos para los que haya que realizar una evaluación de impacto ambiental deben incorporar medidas de protección contra el cambio climático e integrar, en el análisis coste-beneficio, los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero y los efectos positivos de las medidas de mitigación del cambio climático. La protección contra el cambio climático debe llevarse a cabo sobre la base de las mejores prácticas y orientaciones más recientes de que se disponga¹⁸. Esto contribuye a integrar los riesgos relacionados con el cambio climático, así como las evaluaciones de vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en las decisiones de inversión y planificación con cargo al presupuesto de la Unión.

(15) Los Estados miembros y demás promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de los planes y proyectos de conformidad con

16. Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, sobre la racionalización de las medidas para avanzar en la realización de la red transeuropea de transporte (RTE-T) (DO L 258 de 20.7.2021, p. 1).

17. Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13)

18. Comunicación de la Comisión. Orientaciones técnicas sobre la defensa contra el cambio climático de las infraestructuras para el período 2021-2027 (DO C 373 de 16.9.2021, p. 1).

la legislación pertinente, con el fin de evitar o, cuando no sea posible, mitigar o compensar los efectos negativos sobre el medio ambiente, como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo, la contaminación del aire y del agua, así como el ruido, y proteger eficazmente la biodiversidad.

(16) En la fase de planificación y construcción de los proyectos, deben tenerse debidamente en cuenta los intereses de las autoridades regionales y locales, así como del público afectado por un proyecto de interés común.

(17) La definición de la red transeuropea de transporte debe basarse en una metodología común y transparente y representar el máximo nivel de planificación de infraestructuras dentro de la Unión. Debe ser multimodal, es decir, debe incluir todos los modos de transporte y sus conexiones, así como los sistemas pertinentes de gestión del tráfico y de la información sobre viajes.

(18) La red transeuropea de transporte debe desarrollarse gradualmente en tres etapas, con el objetivo general de lograr una red europea multimodal e interoperable de alto nivel de calidad, respetando al mismo tiempo la neutralidad climática general de la Unión y los objetivos medioambientales: la finalización de una red básica de aquí a 2030, de una red básica ampliada de aquí a 2040 y de la red global de aquí a 2050.

(19) Para que la red sea conforme con el presente Reglamento, además de los plazos de 2030 y 2050 que ya se introdujeron en virtud del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹, debe añadirse el plazo intermedio de 2040 para la red básica ampliada que forma parte de los corredores europeos de transporte. El mismo plazo intermedio debe aplicarse también a las nuevas normas sobre la red básica que se hayan introducido además de los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, a fin de permitir que las inversiones necesarias se efectúen a su debido tiempo.

(20) La red global debe ser una red de transporte a escala europea que garantice la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como las zonas escasamente pobladas, y refuerce la cohesión social, económica y territorial entre ellas. Deben establecerse requisitos para la infraestructura de la red global con el fin de promover el desarrollo de una red de alta calidad en toda la Unión.

(21) La red global debe estar suficientemente equipada con una infraestructura para los combustibles alternativos a fin de garantizar que apoye eficazmente la transición hacia una movilidad sin emisiones, en consonancia con los hitos fijados en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente.

(22) Además de la red básica, debe definirse una red básica ampliada sobre la base de los tramos prioritarios de la red global que forman parte de los corredores europeos de transporte.

(23) La red básica ha sido identificada sobre la base de una metodología de planificación objetiva. Esta metodología ha identificado los nodos urbanos, los puertos y los aeropuertos más importantes, así como los pasos fronterizos. En la medida de lo posible, estos nodos deben estar conectados mediante enlaces multimodales, siempre que sean viables y factibles económicamente a más tardar en 2030. La metodología ha garantizado la interconexión de todos los Estados miembros y la integración de las islas principales en la red básica.

(24) La red básica, con plazo hasta 2030, y la red básica ampliada, con plazo hasta 2040, deben constituir la base de la red de transporte multimodal sostenible, que representa los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, en función de las necesidades de tráfico. Deben estimular el

19. Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.)

desarrollo de toda la red global y permitir que la acción de la Unión se concentre en los componentes de la red transeuropea de transporte que tengan mayor valor añadido europeo, en particular en los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

(25) Algunas normas existentes de la red básica deben hacerse extensivas a la red básica ampliada y a la red global, con el fin de aprovechar plenamente los beneficios de la red, aumentar la interoperabilidad entre los tipos de red y permitir una mayor actividad mediante formas de transporte más sostenibles, en particular mediante una mayor digitalización y otras soluciones tecnológicas.

(26) Las exenciones de los requisitos de infraestructura aplicables a la red básica, la red básica ampliada y la red global solo deben ser posibles en casos debidamente justificados y en determinadas condiciones. Entre ellos deben incluirse los casos en que la inversión no pueda justificarse, o en que existan limitaciones geográficas o físicas significativas, por ejemplo en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, o en zonas escasamente pobladas, o en los casos de redes aisladas o parcialmente aisladas.

(27) La red de infraestructuras terrestres, establecida a través de la red básica, la red básica ampliada y la red global, debe integrarse con la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte. A tal fin, debe crearse un Espacio Marítimo Europeo verdaderamente sostenible, inteligente, sin fisuras y resiliente. Debe abarcar todos los componentes de la infraestructura marítima de la red transeuropea de transporte.

(28) El Espacio Marítimo Europeo debe aplicarse en estrecha cooperación con las estrategias macrorregionales y de las cuencas marítimas europeas, que proporcionan un marco de cooperación territorial europeo adecuado tanto a nivel transnacional de la Unión como transfronterizo con terceros países.

(29) Los corredores ferroviarios de mercancías establecidos sobre la base del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰ y los corredores de la red básica definidos en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 son instrumentos políticos complementarios que persiguen objetivos estrechamente relacionados, en particular para impulsar unos servicios de transporte sostenibles, eficientes y seguros. Aunque la cooperación ha sido fructífera en muchos aspectos, en algunos casos se han identificado solapamientos de actividades y necesidades para un mejor intercambio de información. Además, los corredores ferroviarios de mercancías y los corredores de la red básica no están totalmente armonizados geográficamente, lo que limita la posibilidad de coordinación, por ejemplo en cuestiones como la implantación de los requisitos de infraestructura de la red transeuropea de transporte o la mejora de la calidad de los servicios ferroviarios. Por lo tanto, existe un margen considerable para mejorar la racionalización y aumentar la eficacia y las sinergias.

(30) Como se indica en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, es necesaria una integración de los corredores de la red básica y de los corredores ferroviarios de mercancías en los corredores europeos de transporte para aumentar las sinergias entre la planificación de infraestructuras y la explotación del transporte. Los corredores europeos de transporte deben convertirse en el instrumento para desarrollar flujos de transporte de mercancías y pasajeros sostenibles y multimodales en Europa, así como para desarrollar infraestructuras interoperables de alta calidad y alto rendimiento operativo. Como tales, también deben ser la herramienta para materializar la visión de crear una red ferroviaria altamente competitiva en toda la Unión.

(31) Los corredores europeos de transporte deben abarcar los flujos de transporte de larga distancia más importantes, consistir en un eje clave para el transporte multimodal europeo que se base en partes de la red transeuropea de transporte, ser

20. Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

multimodales, estar abiertos a la inclusión de todos los modos de transporte contemplados en el presente Reglamento, atravesar al menos dos fronteras e incluir, como mínimo, tres modos de transporte.

(32) Con el fin de establecer la red transeuropea de transporte de una forma coordinada y oportuna, que permita maximizar los efectos de red, los Estados miembros afectados deben velar por que se adopten las medidas adecuadas para finalizar los proyectos de interés común de la red básica, la red básica ampliada y la red global en los plazos fijados de 2030, 2040 y 2050, respectivamente. A tal fin, los Estados miembros deben garantizar la coherencia de los planes nacionales de transporte e inversión con las prioridades establecidas en el presente Reglamento y en los planes de trabajo de los coordinadores europeos.

(33) Es necesario determinar los proyectos de interés común que contribuirán al logro de la red transeuropea de transporte, así como al cumplimiento de los objetivos, y que se corresponden con las prioridades establecidas en el presente Reglamento. La ejecución de dichos proyectos debe quedar supeditada a su grado de maduración, al cumplimiento de los procedimientos legales de la Unión y nacionales y a la disponibilidad de recursos financieros, sin perjudicar el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Unión.

(34) Los proyectos de interés común para desarrollar la red transeuropea de transporte de conformidad con los requisitos establecidos en el presente Reglamento tienen un valor añadido europeo, ya que contribuyen a una red europea de alta calidad, interoperable y multimodal, aumentando la sostenibilidad, la cohesión, la eficiencia o los beneficios para los usuarios. El valor añadido europeo es mayor si, además del valor potencial para el Estado miembro respectivo por sí solo, da lugar a mejoras significativas de las conexiones de transporte o de los flujos de transporte entre Estados miembros o entre un Estado miembro y un tercer país. Estos proyectos transfronterizos deben ser objeto de una intervención prioritaria de la Unión con el fin de garantizar su ejecución.

(35) Los Estados miembros y demás promotores de proyectos deben velar por que las evaluaciones de proyectos de interés común se lleven a cabo de forma eficiente, evitando retrasos innecesarios.

(36) Los proyectos de interés común que aspiren a financiación de la Unión deben estar sujetos a un análisis de coste-beneficio socioeconómico basado en una metodología reconocida y que tome en consideración los costes y beneficios sociales, económicos, climáticos y medioambientales pertinentes, así como el enfoque basado en el ciclo de vida. El análisis de costes y beneficios climáticos y medioambientales debe basarse en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹.

(37) A fin de contribuir a los objetivos de reducción del cambio climático, incluidos en el Pacto Verde Europeo, de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 90% de aquí a 2050, deben valorarse las medidas para mitigar el impacto en términos de emisiones de gases de efecto invernadero de los proyectos de interés común que sean infraestructuras de transporte nuevas, ampliadas o modernizadas.

(38) La cooperación con terceros países, incluidos los países vecinos, es necesaria para garantizar la conexión y la interoperabilidad entre las redes de infraestructuras de la Unión y dichos países. En vista de ello, cuando proceda, la Unión debe promover proyectos de interés común con dichos países, en los que se evalúe y se garantice el cumplimiento de los objetivos y requisitos de la red transeuropea de transporte a fin de garantizar la interoperabilidad de la red de la Unión.

21. Directiva 2011/92/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

(39) Para lograr la transformación del sector del transporte en un sistema verdaderamente multimodal de servicios de movilidad sostenibles e inteligentes, la Unión debe construir una red de transporte de alta calidad con servicios ferroviarios que cumplan una velocidad mínima de línea. Un ferrocarril para pasajeros que sea competitivo tiene un gran potencial para la descarbonización del transporte. Es necesario desarrollar una red ferroviaria europea de alta velocidad coherente e interoperable que conecte sus capitales y grandes ciudades. Complementar las líneas de alta velocidad existentes con líneas de pasajeros con una velocidad mínima de línea de 160 km/h debería, a su vez, dar lugar a efectos de red, una red más coherente y un aumento del número de pasajeros de ferrocarril. La finalización de una red de alto rendimiento también facilitará el desarrollo y la introducción de modelos nuevos o diferentes de asignación de capacidad, como, por ejemplo, los horarios de intervalos regulares posibilitados por la iniciativa de remodelación de los horarios.

(40) Debe establecerse una red de transporte ferroviario de mercancías más sostenible, resiliente y fiable en toda Europa que contribuya a la competitividad del transporte combinado. Debe mejorarse la infraestructura de transporte ferroviario combinado y de las terminales para garantizar que el transporte intermodal se realice principalmente por ferrocarril, vías navegables interiores o transporte marítimo de corta distancia, así como que cualquier tramo inicial o final de carretera sea lo más corto posible.

(41) Dado que la implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) se está acelerando en Europa y que varios Estados miembros ya han adoptado planes para desplegar el ERTMS en todas sus redes ferroviarias nacionales de aquí a 2040, es necesario tener en cuenta este cambio de paradigma y fijar un plazo más ambicioso de implantación del ERTMS para la red global.

(42) El ERTMS debe implantarse de manera continua no solo en la red básica, la red básica ampliada y la red global, incluidos los nodos urbanos, sino también en las rutas de acceso a las terminales multimodales, lo cual permitirá operar únicamente con el ERTMS e impulsará las perspectivas de negocio de las empresas ferroviarias.

(43) Dado que la implantación de un ERTMS basado en las radiocomunicaciones contribuye aún más a la eliminación de las normas nacionales que afectan a la explotación, los Estados miembros deben velar por que, a partir de 2025, se implante únicamente el ERTMS basado en las radiocomunicaciones y por que, a partir de 2050 toda la red transeuropea de transporte esté equipada con dicho ERTMS.

(44) La implantación del ERTMS debe ir acompañada de un plazo reglamentario para el desmantelamiento de los sistemas de clase B en tierra, de modo que el ERTMS sea el único sistema de señalización que se utilice en los Estados miembros. El desmantelamiento de los sistemas de clase B en tierra supondrá importantes ahorros de mantenimiento para los administradores de infraestructuras, ya que implantar el ERTMS y mantener sistemas adicionales en tierra durante un período prolongado es muy costoso y complicado. Los sistemas de clase B deben eliminarse de forma coordinada con un período transitorio suficiente, de aquí a 2040, que permita a las empresas ferroviarias prever el cambio y adoptar la estrategia de migración más adecuada. El ERTMS, al ser un sistema, requiere una implantación sincronizada tanto en tierra como a bordo, y los beneficios totales del sistema solo se producen cuando tanto los trenes como las vías están equipados.

(45) Las vías navegables interiores en Europa se caracterizan por una hidromorfología heterogénea que dificulta un rendimiento coherente en todos los tramos de las vías navegables. Las vías navegables interiores, en especial los tramos de flujo libre, pueden verse gravemente afectados por las condiciones climáticas y meteorológicas. A fin de garantizar un tráfico internacional fiable, respetando al mismo tiempo la hidromorfología y la legislación medioambiental aplicable, los requisitos de la RTE-T deben tener en cuenta la hidromorfología específica de cada vía navegable (por ejemplo, los ríos de flujo libre o los regulados), así como los objetivos de

las políticas medioambientales y de biodiversidad. Este enfoque debe considerarse a nivel de cuenca hidrográfica.

(46) Al ser los puntos de entrada y salida de la infraestructura terrestre de la red transeuropea de transporte, los puertos marítimos desempeñan un papel importante como nodos multimodales transfronterizos, que no solo sirven como nodos de transporte, sino también como pasarelas comerciales, agrupaciones industriales y centros de energía, por ejemplo en lo que se refiere a la implantación de instalaciones eólicas marinas.

(47) El transporte marítimo de corta distancia puede contribuir sustancialmente a la descarbonización del transporte transportando más mercancías y pasajeros. El Espacio Marítimo Europeo debe promoverse mediante la creación o la mejora de rutas de transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo de los puertos marítimos y de sus conexiones con el interior a fin de facilitar una integración eficiente y sostenible con otros modos de transporte.

(48) El transporte por carretera en la Unión representa tres cuartas partes del total del transporte interior de mercancías (sobre la base de las toneladas-kilómetro transportadas) y alrededor del 90% del total del transporte terrestre de pasajeros (sobre la base del número total de pasajeros-kilómetro). Dada la importancia del transporte por carretera y el compromiso de mejorar la seguridad vial en consonancia con el hito de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, es necesario mejorar la infraestructura viaria desde el punto de vista de la seguridad.

(49) La red transeuropea de transporte debe garantizar una multimodalidad eficiente para permitir la elección de la modalidad mejor y más sostenible para pasajeros y mercancías y la consolidación de grandes volúmenes para su traslado a largas distancias. Las terminales multimodales deben desempeñar un papel clave para alcanzar este objetivo.

(50) Los nodos urbanos desempeñan un papel importante en la red transeuropea de transporte como punto de partida o destino final («último kilómetro») de pasajeros y mercancías que circulan por la red transeuropea de transporte y son puntos de transbordo dentro de los distintos modos de transporte o entre ellos. Debe garantizarse que los cuellos de botella de capacidad y la insuficiente conectividad de red dentro de los nodos urbanos dejen de obstaculizar la multimodalidad a lo largo de la red transeuropea de transporte.

(51) Como marco único eficaz para hacer frente a los retos de la movilidad urbana, los nodos urbanos deben desarrollar un plan de movilidad urbana sostenible (PMUS), que es un plan a largo plazo e integral de movilidad de pasajeros y mercancías para toda el área urbana funcional²². Debe incluir objetivos, metas e indicadores en los que se sustente el rendimiento actual y futuro del sistema de transporte urbano, como mínimo en materia de emisiones de gases de efecto invernadero, congestión, accidentes y víctimas de accidentes, cuota modal y acceso a los servicios de movilidad, así como datos sobre contaminación atmosférica y acústica en las ciudades.

(52) Los Estados miembros deben establecer un programa nacional de apoyo a los PMUS destinado a promover la adopción de estos y a mejorar la coordinación entre regiones, ciudades y municipios. Tal programa nacional debe ayudar a las regiones y las zonas urbanas a desarrollar PMUS de alta calidad y a reforzar el seguimiento y la evaluación de la ejecución de los PMUS a través de medidas legislativas, orientación, desarrollo de capacidades, asistencia y, posiblemente, apoyo financiero.

(53) La Misión sobre Ciudades Inteligentes y Climáticamente Neutras, establecida en el marco del programa marco Horizonte Europa, tiene como objetivo contar con cien ciudades climáticamente neutras en la Unión de aquí a 2030. Las ciudades

²². El concepto de PMUS se propuso por primera vez en el paquete de movilidad urbana de la UE de 2013 [COM(2013) 913 final, anexo I).

participantes en la Misión actuarán como centros de experimentación e innovación para que otras puedan seguir su camino de aquí a 2050.

(54) Los servicios digitales de movilidad multimodal ayudan a mejorar la integración de los diferentes modos de transporte combinando varias ofertas de transporte en una sola. Su desarrollo debe contribuir a cambiar el comportamiento de las personas, de manera que tiendan a utilizar los modos de transporte más sostenibles, el transporte público y modos activos como los desplazamientos a pie y en bicicleta.

(55) Hacen falta sistemas de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para el transporte que proporcionen la base para optimizar las operaciones de tráfico y transporte y la seguridad del tráfico, así como para mejorar los servicios conexos. Deben facilitarse los flujos de información en la red de transporte y movilidad, entre otras cosas mediante la implantación del Espacio de Datos sobre Movilidad de la Unión. Debe disponerse de información para los pasajeros, incluida la relativa a los sistemas de expedición de billetes y de reservas.

(56) Los sistemas y servicios de transporte inteligentes, así como las nuevas tecnologías emergentes, deben servir de catalizador para la implantación de sistemas y servicios de transporte inteligentes en todas las carreteras de la red transeuropea de transporte.

(57) Es necesaria una planificación adecuada de la red transeuropea de transporte, lo que implica también la aplicación de requisitos específicos en toda la red en cuanto a infraestructuras, sistemas de TIC, equipos y servicios, incluidos los requisitos para la implantación de la infraestructura para combustibles alternativos, tal como se define en el Reglamento (UE) [...] del Parlamento Europeo y del Consejo, [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos]²³. Es, por tanto, necesario asegurar el desarrollo adecuado y concertado de dichos requisitos en toda Europa para cada modo de transporte y para su interconexión en toda la red transeuropea de transporte y más allá, a fin de obtener los frutos del efecto de red y de posibilitar operaciones transeuropeas de transporte de larga distancia que sean eficientes. A fin de garantizar la implantación de combustibles alternativos en toda la red de carreteras de la red transeuropea de transporte en consonancia con los objetivos establecidos en el Reglamento (UE) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], deben entenderse como referencias a la «red básica» tal como se define en el presente Reglamento. Las referencias a la «red global» hechas en el Reglamento (UE) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] deben entenderse como referencias a la «red básica ampliada» y a la «red global» tal como se definen en el presente Reglamento.

(58) La red transeuropea de transporte debe proporcionar la base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación, como la infraestructura 5G, que pueden contribuir a aumentar la eficiencia global del sector del transporte europeo y la capacidad para permitir unos flujos de pasajeros seguros utilizando medios eficientes, a hacer que los medios de transporte públicos o más ecológicos sean más atractivos para los pasajeros y a reducir su huella de carbono. Esto contribuirá a la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo y, al mismo tiempo, contribuirá al objetivo de aumentar la seguridad energética de la Unión. Para alcanzar esos objetivos, es necesario aumentar la disponibilidad de combustibles alternativos y su estructura conexa a lo largo de la red transeuropea de transporte.

(59) Debe instalarse un número suficiente de puntos de recarga rápida, para vehículos ligeros y pesados, que sean accesibles al público en toda la red transeuropea

23. Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de [...], relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L [...]).

de transporte. Este objetivo debe garantizar la plena conectividad transfronteriza y permitir que los vehículos eléctricos circulen por toda la Unión. Los objetivos basados en la distancia recorrida para la red transeuropea de transporte, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], consisten en garantizar una cobertura mínima suficiente de puntos de recarga eléctrica a lo largo de las principales redes de carreteras de la Unión.

(60) La infraestructura de recarga de acceso público a lo largo de la red transeuropea de transporte, tal como se define en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] debe completarse con requisitos sobre la implantación de la infraestructura de recarga en terminales multimodales y para los intercambiadores multimodales de pasajeros, a fin de ofrecer oportunidades de recarga a los camiones de larga distancia durante su carga o descarga o mientras el conductor esté descansando, o a los autobuses en los intercambiadores multimodales de pasajeros. Con el fin de garantizar la libre circulación, cuando las terminales o los intercambiadores de pasajeros reciban apoyo público o de la Unión, el acceso a efectos de recarga debe realizarse sobre una base justa, transparente y no discriminatoria, a fin de evitar el efecto de cautividad para determinadas empresas o posibles distorsiones de la competencia. Cuando la infraestructura de recarga se construya utilizando financiación de la Unión o pública, los precios deben fijarse sobre una base transparente y no discriminatoria para todas las empresas o personas autorizadas.

(61) La falta de seguridad, protección y fiabilidad de la infraestructura, causada por peligros naturales, incluidos los relacionados con el clima y otros acontecimientos de carácter excepcional, por ejemplo las pandemias, las catástrofes de origen humano, como los accidentes, o las perturbaciones causadas por actos intencionados como el terrorismo y los ciberataques, constituye un problema importante para la eficiencia y el funcionamiento de la red transeuropea de transporte. Por ejemplo, los accidentes causados por varias catástrofes naturales debidas a fenómenos meteorológicos extremos han interrumpido significativamente los flujos de transporte en los últimos años. Por consiguiente, debe mejorarse la resiliencia de la red de transporte al cambio climático, los peligros naturales, las catástrofes provocadas por el ser humano y otras perturbaciones, partiendo de la evaluación de riesgos y las medidas de mejora de la resiliencia adoptadas por entidades críticas para el sector del transporte con arreglo a la Directiva [...], relativa a la resiliencia de las entidades críticas²⁴.

(62) Teniendo en cuenta la experiencia adquirida con respecto a la gestión de crisis durante la pandemia de COVID-19²⁵ y con el fin de evitar, en el futuro, perturbaciones e imprevistos relacionados con el tráfico, al planificar infraestructuras los Estados miembros deben tener en cuenta la seguridad y la resiliencia de la infraestructura de transporte al cambio climático, los peligros naturales, las catástrofes provocadas por el ser humano y otras perturbaciones que afecten al funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. A tal fin, los corredores europeos de transporte también deben incluir importantes líneas de desviación que puedan utilizarse en caso de congestión u otros problemas en las rutas principales. Además, debido a su carácter multimodal, un modo puede sustituir a otro en caso de emergencia.

(63) La participación de empresas, incluidas las que sean propiedad o estén bajo el control de una persona física de un tercer país o de una empresa de un tercer país, incluidas las establecidas en un tercer país, puede acelerar la realización de la red

24. Esta Directiva se refiere a la propuesta de la Comisión de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la resiliencia de las entidades críticas (COM/2020/829 final).

25. Comunicación sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales, C(2020) 1897 final (DO C 96 I de 24.3.2020, p. 1) y Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo y al Consejo, de 28 de octubre de 2020, titulada «Mejora de los corredores verdes de transporte para mantener la economía activa durante el rebrote de la pandemia de COVID-19», COM(2020) 685 final.

transeuropea de transporte. Sin embargo, en circunstancias específicas, la participación o la contribución de empresas que sean propiedad o estén bajo el control de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país en proyectos de interés común podría poner en peligro la seguridad y el orden público en la UE. Sin perjuicio del mecanismo de cooperación previsto en el Reglamento (UE) 2019/452²⁶ y además de dicho mecanismo, es necesario un mayor conocimiento de dicha participación o contribución para permitir la intervención de las autoridades públicas si resulta probable que afecten a la seguridad o al orden público de la Unión y la participación o contribución no entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/452.

(64) Aunque el mantenimiento es y seguirá siendo responsabilidad principal de los Estados miembros, es importante que la red transeuropea de transporte, una vez construida, tenga un mantenimiento adecuado para garantizar una alta calidad de los servicios. Debe seguirse un enfoque basado en el ciclo de vida a la hora de planificar y contratar proyectos de infraestructura.

(65) A fin de poner en marcha partes de la red transeuropea de transporte de la mayor importancia estratégica en el plazo de ejecución previsto, se debe emplear un enfoque basado en los corredores como instrumento para coordinar con carácter transnacional proyectos diferentes y sincronizar el desarrollo del corredor, maximizando de este modo los beneficios de la red.

(66) Los corredores europeos de transporte deben contribuir a desarrollar las infraestructuras de la red transeuropea de transporte de forma que se eliminen los cuellos de botella, se incrementen las conexiones transfronterizas y se mejore la eficiencia y la sostenibilidad. Deben contribuir a la cohesión a través de una mejora de la cooperación territorial. Deben contribuir asimismo a los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la interoperabilidad, la integración modal y las operaciones multimodales. El enfoque por corredores debe ser transparente y claro, y su gestión no debe generar un aumento excesivo de los costes o cargas de administración.

(67) De acuerdo con el Estado miembro de que se trate, los coordinadores europeos deben facilitar la aplicación coordinada de los corredores europeos de transporte y de las dos prioridades horizontales, el ERTMS y el Espacio Marítimo Europeo. Deben facilitar medidas para diseñar la estructura de gobernanza adecuada y determinar las inversiones prioritarias a lo largo de los corredores europeos de transporte y de las dos prioridades horizontales.

(68) Los marcos europeos y nacionales para la planificación y ejecución de las infraestructuras de transporte, así como los planes de trabajo establecidos por los coordinadores europeos deben contribuir al calendario y la planificación oportunos de las inversiones necesarias para la consecución de los objetivos del presente Reglamento.

(69) Los planes de trabajo de los coordinadores europeos deben utilizarse para promover la cooperación entre todas las partes interesadas pertinentes, reforzar la complementariedad con las acciones de los Estados miembros y los administradores de infraestructuras y, en particular, para fijar los hitos y las prioridades de las inversiones. Sobre la base de los planes de trabajo, la Comisión debe adoptar actos de ejecución que establezcan las prioridades para la planificación de infraestructuras y para la financiación.

(70) La base técnica de los mapas que especifican la red transeuropea de transporte la proporciona el sistema interactivo de información geográfica y técnica de la red transeuropea de transporte (TENtec).

26. Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión (*DO L 79I de 21.3.2019, p. 1*).

(71) Teniendo en cuenta el Plan de Acción de la Unión sobre Movilidad Militar²⁷, de marzo de 2018, la Comisión debe evaluar la necesidad de adaptar la red transeuropea de transporte para reflejar el uso militar de la infraestructura. Sobre la base del análisis de las diferencias entre la red transeuropea de transporte y las necesidades militares²⁸, deben añadirse carreteras y ferrocarriles en la red transeuropea a fin de mejorar las sinergias entre las redes de transporte civiles y militares.

(72) A fin de maximizar la coherencia entre las orientaciones y la programación de los instrumentos financieros pertinentes disponibles a nivel de la Unión, la financiación de la red transeuropea de transporte debe cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento y basarse, en particular, en el Reglamento (UE) n.º 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹. Además, la financiación de la red también debe basarse en la financiación y los instrumentos de financiación establecidos en virtud de otros actos legislativos de la Unión, como InvestEU, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, la política de cohesión, Horizonte Europa y otros instrumentos de financiación establecidos por el Banco Europeo de Inversiones. Para permitir la financiación de proyectos de interés común, las referencias a «las plataformas logísticas multimodales», «las autopistas del mar» y «las aplicaciones telemáticas» hechas en el Reglamento (UE) 2021/1153 deben entenderse, respectivamente, como referencias a «terminales multimodales de transporte de mercancías», «Espacio Marítimo Europeo» y «sistemas de TIC para el transporte» tal como se definen en el presente Reglamento. A los mismos efectos, las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) 2021/1153 deben interpretarse en el sentido de que incluyen la «red básica ampliada» tal como se define en el presente Reglamento.

(73) La consecución de los objetivos de la red transeuropea de transporte, en particular en lo que se refiere a la descarbonización y la digitalización del sistema de transporte en la Unión, requiere un marco reglamentario sólido. Los Estados miembros deben aplicar reformas ambiciosas para hacer frente a los retos del transporte sostenible que han sido identificados en el Semestre Europeo. El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia apoya tanto las reformas como las inversiones para hacer que el transporte sea más sostenible, reducir las emisiones y mejorar la seguridad y la eficiencia. Las medidas pertinentes a tal efecto se incluyen en los planes de recuperación y resiliencia aprobados.

(74) A fin de actualizar los mapas y la lista de puertos, aeropuertos, terminales y nodos urbanos que figuran en los anexos I y II, y para atender a los posibles cambios derivados del uso real de determinados elementos de las infraestructuras de transporte, analizados en relación con umbrales cuantitativos preestablecidos, debe delegarse en la Comisión, en lo relativo a la modificación de los anexos I y II, la facultad de adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación³⁰. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus

27. Comunicación conjunta al Parlamento Europeo y al Consejo relativa al plan de acción sobre movilidad militar [JOIN(2018) 5 final].

28. Documento de trabajo conjunto de los servicios de la Comisión: Análisis actualizado de diferencias entre las necesidades militares y los requisitos de la red transeuropea de transporte, 17 de julio de 2020 [SWD(2020) 144 final].

29. Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (DO L 249 de 14.7.2021, p. 38).

30. Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016 (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(75) Algunas partes de la red son gestionadas por agentes que no son los Estados miembros. No obstante, compete a los Estados miembros asegurar la correcta aplicación de las normas que regulan la red en sus territorios respectivos.

(76) A fin de garantizar una ejecución fluida y eficaz de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, la Comisión apoya a los Estados miembros a través del Instrumento de Apoyo Técnico³¹ aportando conocimientos técnicos personalizados para diseñar y ejecutar reformas, incluidas las que promueven el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

(77) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a los actos de ejecución que especifiquen los niveles de agua de referencia y los requisitos mínimos por cuenca hidrográfica (buen estado de navegación), que definan una entidad única para la construcción y gestión de proyectos de interés común en materia de infraestructuras transfronterizas y que establezcan una metodología para los datos de movilidad urbana que deben recoger los Estados miembros, así como a los actos de ejecución para cada plan de trabajo de los corredores europeos de transporte y las dos prioridades horizontales, así como para la ejecución de tramos específicos del corredor europeo de transporte o para la ejecución de determinados requisitos de infraestructura del corredor europeo de transporte o de las prioridades horizontales. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo³².

(78) Dado que los objetivos del presente Reglamento, en particular el establecimiento y desarrollo coordinados de la red transeuropea de transporte, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, dada la necesidad de coordinar dichos objetivos, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el citado artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(79) Es necesario modificar el Reglamento (UE) 2021/1153 para adaptar sus disposiciones con vistas a la integración de los corredores de la red básica en los corredores europeos de transporte. La definición y la configuración de los corredores europeos de transporte se definen en el presente Reglamento y sustituyen a los corredores de la red básica definidos en el citado Reglamento.

(80) Es necesario modificar el Reglamento (UE) n.º 913/2010 para adaptar sus disposiciones con vistas a la integración de los corredores ferroviarios de mercancías en los corredores europeos de transporte.

(81) Procede derogar el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

Han adoptado el presente reglamento:

Capítulo I. Principios generales

Artículo 1. Objeto

1. El presente Reglamento establece orientaciones para el desarrollo de una red transeuropea de transporte consistente en la red global y las redes básica y básica ampliada; estas dos últimas se establecen sobre la base de la red global.

2. El presente Reglamento identifica:

31. Reglamento (UE) 2021/240 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de febrero de 2021, por el que se establece un instrumento de apoyo técnico.

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

a) corredores europeos de transporte de la máxima importancia estratégica, sobre la base de tramos prioritarios de la red transeuropea de transporte;

b) proyectos de interés común, y especifica los requisitos que se han de cumplir para el desarrollo y la ejecución de las infraestructuras de la red transeuropea de transporte.

3. El presente Reglamento establece las prioridades para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, así como medidas para la ejecución de la red transeuropea de transporte.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento es de aplicación para la red transeuropea de transporte según se muestra en los mapas del anexo I. La red transeuropea de transporte comprende las infraestructuras de transporte, incluidas las infraestructuras para la implantación de combustibles alternativos, los sistemas de TIC para el transporte, así como medidas que promuevan la gestión y el uso eficientes de dichas infraestructuras y permitan la creación y el funcionamiento de unos servicios de transporte sostenibles y eficientes.

2. Las infraestructuras de la red transeuropea de transporte comprenden las infraestructuras del transporte ferroviario, del transporte por vías de navegación interior, del transporte marítimo, del transporte por carretera, del transporte aéreo, del transporte multimodal y del transporte en los nodos urbanos, según se definen en las secciones correspondientes de los capítulos II, III y IV.

Artículo 3. Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se aplican las siguientes definiciones:

a) «proyecto de interés común»: cualquier proyecto llevado a cabo de conformidad con el presente Reglamento;

b) «país vecino»: todo país que entre dentro del ámbito de aplicación de la política europea de vecindad, la política de ampliación y el Espacio Económico Europeo, la Asociación Europea de Libre Comercio o el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y el Reino Unido;

c) «región NUTS»: región tal como se define en la Nomenclatura de Unidades Territoriales Estadísticas;

d) «tramo transfronterizo»: tramo que asegura la continuidad de un proyecto de interés común a ambos lados de la frontera, entre los nodos urbanos más próximos a la frontera de dos Estados miembros o entre un Estado miembro y un país vecino;

e) «cuello de botella»: barrera física, técnica, funcional, operativa o administrativa que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos de larga distancia o transfronterizos;

f) «nodo urbano»: zona urbana en que elementos de las infraestructuras de transporte de la red transeuropea de transporte –por ejemplo puertos que incluyan terminales de pasajeros, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, terminales de autobús, plataformas logísticas e instalaciones y terminales de mercancías situados dentro o alrededor de la zona urbana– están conectados con otros elementos de esas infraestructuras y con las infraestructuras de tráfico regional y local;

g) «red aislada»: red ferroviaria de un Estado miembro, o parte de ella, con un ancho de vía distinto del ancho de vía nominal estándar europeo (1 435 mm), respecto de la cual algunas de las principales inversiones en infraestructuras no pueden justificarse en términos de coste-beneficio debido a las características específicas de dicha red, resultantes de su alejamiento geográfico o su situación periférica;

h) «administrador de infraestructuras»: cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la creación o el mantenimiento de una infraestructura de transporte, incluida la gestión de los sistemas de control y de seguridad de la infraestructura;

i) «transporte multimodal»: transporte de mercancías o de pasajeros, o de ambos, que utiliza dos o más modos de transporte;

j) «servicios digitales de movilidad multimodal»: los servicios definidos en el artículo 4 de la Directiva (UE) [...], por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes³³;

k) «interoperabilidad»: capacidad, incluidos los requisitos normativos, técnicos y operativos, de las infraestructuras, incluidas las digitales, de un modo o segmento de transporte para permitir flujos de tráfico e información seguros e ininterrumpidos que alcancen los niveles de rendimiento exigidos por dicho modo o segmento de infraestructura;

l) «intercambiador multimodal de pasajeros»: punto de conexión entre al menos dos modos de transporte para pasajeros, en el que se garantizan la información sobre el viaje, el acceso al transporte público y los transbordos entre modos, incluidos los aparcamientos disuasorios y los modos activos, y que actúa como interfaz entre los nodos urbanos y las redes de transporte de larga distancia;

m) «terminal multimodal de transporte de mercancías»: estructura equipada para el transbordo entre al menos dos modos de transporte o entre dos sistemas ferroviarios diferentes, y para el almacenamiento temporal de mercancías, como las terminales en puertos interiores o marítimos, a lo largo de las vías navegables interiores o en aeropuertos y las terminales ferroviarias, incluidas las plataformas logísticas multimodales a las que se hace referencia en el Reglamento (UE) 2021/1153;

n) «plataforma logística»: zona directamente conectada con las infraestructuras de la red transeuropea de transporte que incluye al menos una terminal de mercancías y que permite la realización de actividades logísticas;

o) «plan de movilidad urbana sostenible (PMUS)»: documento para la planificación estratégica de la movilidad, destinado a mejorar la accesibilidad y la movilidad en el área urbana funcional (incluidas las zonas de cercanías) para las personas, las empresas y los bienes;

p) «modos activos»: transporte de personas o mercancías, por medios no motorizados y basados en la actividad física humana;

q) «sistemas de TIC para el transporte»: sistemas y aplicaciones de tecnologías de la información y la comunicación que utilizan tecnologías de información, comunicación, navegación o posicionamiento/localización, que permiten procesar, almacenar e intercambiar los datos y la información necesarios para gestionar eficazmente las infraestructuras, la movilidad y el tráfico en la red transeuropea de transporte, comunicar la información pertinente a las autoridades y prestar servicios de valor añadido a los ciudadanos, expedidores y operadores, incluidos los sistemas para utilizar la red de forma resiliente, segura, respetuosa con el medio ambiente y eficiente en términos de capacidad. Entre ellos se encuentran los sistemas, tecnologías y servicios mencionados en las letras r) a x) y también pueden encontrarse entre ellos los dispositivos a bordo con los componentes de infraestructura correspondientes;

r) «sistema de transporte inteligente (STI)»: sistema tal como se define en el artículo 4, punto 1, de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte³⁴;

s) «sistemas de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VT-MIS)»: sistemas implantados para supervisar y gestionar el tráfico y el transporte

33. Directiva 2021/..., por la que se revisa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L [...]).

34. Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).

marítimo gracias a la información facilitada por los sistemas automáticos de identificación de buques (AIS), los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), los sistemas de radares costeros y de comunicaciones por radio conforme a lo dispuesto en la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵, y que incluyen la integración de los sistemas nacionales de información marítima a través de SafeSeaNet;

t) «servicios de información fluvial (SIF)»: tecnologías de la información y la comunicación en las vías navegables interiores tal y como se definen en el artículo 3, letra a), de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁶;

u) «entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe)»: marco jurídico y técnico para la transmisión electrónica de información relacionada con las obligaciones de información aplicables en las escalas portuarias en la Unión, que consiste en una red de ventanillas únicas marítimas nacionales y otros componentes armonizados, como se establece en el Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷;

v) «sistema de gestión del tránsito aéreo / de servicios de navegación aérea (sistema GTA/SNA)»: sistemas y componentes utilizados para la prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo, de servicios de navegación aérea, o de ambos tipos de servicios;

w) «Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS)»: el sistema definido en el anexo, punto 2.2, del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión³⁸;

x) «ERTMS basado en las radiocomunicaciones»: ERTMS de nivel 2 o nivel 3 que utiliza comunicaciones por radio para proporcionar autorizaciones de movimiento al tren, de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión³⁹;

y) «sistemas de clase B»: sistemas heredados de protección de tren y radiocomunicación de voz tal como se definen en el anexo, punto 2.2, del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión;

z) «puerto marítimo»: zona de tierra y de agua dotada de las infraestructuras y los equipos necesarios para hacer posible, fundamentalmente, la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros, tripulación y otras personas, así como cualesquiera otras infraestructuras necesarias para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;

aa) «transporte marítimo de corta distancia»: traslado de carga y pasajeros por mar entre puertos ubicados en las aguas territoriales de los Estados miembros o entre un puerto situado en aguas de los Estados miembros y un puerto situado en aguas de un tercer país vecino ribereño con los mares cerrados que limitan con aguas de la Unión;

ab) «información electrónica relativa al transporte de mercancías (IETM)»: comunicación electrónica de información reglamentaria entre los operadores eco-

35. Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

36. Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

37. Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (DO L 198 de 25.7.2019, p. 64).

38. Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

39. Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

nómicos y las autoridades competentes, de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁰;

ac) «cielo único europeo»: procedimientos establecidos en virtud de los Reglamentos (CE) n.º 549/2004⁴¹, (CE) n.º 550/2004⁴², (CE) n.º 551/2004⁴³ y (UE) 2018/1139⁴⁴ del Parlamento Europeo y del Consejo para reforzar las normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general;

ad) «vertipuerto»: zona utilizada para el aterrizaje y despegue de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical (VTOL);

ae) «centro espacial»: instalación para ensayos y lanzamiento de naves espaciales;

af) «proyecto SESAR»: proyecto del programa de investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del cielo único europeo, el pilar tecnológico para Europa del marco del cielo único europeo;

ag) «proyecto ferroviario europeo»: proyecto de la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo o de su predecesora, la Empresa Común Shift2Rail;

ah) «Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo»: instrumento principal de planificación para la modernización de la gestión del tránsito aéreo que define las prioridades de desarrollo e implantación necesarias para llevar a cabo el proyecto SESAR, refrendado por la Decisión 2009/320/CE del Consejo⁴⁵;

ai) «gobernanza del transporte ferroviario de mercancías»: los órganos de gobierno a los que se hace referencia en el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 913/2010;

aj) «mantenimiento»: actividades que deben realizarse de forma rutinaria, periódica o en situaciones de emergencia para poder utilizar el activo durante su ciclo de vida útil previsto con el mismo nivel de servicio y seguridad, de conformidad con el presente Reglamento;

ak) «análisis de coste-beneficio socioeconómico»: evaluación previa cuantificada, sobre la base de una metodología reconocida, del valor de un proyecto, teniendo en cuenta todos los beneficios y costes sociales, económicos, relacionados con el clima y medioambientales correspondientes. El análisis de costes y beneficios climáticos y medioambientales deberá basarse en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁶.

al) «combustibles alternativos»: los combustibles alternativos definidos en el artículo 2, apartado 3, del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

am) «zona de estacionamiento segura y protegida»: zona de estacionamiento accesible para los conductores dedicados al transporte de mercancías o pasajeros, que cumpla los requisitos del artículo 8 *bis*, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁷ y que haya sido certificada

40. Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020, p. 33).

41. Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (DO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

42. Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (DO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

43. Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (DO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

44. Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

45. Decisión 2009/320/CE del Consejo, de 30 de marzo de 2009, por la que se refrenda el Plan maestro de gestión del tránsito aéreo europeo del proyecto de Investigación sobre gestión de tránsito aéreo en el contexto del Cielo Único Europeo (SESAR) (DO L 95 de 9.4.2009, p. 41).

46. Directiva 2011/92/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 26 de 28.1.2002, p. 1).

47. 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 (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

con arreglo a las normas y los procedimientos de la Unión, de conformidad con el artículo 8 *bis*, apartado 2, de dicho Reglamento;

an) «sistema de pesaje en movimiento»: sistema automático instalado en la infraestructura viaria con el objetivo de identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que puedan haber superado los límites de peso pertinentes, de conformidad con la Directiva 96/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁸.

Artículo 4. Objetivos de la red transeuropea de transporte

1. El objetivo general del desarrollo de la red transeuropea es establecer una red multimodal a escala de la Unión que tenga un alto nivel de calidad.

2. La red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte que sea sostenible, eficiente y resiliente, que aumente las ventajas para sus usuarios y que respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

a) sostenibilidad, a través de:

i) la promoción de una movilidad con cero emisiones de acuerdo con los objetivos correspondientes de la Unión de reducción de CO₂;

ii) una mayor utilización de modos de transporte más sostenibles, en particular continuando con el desarrollo de una red ferroviaria de pasajeros de larga distancia y de alta velocidad y una red de transporte ferroviario de mercancías plenamente interoperable, así como de una red fiable de vías navegables interiores y de transporte marítimo de corta distancia en toda la Unión;

iii) una mayor protección medioambiental;

iv) la reducción de los costes externos, incluidos los relacionados con el medio ambiente, la salud, la congestión y los accidentes;

v) una mayor seguridad energética;

b) cohesión, a través de:

i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas;

ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;

iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, una coordinación y una interconexión eficientes entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local y los servicios de transporte en los nodos urbanos;

iv) unas infraestructuras de transporte que reflejen las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarquen de forma equilibrada todas las regiones europeas;

c) eficiencia, a través de:

i) la eliminación de cuellos de botella en las infraestructuras y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y entre ellos;

ii) la eliminación de los cuellos de botella de interoperabilidad funcional, administrativa, técnica y operativa, incluidas las lagunas en materia de digitalización,

iii) la interoperabilidad de las redes de transporte nacionales, regionales y locales;

iv) una integración y una interconexión óptimas de todos los modos de transporte, incluidos los nodos urbanos;

v) el fomento de un transporte económicamente eficiente y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayores;

48. Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

- vi) una utilització més eficient de les infraestructures noves i de les ja existents i en funcionament;
- vii) la aplicació rentable de conceptes tecnològics i operacionals innovadors;
- d) augment de les beneficis per als seus usuaris:
 - i) garantint la accessibilitat, així com la satisfacció de les necessitats de mobilitat i transport dels usuaris, tenint en compte, en particular, de les necessitats de les persones en situació de vulnerabilitat, incloses les persones amb discapacitat o mobilitat reduïda i les persones que viuen en regions remotes, com les regions ultraperifèriques i les illes;
 - ii) garantint un alt nivell de qualitat, tant en el que se refereix al transport de passatgers com al de mercaderies;
 - iii) establint requisits per a les infraestructures, en particular en l'àmbit de la interoperabilitat i seguretat física i operacional, que assegurin la qualitat, eficiència i sostenibilitat de serveis de transport que siguin accessibles i asequibles;
 - iv) apoyant una mobilitat que sigui adequada davant el canvi climàtic i resistent davant els perills naturals i les catàstrofes d'origen humà, i que garanteixi una implantació ràpida i eficient dels serveis d'emergència i rescat, també per a les persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda;
 - v) garantint la resiliència de les infraestructures, en particular en els trams transfronterizos;
 - vi) oferint solucions de transport alternatives, inclús en altres modes, en cas de perturbacions de la xarxa.

Artículo 5. Red eficiente en el uso de los recursos y protección del medio ambiente

1. La xarxa transeuropea de transport ha de planificar-se, desenvolupar-se i explotar-se de manera eficient en quant al ús de recursos, complint els requisits medioambientals nacionals i de la Unió aplicables, a través de:
 - a) el desenvolupament de noves infraestructures, així com la millora i el manteniment de les infraestructures de transport existents, en particular incluint el manteniment durant tota la vida útil de la infraestructura en la fase de planificació de la construcció o millora de la infraestructura i mantenint la infraestructura en funcionament;
 - b) l'optimització de la integració i interconnexió de la infraestructura;
 - c) la implantació de infraestructures de recarga i repostatge de combustibles alternatius;
 - d) la implantació de noves tecnologies i sistemes de TIC per al transport a fi de preservar o millorar el rendiment de la infraestructura;
 - e) l'optimització de l'ús de la infraestructura, en particular mitjançant una gestió eficient de la capacitat i del trànsit;
 - f) la consideració de possibles sinèrgies amb altres xarxes, en particular les xarxes transeuropees d'energia o de telecomunicacions;
 - g) el desenvolupament d'infraestructures ecològiques, sostenibles i resistents al canvi climàtic, dissenyades per minimitzar l'impacte negatiu sobre la salut dels ciutadans que viuen en torn a la xarxa, així com sobre el medi ambient i la degradació dels ecosistemes;
 - h) la consideració adequada de la resiliència de la xarxa de transport i de la seva infraestructura en relació amb el canvi climàtic, els perills naturals i les catàstrofes provocades per l'ésser humà, així com les perturbacions intencionals amb vista a fer front a aquests reptes;
 - i) la resiliència de les infraestructures, especialment en els trams transfronterizos, que garanteixi una resposta i una recuperació ràpida de les perturbacions del tràfic.

2. Al planificar y desarrollar la red transeuropea de transporte, los Estados miembros podrán adaptar la configuración detallada de los tramos dentro de los límites indicados en el artículo 56, apartado 1, letra e), teniendo en cuenta las circunstancias particulares en las distintas partes de la Unión, como las características topográficas de las regiones afectadas y las consideraciones medioambientales, garantizando al mismo tiempo el cumplimiento del presente Reglamento.

3. La evaluación ambiental de los planes y proyectos se llevará a cabo de conformidad con la Directiva 92/43/CEE del Consejo⁴⁹ y las Directivas 2000/60/CE⁵⁰, 2001/42/CE⁵¹, 2002/49/CE⁵², 2009/147/CE⁵³ y 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁴. En el caso de los proyectos de interés común cuya evaluación medioambiental aún no se haya llevado a cabo en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, también debe evaluarse si se cumple el principio de «no causar un perjuicio significativo».

Artículo 6. Desarrollo gradual de la red transeuropea de transporte

1. La red transeuropea de transporte se desarrollará gradualmente en tres etapas: la finalización de una red básica a más tardar el 31 de diciembre de 2030, de una red básica ampliada a más tardar el 31 de diciembre de 2040 y de la red global a más tardar el 31 de diciembre de 2050. Esto se logrará, en particular, mediante la aplicación de una estructura para la red que tenga un enfoque metodológico coherente y transparente, que comprenda una red global y una red básica ampliada, con nodos de transporte y urbanos como puntos de conexión entre el tráfico de larga distancia y las redes de transporte regionales y locales.

2. La red global consistirá en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como en medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental de dichas infraestructuras.

3. La red básica y la red básica ampliada consistirán en las partes de la red transeuropea de transporte que se desarrollarán con carácter prioritario para alcanzar los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Artículo 7. Corredores europeos de transporte

Los corredores europeos de transporte consistirán en las partes de la red transeuropea de transporte que sean de la máxima importancia estratégica para el desarrollo de flujos de transporte sostenible y multimodal de mercancías y pasajeros en Europa y para el desarrollo de infraestructuras interoperables de alta calidad y de rendimiento operativo.

Artículo 8. Proyectos de interés común

1. Los proyectos de interés común contribuirán al desarrollo de la red transeuropea de transporte mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte, mediante la mejora de las infraestructuras de transporte existentes y mediante medidas de fomento de un uso eficiente de los recursos de la red.

2. Todo proyecto de interés común:

a) contribuirá a cumplir los objetivos que entren dentro de por lo menos dos de las cuatro categorías definidas en el artículo 4;

49. Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (DO L 206 de 22.7.1992, p. 7).

50. Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas (DO L 327 de 22.12.2000, p. 1).

51. Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (DO L 197 de 21.7.2001, p. 30).

52. Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

53. Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (DO L 20 de 26.1.2010, p. 7).

54. Directiva 2011/92/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

b) será viable económicamente en función de un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos;

c) demostrará un valor añadido europeo.

3. Un proyecto de interés común abarca su ciclo entero, incluidos los estudios de viabilidad y los trámites para la obtención de permisos, la construcción, la explotación y la evaluación.

4. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proyectos se lleven a cabo de conformidad con el Derecho de la Unión y nacional pertinente, en particular con los actos jurídicos de la Unión en los ámbitos del medio ambiente, la protección del clima, la seguridad física y operacional, la competencia, las ayudas estatales, la contratación pública, la sanidad pública y la accesibilidad, así como la legislación en materia de lucha contra la discriminación.

5. La Comisión podrá exigir a los Estados miembros, mediante un acto de ejecución, que establezcan una entidad única para la construcción y la gestión de proyectos de interés común en materia de infraestructuras transfronterizas. El coordinador europeo pertinente tendrá la condición de observador en el consejo de administración o de supervisión, o en ambos, de tal entidad única.

Artículo 9. Cooperación con terceros países

1. La Unión podrá cooperar con los países vecinos para conectar la red transeuropea de transporte con sus redes de infraestructuras, con vistas a impulsar el crecimiento económico y la competitividad y, en particular, a:

a) fomentar la ampliación de la política de la red transeuropea de transporte a terceros países;

b) asegurar la conexión entre la red transeuropea de transporte y las redes de transporte de los terceros países en los pasos fronterizos, a fin de garantizar la fluidez de los flujos de tráfico, los controles fronterizos, la vigilancia fronteriza y otros procedimientos de control fronterizo;

c) completar las infraestructuras de transporte en terceros países que sirvan de enlaces entre partes de la red transeuropea de transporte de la Unión;

d) fomentar la interoperabilidad entre la red transeuropea de transporte y las redes de terceros países;

e) facilitar el transporte marítimo y fomentar las rutas de transporte marítimo de corta distancia con terceros países.

f) facilitar el transporte en vías navegables interiores con terceros países;

g) facilitar el transporte aéreo con terceros países, con vistas a fomentar el crecimiento económico eficiente y sostenible y la competitividad, dando cabida a la ampliación del cielo único europeo y a la mejora de la cooperación en materia de gestión del tránsito aéreo;

h) conectar e implantar sistemas de TIC para el transporte en esos países.

2. El anexo IV establece mapas indicativos de la red transeuropea de transporte, ampliada a determinados países vecinos, que especifican, cuando procede, una red básica y una red global con arreglo a los criterios del presente Reglamento.

Capítulo II. Disposiciones generales

Artículo 10. Disposiciones generales para la red básica, la red básica ampliada y la red global

1. La red básica, la red básica ampliada y la red global:

a) serán las especificadas en los mapas del anexo I y en las listas del anexo II;

b) se especificarán en mayor medida mediante la descripción de los componentes de las infraestructuras;

c) cumplirán los requisitos para las infraestructuras de transporte establecidos en el presente capítulo y en los capítulos III y IV;

d) constituirán la base para determinar los proyectos de interés común.

2. La red básica y la red básica ampliada consistirán en las partes de la red global que se desarrollarán con carácter prioritario para alcanzar los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte. Las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) 2021/1153 deberán interpretarse en el sentido de que incluyen la «red básica ampliada» tal como se define en el presente Reglamento. Las referencias a la «red básica» hechas en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] deberán entenderse como referencias a la «red básica» tal como se define en el presente Reglamento. Las referencias a la «red global» hechas en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] deberán entenderse como referencias a la «red básica ampliada» y a la «red global» tal como se definen en el presente Reglamento.

3. Los nodos de la red figuran en el anexo II e incluyen los nodos urbanos, los aeropuertos, los puertos marítimos y puertos interiores y las terminales ferrocarril-carretera.

4. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que se desarrollen la red básica, la red básica ampliada y la red global de manera que cumplan las disposiciones pertinentes del presente Reglamento a más tardar en las fechas especificadas en el artículo 6, apartado 1, salvo que se especifique lo contrario en el presente Reglamento.

Artículo 11. Disposiciones generales para los corredores europeos de transporte

1. Los corredores europeos de transporte son los especificados en los mapas del anexo III.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que se desarrollen los corredores europeos de transporte de manera que se cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento, a más tardar el 31 de diciembre de 2030 con respecto a sus infraestructuras que formen parte de la red básica, salvo que se especifique otra cosa, y a más tardar el 31 de diciembre de 2040 con respecto a las infraestructuras que formen parte de la red básica ampliada, salvo que se especifique otra cosa.

3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 60 del presente Reglamento para modificar la configuración de los corredores europeos de transporte en el anexo III del presente Reglamento, a fin de tener en cuenta, en particular, la evolución de los flujos comerciales y el tráfico de mercancías más importantes o los cambios sustanciales en la red.

Artículo 12. Prioridades generales para la red básica, la red básica ampliada y la red global

1. Al desarrollar la red básica, la red básica ampliada y la red global, se dará prioridad general a las medidas necesarias para:

a) aumentar la actividad de transporte de mercancías y pasajeros de modos de transporte que sean más sostenibles, con vistas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte;

b) garantizar una mayor accesibilidad y conectividad para todas las regiones de la Unión, teniendo en cuenta al mismo tiempo la cohesión territorial y social, así como el caso específico de las regiones ultraperiféricas y de otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas;

c) garantizar la integración óptima y la interoperabilidad entre modos de transporte;

d) construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, especialmente en los tramos transfronterizos;

e) implantar la infraestructura necesaria para garantizar una circulación fluida de vehículos de cero emisiones;

f) fomentar la eficiencia y la sostenibilidad en el uso de las infraestructuras y, en caso necesario, incrementar la capacidad;

g) mantener operativas las infraestructuras existentes y mejorar o preservar su calidad en cuanto a seguridad física y operacional, eficiencia del sistema de transporte y de las operaciones de transporte, resiliencia frente al cambio climático y a las catástrofes, comportamiento medioambiental y continuidad de los flujos de tráfico;

h) mejorar la calidad de los servicios y las condiciones sociales de los trabajadores del transporte, la accesibilidad para todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidad o movilidad reducida y otras personas en situación de vulnerabilidad;

i) ejecutar e implantar sistemas de TIC para el transporte.

2. A fin de completar las medidas previstas en el apartado 1, debe prestarse especial atención en las medidas necesarias para:

a) contribuir a la reducción de las emisiones del transporte y al aumento de la seguridad energética, promoviendo el uso de vehículos y buques de cero emisiones y combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono, mediante la implantación de la correspondiente infraestructura para los combustibles alternativos;

b) atenuar la exposición de las zonas urbanas a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera;

c) eliminar los obstáculos administrativos, técnicos y operativos, en particular a la interoperabilidad de la red transeuropea de transporte;

d) optimizar el uso de las infraestructuras, en particular mediante una gestión eficiente de la capacidad, la gestión del tráfico y un mayor rendimiento operativo.

Artículo 13. Prioridades generales para los corredores europeos de transporte

Al desarrollar los corredores europeos de transporte, se dará prioridad general a las medidas necesarias para:

a) el desarrollo de una red de transporte ferroviario de mercancías de alto rendimiento y plenamente interoperable en toda la Unión;

b) el desarrollo de una red ferroviaria de pasajeros de alto rendimiento, plenamente interoperable y a alta velocidad, que conecte nodos urbanos en toda la Unión;

c) el desarrollo de un sistema sin fisuras de vías navegables interiores, aéreas y marítimas;

d) el desarrollo de una red de carreteras segura desde el punto de vista físico y operacional, con suficientes infraestructuras para los combustibles alternativos;

e) el desarrollo de mejores soluciones de transporte multimodal e interoperable;

f) la integración intermodal de toda la cadena logística, que se interconecte eficientemente en los nodos urbanos y de transporte;

g) la implantación de la infraestructura necesaria para garantizar una circulación fluida de vehículos de cero emisiones.

Capítulo III. Disposiciones específicas

Sección 1. Infraestructura de transporte ferroviario

Artículo 14. Componentes de las infraestructuras

1. La infraestructura ferroviaria se compondrá en particular de los siguientes elementos:

a) líneas ferroviarias, incluidos los siguientes elementos:

i) vías;

ii) agujas;

iii) pasos a nivel;

iv) apartaderos;

v) túneles;

vi) puentes;

- vii) infraestructuras que atenúen el impacto en el medio ambiente;
- b) estaciones, según las indicaciones del anexo I, para el transbordo de pasajeros de tren a tren, y entre el ferrocarril y otros modos de transporte;
- c) las instalaciones de servicio ferroviario distintas de las estaciones de pasajeros, tal como se definen en el artículo 3, punto 11, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁵, en particular las estaciones de clasificación, las instalaciones de formación de trenes, las instalaciones para maniobras, las vías de apartadero, las instalaciones de mantenimiento, otras instalaciones técnicas como las instalaciones de limpieza y lavado, las instalaciones de socorro y las instalaciones de aprovisionamiento de combustible; también incluye las instalaciones de cambio automático de ancho de vía para el ferrocarril;
- d) las rutas de acceso ferroviario y las conexiones ferroviarias de último kilómetro a las terminales multimodales de transporte de mercancías conectadas por ferrocarril, también en los puertos interiores y marítimos, los aeropuertos y las instalaciones de servicio ferroviario;
- e) control-mando y señalización en tierra;
- f) infraestructura energética en tierra;
- g) equipos asociados;
- h) sistemas de TIC para el transporte.

2. Los equipos técnicos asociados a las líneas ferroviarias podrán incluir sistemas de electrificación, equipos de ayuda al embarque y desembarque de pasajeros y la carga y descarga de mercancías en las estaciones y terminales, así como tecnologías innovadoras en su fase de implantación.

Artículo 15. Requisitos de infraestructura de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red global:

- a) sea conforme a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁶ y sus medidas de ejecución, a fin de asegurar la interoperabilidad de la red global;
- b) cumpla los requisitos de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) adoptadas con arreglo a los artículos 4 y 5 de la Directiva (UE) 2016/797, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 7, apartado 1, letras b), c), d) y e), de dicha Directiva;
- c) cumpla los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red global, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2050:

- a) esté totalmente electrificada por lo que se refiere a las líneas ferroviarias y, en la medida en que sea necesario para el funcionamiento de los trenes eléctricos, por lo que se refiere a los apartaderos;
- b) prevea un ancho de vía nominal para las nuevas líneas ferroviarias de 1 435 mm, excepto en los casos en que la nueva línea sea una extensión de una red con un ancho de vía distinto y esté separada de las líneas ferroviarias principales de la Unión;
- c) permita, sin permiso especial, una carga por eje de al menos 22,5 toneladas;
- d) permita, sin autorización especial, la explotación de trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m (incluidas las locomotoras). Este requisito se satisface si se cumplen al menos las condiciones siguientes:

55. 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).

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

i) en las líneas de doble vía, pueden asignarse, como mínimo, el 50% de los surcos ferroviarios para trenes de mercancías y al menos dos surcos ferroviarios por hora y dirección a trenes de mercancías de una longitud mínima de 740 m;

ii) en las líneas de vía única, puede asignarse, como mínimo, un surco ferroviario por cada dos horas y dirección a trenes de mercancías con una longitud mínima de 740 m;

e) proporcione una norma de al menos P400 de conformidad con el punto 1.1.1.1.3.5 del cuadro 1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión⁵⁷, sin ningún requisito adicional de autorización especial para la explotación de servicios.

3. Son de aplicación las siguientes exenciones:

a) las redes aisladas están exentas de los requisitos establecidos en el apartado 2, letras a), c), d) y e);

b) a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder otras exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refiere el apartado 2. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸ y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.

Artículo 16. Requisitos de infraestructura de transporte para la red básica y la red básica ampliada

1. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica y la red básica ampliada cumpla lo dispuesto en el artículo 15, apartado 1.

2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica ampliada, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2040:

a) cumpla los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) a e), y predomine en ella una velocidad operativa mínima de 100 km/h para los trenes de mercancías en las líneas de mercancías de la red básica ampliada;

b) cumpla los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada;

c) permita que predomine una velocidad mínima de línea de 160 km/h para los trenes de pasajeros en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada;

Al construir o modernizar una línea de pasajeros de la red básica ampliada o de tramos de esta, los Estados miembros llevarán a cabo un estudio para analizar la viabilidad y la pertinencia económica de velocidades superiores, y construirán o modernizarán la línea adaptada a dicha velocidad cuando se demuestre su viabilidad y pertinencia económica.

3. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2030:

a) cumpla los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) a d), y predomine en ella una velocidad operativa mínima de 100 km/h para los trenes de mercancías en las líneas de mercancías de la red básica;

b) cumpla los requisitos establecidos en el artículo 15, apartado 2, letras a) y b), en las líneas de pasajeros de la red básica;

4. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2040:

57. Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/880/UE (DO L 139I de 27.5.2019, p. 312).

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

a) cumpla el requisito establecido en el artículo 15, apartado 2, letra e), en las líneas de pasajeros de la red básica;

b) cumpla el requisito del apartado 2, letra c), en las líneas de pasajeros de la red básica.

5. Son de aplicación las siguientes exenciones:

a) las redes aisladas están exentas de los requisitos establecidos en los apartados 2, 3 y 4;

b) a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder otras exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refieren los apartados 2 a 4. Toda exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.

Artículo 17. El sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario (ERTMS)

1. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red básica ampliada y la red global, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2040:

a) el ERTMS esté equipado;

b) se hayan desmantelado los sistemas de clase B.

2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumpla, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, los requisitos del apartado 1, letra a).

3. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), cumpla, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, los requisitos del apartado 1, letra b).

4. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura ferroviaria de la red básica, la red básica ampliada y la red global, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), esté equipada, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, con ERTMS basado en las radiocomunicaciones.

5. Los Estados miembros velarán por que en la infraestructura ferroviaria de la red básica, la red básica ampliada y la red global, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 14, apartado 1, letra d), a más tardar el 31 de diciembre de 2025 en el caso de que se construya una nueva línea o se modernice el sistema de señales, se implemente el sistema ERTMS basado en las radiocomunicaciones.

6. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refieren los apartados 1 a 5. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de costes– beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁹ y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.

Artículo 18. Requisitos operativos para los corredores europeos de transporte

1. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, la calidad de los servicios prestados por los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, los requisitos técnicos y operativos para el uso de la infraestructura y los procedimientos relacionados con los controles fronterizos no impidan que el rendimiento operativo de los servicios de transporte ferroviario de

⁵⁹ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

mercancías a lo largo de las líneas ferroviarias de transporte de mercancías de los corredores europeos de transporte cumpla los siguientes valores objetivo:

a) para cada tramo transfronterizo interior de la Unión, el tiempo de parada de todos los trenes de mercancías al cruzar la frontera no supere una media de 15 minutos. Tiempo de parada de un tren en un tramo transfronterizo: el tiempo total adicional de tránsito que puede atribuirse a la existencia del paso fronterizo, con independencia de las causas subyacentes, como los controles policiales en las fronteras y los procedimientos o consideraciones de carácter infraestructural, operativo, técnico y administrativo, sin tener en cuenta el tiempo que no puede atribuirse al paso fronterizo, como los procedimientos operativos llevados a cabo en instalaciones situadas en sus proximidades y no intrínsecamente relacionadas con él;

b) como mínimo el 90% de los trenes de mercancías que crucen al menos una frontera de un corredor europeo de transporte lleguen a su destino, o a la frontera exterior de la Unión si su destino está fuera de la Unión, en la hora prevista o con un retraso inferior a 30 minutos.

2. Los Estados miembros modificarán, según proceda, los acuerdos contractuales a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2012/34/UE y adoptarán las medidas adecuadas de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 913/2010 para cumplir los valores objetivo establecidos en el párrafo primero, letras a) y b).

Artículo 19. Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura ferroviaria, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se considerará prioritario lo siguiente:

a) la atenuación del impacto del ruido y las vibraciones provocados por el transporte por ferrocarril, en particular mediante medidas relativas a la infraestructura y al material rodante, incluidas pantallas de protección acústica;

b) la mejora de la seguridad de los pasos a nivel;

c) si procede, la conexión de la infraestructura de transporte ferroviario con la infraestructura portuaria de vías navegables interiores;

d) sin perjuicio de un análisis de costes y beneficios socioeconómicos, el desarrollo de infraestructuras para los trenes cuya longitud oscile entre 740 m y 1 500 m y con 25,0 t de carga por eje al construir y modernizar las líneas ferroviarias pertinentes para el tráfico de mercancías;

e) el desarrollo y la implantación de tecnologías innovadoras para el ferrocarril, basándose, en particular, en el trabajo de la Empresa Común Shift2Rail y la Empresa Común para el Ferrocarril Europeo, en particular la explotación automática de los trenes, la gestión avanzada del tráfico y la conectividad digital para los pasajeros basada en el ERTMS y los acoplamientos automáticos digitales, así como la conectividad 5G;

f) al construir o modernizar la infraestructura ferroviaria, garantizar la continuidad y accesibilidad de los carriles peatonales y ciclistas, con el fin de promover los modos de transporte activos;

g) el desarrollo de tecnologías innovadoras de combustibles alternativos para el ferrocarril, como el hidrógeno para los tramos exentos del requisito de electrificación.

Sección 2. Infraestructura de vías navegables interiores

Artículo 20. Componentes de las infraestructuras

1. La infraestructura de las vías navegables interiores se compondrá en particular de:

a) ríos;

b) canales;

c) lagos;

d) infraestructura relacionada como esclusas, ascensores, puentes, embalses y sistemas asociados de prevención y mitigación de inundaciones y sequías que puedan tener efectos positivos en la navegación por vías navegables interiores;

e) vías navegables de acceso y conexiones de último kilómetro a terminales multimodales de transporte de mercancías conectadas por vías navegables interiores, en particular en puertos interiores y marítimos;

f) lugares de amarre y descanso;

g) puertos interiores, incluida la infraestructura portuaria básica en forma de dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, embarcaderos, muelles, diques, rellenos, superficies ganadas al mar y las infraestructuras necesarias para las operaciones de transporte dentro y fuera de la zona portuaria;

h) equipos asociados;

i) sistemas de TIC para el transporte, incluidos los SIF;

j) conexiones entre los puertos interiores y los demás modos de la red transeuropea de transporte;

k) infraestructuras relacionadas con instalaciones para combustibles alternativos, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

l) infraestructuras necesarias para operaciones con cero residuos y medidas de economía circular.

2. Los equipos asociados a las vías de navegación interior podrán incluir equipos de carga y descarga de mercancías y almacenamiento de estas en los puertos interiores. Podrán incluir, en particular, sistemas de propulsión y operativos que reduzcan la contaminación, por ejemplo, del agua y del aire, el consumo de energía y la intensidad de carbono. Podrán incluir también instalaciones de recepción de residuos, infraestructuras para el suministro en puerto de electricidad y otros combustibles alternativos para el suministro y la generación, e instalaciones de recogida de aceite usado, así como equipos rompehielos, de prospección hidrológica y dragado del canal navegable, del puerto y sus accesos, a fin de garantizar la navegabilidad todo el año.

3. Un puerto interior formará parte de la red global cuando cumpla las siguientes condiciones:

a) Tiene un volumen anual de transbordo de mercancías superior a 500 000 toneladas. El volumen total anual de transbordo de mercancías se basará en la media disponible de los últimos tres años, según las estadísticas publicadas por Eurostat.

b) Está situado en la red de vías navegables interiores de la red transeuropea de transporte.

Artículo 21. Requisitos de infraestructura de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, los puertos interiores de la red global:

a) estén conectados con la infraestructura viaria o ferroviaria;

b) ofrezcan al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias;

c) estén equipados con instalaciones para mejorar el impacto medioambiental de los buques en los puertos, incluidas instalaciones receptoras, instalaciones de desgasificación, medidas de reducción del ruido y medidas para reducir la contaminación del aire y del agua.

2. Los Estados miembros velarán por que se implante una infraestructura para los combustibles alternativos en los puertos interiores de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos].

Artículo 22. Requisitos de infraestructura de transporte para la red básica

1. Los Estados miembros velarán por que los puertos interiores de la red básica cumplan los requisitos establecidos en el artículo 21, apartado 1, letras a) y b), a más tardar el 31 de diciembre de 2030, y en el artículo 21, apartado 1, letra c), a más tardar el 31 de diciembre de 2040.

2. Los Estados miembros velarán por que se mantenga la red de vías navegables interiores, incluidas las conexiones a que se refiere el artículo 20, apartado 1, letra e), a fin de permitir una navegación eficiente, fiable y segura para los usuarios, garantizando unos requisitos y niveles de servicio mínimos de las vías navegables y evitando el deterioro de estos requisitos mínimos o de cualquiera de sus criterios subyacentes definidos (buena situación de navegación).

3. En particular, los Estados miembros velarán por que:

a) los ríos, canales, lagos, puertos interiores y sus vías de acceso dispongan de una profundidad del canal navegable de al menos 2,5 m y una altura mínima bajo puentes no móviles de al menos 5,25 m sobre la base de niveles de agua de referencia definidos, que se superen en un número determinado de días al año sobre la base de una media estadística;

Los niveles de agua de referencia se establecerán sobre la base del número de días al año en los que el nivel de agua real supere el nivel de agua de referencia especificado. La Comisión adoptará actos de ejecución que especifiquen los niveles de agua de referencia a que se refiere el párrafo anterior por cuenca hidrográfica. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3.

Al especificar los niveles de agua de referencia, la Comisión tendrá en cuenta los requisitos establecidos en convenios internacionales y en acuerdos celebrados entre Estados miembros.

b) los Estados miembros publiquen en un sitio web accesible al público el número de días al año a que se refiere la letra a) durante los cuales el nivel del agua real supere o no alcance el nivel de agua de referencia especificado para la profundidad del canal de navegación, así como los tiempos de espera medios en cada esclusa;

c) los operadores de esclusas velarán por que estas funcionen y se mantengan de tal manera que se minimicen los tiempos de espera;

d) los ríos, canales y lagos estén equipados con SIF para todos los servicios de conformidad con la Directiva 2005/44/CE⁶⁰, a fin de garantizar la información en tiempo real a los usuarios a través de las fronteras.

4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones de los requisitos mínimos a que se refiere el apartado 3, letra a), mediante actos de ejecución. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad.

El menoscabo de los requisitos mínimos causado por una acción humana directa o por falta de diligencia en el mantenimiento de la red de vías navegables interiores no se considerará un caso que justifique la concesión de una exención.

Los Estados miembros podrán beneficiarse de una exención en caso de fuerza mayor. Los Estados miembros restablecerán en el estado anterior las condiciones de navegabilidad tan pronto como la situación lo permita.

Toda solicitud de exención se coordinará y acordará con el Estado o Estados miembros vecinos, cuando proceda.

5. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan requisitos que complementen los requisitos mínimos establecidos de conformidad con el apartado 3,

60. Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

letra a), párrafo segundo, por cuenca hidrográfica. Estos requisitos podrán estar relacionados, en particular, con lo siguiente:

- a) parámetros complementarios para vías navegables específicas de ríos de flujo libre;
- b) especificaciones para la infraestructura de vías navegables interiores;
- c) especificaciones para la infraestructura de los puertos interiores;
- d) lugares de amarre y servicios adecuados para los usuarios comerciales;
- e) la implantación de una infraestructura de energías alternativas para garantizar el acceso a los combustibles alternativos en todo el corredor;
- f) requisitos para las aplicaciones digitales de la red y los procesos de automatización;
- g) la resiliencia de la infraestructura al cambio climático, a los peligros naturales y a los desastres antropogénicos o las perturbaciones intencionadas;
- h) la introducción y la promoción de nuevas tecnologías y la innovación en materia de combustibles y sistemas de propulsión sin emisiones de carbono.

El acto de ejecución a que se refiere el párrafo primero se adoptará con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3.

6. La Comisión garantizará un enfoque coherente sobre la aplicación de la buena situación de navegación en la Unión y podrá adoptar directrices al respecto. Al establecer los requisitos mínimos de las letras e) y f), la Comisión velará por que la interoperabilidad entre cuencas hidrográficas no se vea comprometida.

Artículo 23. Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura de las vías navegables interiores

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura de las vías navegables interiores, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se considerará prioritario lo siguiente:

- a) en su caso, lograr normas más estrictas para modernizar las vías navegables existentes y crear nuevas vías navegables, a fin de satisfacer la demanda del mercado;
- b) medidas de prevención y mitigación contra inundaciones y sequías;
- c) la promoción de un transporte por vías navegables interiores sostenible, seguro y protegido, también dentro de los nodos urbanos;
- d) la modernización y ampliación de la capacidad de la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte, tanto dentro como fuera de la zona portuaria;
- e) la promoción y el desarrollo de medidas para mejorar el impacto medioambiental del transporte por vías navegables interiores y de las infraestructuras de transporte, incluidos los buques de emisión cero o de bajas emisiones, y de medidas para mitigar el impacto sobre las masas de agua y la biodiversidad dependiente del agua, de conformidad con los requisitos aplicables en virtud del Derecho de la Unión o de los acuerdos internacionales pertinentes.

Sección 3. Infraestructura de transporte marítimo y Espacio Marítimo Europeo

Artículo 24. Componentes de la infraestructura

1. El Espacio Marítimo Europeo conecta e integra los componentes marítimos descritos en el apartado 2 con la red terrestre mediante la creación o modernización de rutas de transporte marítimo de corta distancia entre dos o más puertos marítimos en el territorio de la Unión o entre uno o varios puertos del territorio de la Unión y un puerto situado en el territorio de un tercer país vecino ribereño con los mares cerrados que limitan con aguas de la Unión, y mediante el desarrollo de puertos marítimos en el territorio de la Unión y sus conexiones con el interior para proporcionar una integración eficiente, viable y sostenible de otros modos de transporte.

2. El Espacio Marítimo Europeo consta de:

a) la infraestructura de transporte marítimo dentro de la zona portuaria de las redes básica y global;

b) acciones que aporten beneficios más amplios, que no estén vinculadas a puertos específicos y que beneficien de forma generalizada al Espacio Marítimo Europeo y a la industria marítima, como el apoyo a actividades que garanticen la navegabilidad durante todo el año (rompehielos), los sistemas de TIC para el transporte y los estudios hidrográficos.

3. La infraestructura de transporte marítimo a que se refiere el apartado 2, letra a), comprenderá, en particular:

a) puertos marítimos, incluida la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte en la zona portuaria;

b) infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, embarcaderos, muelles, diques, rellenos y superficies ganadas al mar;

c) canales marinos;

d) ayudas a la navegación;

e) accesos a puertos, vías navegables y esclusas;

f) espigones;

g) las conexiones de los puertos con la red transeuropea de transporte de los demás modos de transporte;

h) sistemas de TIC para el transporte, incluidos el EMSWe y los VTMIS;

i) infraestructuras relacionadas con instalaciones para combustibles alternativos, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

j) equipos asociados, entre los que podrán encontrarse, en particular, equipos de gestión del tráfico y de la carga, de reducción de efectos negativos sobre el medio ambiente, de mejora de la eficiencia energética, de reducción del ruido, y de uso de combustibles alternativos, así como equipos destinados a garantizar la navegabilidad durante todo el año, como rompehielos, equipos de prospección hidrológica y de dragado de apertura y protección del puerto y sus accesos.

k) infraestructura necesaria para las operaciones con cero residuos y medidas de economía circular.

4. Un puerto marítimo formará parte de la red global cuando cumpla al menos una de las siguientes condiciones:

a) su volumen total anual de tráfico de pasajeros supere el 0,1% del volumen total anual de tráfico de pasajeros de todos los puertos marítimos de la Unión. La cantidad de referencia de este volumen total será la media disponible de los últimos tres años según las estadísticas publicadas por Eurostat.

b) su volumen total anual de mercancía gestionada –tanto a granel como general– supere el 0,1% del volumen total anual de mercancía gestionada en todos los puertos marítimos de la Unión. La cantidad de referencia de este volumen total será la media disponible de los últimos tres años según las estadísticas publicadas por Eurostat.

c) esté ubicado en una isla y constituya el único punto de acceso a una región NUTS 3 en la red global;

d) esté ubicado en una región ultraperiférica o periférica, fuera de un radio de 200 km desde el puerto más cercano de la red global.

Artículo 25. Requisitos de infraestructura de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que:

a) se implante una infraestructura para los combustibles alternativos en los puertos marítimos de la red global que cumpla plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

b) los puertos marítimos de la red global estén equipados con la infraestructura necesaria para mejorar el comportamiento medioambiental de los buques en los puertos, entre otras instalaciones receptoras para la entrega de desechos generados por buques de conformidad con la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶¹;

c) el sistema VTMS y SafeSeaNet se aplican de conformidad con la Directiva 2002/59/CE;

d) las ventanillas únicas marítimas nacionales se implanten de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/1239.

2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050:

a) los puertos marítimos de la red global estén conectados con la infraestructura ferroviaria y viaria y, cuando sea posible, con las vías navegables interiores, excepto cuando existan limitaciones geográficas o físicas significativas que impidan dicha conexión;

b) cualquier puerto marítimo de la red global que efectúe tráfico de mercancías ofrezca al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías que esté abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias;

c) los canales marinos, pasos portuarios y estuarios comuniquen dos mares, o den acceso desde el mar a puertos marítimos, y correspondan como mínimo a vías navegables interiores que cumplan los requisitos del artículo 22;

d) los puertos marítimos de la red global conectados a vías navegables interiores estén equipados con una capacidad de carga específica para los buques de navegación interior.

3. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones de los requisitos mínimos a que se refiere el apartado 2 mediante actos de ejecución. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad.

Artículo 26. Requisitos de infraestructura de transporte para la red básica

1. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura de transporte marítimo de la red básica cumpla lo dispuesto en el artículo 25, apartado 1.

2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura de transporte marítimo de la red básica cumpla los requisitos establecidos en el artículo 25, apartado 2, a más tardar el 31 de diciembre de 2030.

3. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones de los requisitos mínimos a que se refiere el apartado 2 mediante actos de ejecución. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad.

Artículo 27. Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura marítima

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura marítima, además de las prioridades establecidas en los artículos 12 y 13 se considerarán prioritarios los siguientes elementos:

a) mejorar los accesos marítimos, como rompehielos, canales marítimos, vías navegables, esclusas, dragado de apertura y ayudas a la navegación;

61. Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE (DO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

b) construcción o modernización de infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, embarcaderos, muelles, diques, rellenos y superficies ganadas al mar;

c) mejora de los procesos de digitalización y automatización, en particular con vistas a una mayor seguridad, protección y sostenibilidad;

d) introducción y promoción de nuevas tecnologías e innovación en combustibles y sistemas de propulsión de cero emisiones de carbono o con emisiones bajas.

e) mejorar la resiliencia de las cadenas logísticas y el comercio marítimo internacional, también en relación con la adaptación al cambio climático;

f) medidas de reducción del ruido y de eficiencia energética;

g) promover buques de cero emisiones o con emisiones bajas que presten servicios realicen operaciones de enlace de transporte marítimo de corta distancia, y desarrollar medidas de mejora del impacto medioambiental del transporte marítimo para optimizar las escalas portuarias o las cadenas de suministro de conformidad con los requisitos aplicables en virtud del Derecho de la Unión o de los acuerdos internacionales pertinentes.

Sección 4. Infraestructura de transporte por carretera

Artículo 28. Componentes de la infraestructura

1. Las infraestructuras de transporte por carretera se compondrán en particular de los siguientes elementos:

a) carreteras, incluido lo siguiente:

i) puentes;

ii) túneles;

iii) empalmes;

iv) cruces;

v) distribuidores;

vi) arcenes;

vii) zonas de estacionamiento y descanso, incluidas zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos comerciales;

viii) sistemas de pesaje en movimiento;

ix) infraestructuras relacionadas con instalaciones para combustibles alternativos que cumplan plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

x) infraestructuras que atenúen el impacto en el medio ambiente;

b) equipos asociados;

c) sistemas de TIC para el transporte;

d) rutas de acceso y conexiones de último kilómetro a terminales multimodales de transporte de mercancías;

e) conexiones entre las terminales de mercancías y plataformas logísticas y los demás modos dentro de la red transeuropea de transporte;

f) terminales de autobuses.

2. Las carreteras a que se hace referencia en el apartado 1, letra a), son las que desempeñan una función importante en el tráfico de largo recorrido de mercancías y pasajeros, integran los principales centros urbanos y económicos y comunican con otros modos de transporte.

3. Entre los equipos asociados a las carreteras podrán figurar en particular los de gestión del tráfico, información y orientación vial, cobro de peajes o tarifas por el uso de la infraestructura, seguridad, reducción de los efectos negativos sobre el medio ambiente, reabastecimiento de combustible o recarga de vehículos con sistemas alternativos de propulsión, y zonas de estacionamiento seguras y protegidas para vehículos comerciales.

Artículo 29. Requisitos de infraestructura de transporte para la red global

1. Los Estados miembros velarán por que:

a) la seguridad de la infraestructura de transporte por carretera esté garantizada y supervisada y, llegado el caso, se mejore de conformidad con la Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶²;

b) las carreteras sean diseñadas, construidas o modernizadas y mantenidas con el máximo nivel de seguridad del tráfico, en particular mediante la aplicación de las tecnologías más recientes;

c) las carreteras sean diseñadas, construidas o modernizadas y mantenidas con el máximo nivel de protección medioambiental, incluso, en su caso, mediante pavimentos de bajas emisiones sonoras y la recogida, el tratamiento y la liberación de escorrentías de agua;

d) los túneles de carretera de longitud superior a 500 m sean conformes con la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶³;

e) cuando proceda, se garantice la interoperabilidad de los sistemas de cobro de peajes de conformidad con la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁴, el Reglamento de Ejecución (UE) C/2019/9080 de la Comisión⁶⁵ y el Reglamento Delegado (UE) C/2019/8369 de la Comisión⁶⁶;

f) cuando proceda, los peajes o tasas de usuario se perciban de conformidad con la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁷;

g) todo sistema de transporte inteligente en infraestructuras de transporte por carretera cumpla lo dispuesto en la Directiva (UE) [...], por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes, y se implante de manera coherente con los actos delegados adoptados en virtud de dicha Directiva⁶⁸;

h) se implante una infraestructura para los combustibles alternativos en la red viaria que cumpla plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

2. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, la infraestructura viaria de la red global cumpla los siguientes requisitos:

a) la carretera sea diseñada, construida o modernizada especialmente para la circulación automovilística y:

i) disponga, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de calzadas separadas para los dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación, o, excepcionalmente, por otros medios;

ii) no presente pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones; y

iii) no proporcione acceso a las propiedades colindantes.

b) se disponga de zonas de descanso a una distancia máxima de 60 km entre sí, que ofrezcan suficientes plazas de aparcamiento, equipos de seguridad y protección

62. Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 319 de 29.11.2008, p. 59).

63. Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (DO L 167 de 30.4.2004, p. 39).

64. Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (DO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

65. Reglamento de Ejecución (UE) 2020/204 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, relativo a las obligaciones detalladas de los proveedores del Servicio Europeo de Telepeaje, el contenido mínimo de la declaración de dominio del Servicio Europeo de Telepeaje, las interfaces electrónicas, los requisitos de los componentes de interoperabilidad y por el que se deroga la Decisión 2009/750/CE (DO L 43 de 17.2.2020, p. 49).

66. Reglamento delegado (UE) 2020/203 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, relativo a la clasificación de los vehículos, las obligaciones de los usuarios del Servicio Europeo de Telepeaje, los requisitos relacionados con los componentes de interoperabilidad y los criterios mínimos de selección de los organismos notificados (DO L 43 de 17.2.2020, p. 41).

67. Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

68. Directiva 2021/..., por la que se revisa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L [...]).

e instalaciones adecuadas, incluidas instalaciones sanitarias, que satisfagan las necesidades de una mano de obra diversa;

c) se disponga de zonas de estacionamiento seguras y protegidas a una distancia máxima de 100 km entre sí, que ofrezcan suficientes plazas de aparcamiento para vehículos comerciales y cumplan los requisitos establecidos en el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2020/1054⁶⁹;

d) se instalen sistemas de pesaje en movimiento a una distancia máxima de 300 km entre sí. Los sistemas de pesaje en movimiento permitirán determinar qué vehículos y conjuntos de vehículos pueden haber superado los pesos máximos autorizados establecidos en la Directiva 96/53/CE.

3. Los Estados miembros garantizarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, la implantación o la utilización de los medios para detectar incidentes o situaciones relacionados con la seguridad, así como la recopilación de los datos pertinentes sobre el tráfico por carretera, con el fin de proporcionar información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, tal como se define en el Reglamento Delegado 886/2013 de la Comisión⁷⁰.

4. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones del requisito establecido en el apartado 2, letra a), mediante actos de ejecución, en particular cuando la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambas direcciones, o cuando existan limitaciones geográficas o físicas significativas, siempre que se garantice un nivel adecuado de seguridad. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad de las inversiones.

Artículo 30. Requisitos de infraestructura de transporte para la red básica y la red básica ampliada

1. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura viaria de la red básica y la red básica ampliada cumpla lo dispuesto en el artículo 29, apartado 1.

2. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura viaria de la red básica y de la red básica ampliada cumpla los requisitos establecidos en el artículo 29, apartado 2, letras a), c) y d), a más tardar el 31 de diciembre de 2040.

3. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura viaria de la red básica y la red básica ampliada cumpla los requisitos establecidos en el artículo 29, apartado 2, letra b), a más tardar el 31 de diciembre de 2030.

4. Los Estados miembros velarán por que la infraestructura viaria de la red básica cumpla los requisitos establecidos en el artículo 29, apartado 3, a más tardar el 31 de diciembre de 2025.

5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones del requisito establecido en el artículo 29, apartado 2, letra a), mediante actos de ejecución, en particular cuando la densidad del tráfico no supere los 10 000 vehículos diarios en ambas direcciones, o cuando existan limitaciones geográficas o físicas significativas, siempre que se garantice un nivel adecuado de seguridad. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en la evaluación de las limitaciones geográficas o físicas significativas o de los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente y la biodiversidad de las inversiones.

69. Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

70. Reglamento Delegado (UE) n.º 886/2013 de la Comisión, de 15 de mayo de 2013, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los datos y procedimientos para facilitar, cuando sea posible, información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, con carácter gratuito para el usuario (DO L 247 de 18.9.2013, p. 6).

Artículo 31. Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura de transporte por carretera

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura de transporte por carretera, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se considerarán prioritarios los siguientes elementos:

- a) mejora y promoción de la seguridad vial, teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables y de los usuarios de la vía pública en toda su diversidad, en particular de las personas con movilidad reducida;
- b) atenuación de la congestión en las carreteras existentes, en particular mediante una gestión inteligente del tráfico, incluidas tasas dinámicas de congestión o peajes que varíen en función de la hora del día, de la semana o de la temporada;
- c) introducción de tecnologías innovadoras para mejorar el control del cumplimiento del marco jurídico de la Unión en materia de transporte por carretera, incluidas herramientas de garantía de cumplimiento inteligentes y automatizadas e infraestructuras de comunicación 5G;
- d) al construir o modernizar la infraestructura viaria, garantizar la continuidad y accesibilidad de los carriles peatonales y ciclistas, con el fin de promover los modos de transporte activos.

Sección 5. Infraestructura de transporte aéreo

Artículo 32. Componentes de las infraestructuras

1. Las infraestructuras de transporte aéreo se compondrán en particular de los elementos siguientes:

- a) espacio aéreo, rutas y compañías aéreas;
- b) aeropuertos, incluidas las infraestructuras y los equipos necesarios para las operaciones de tierra y de transporte dentro de la zona aeroportuaria, los vertipuertos y los centros espaciales;
- c) conexiones entre los aeropuertos y los demás modos de la red transeuropea de transporte;
- d) sistemas GTA/SNA y equipo asociado, incluidos los equipos espaciales;
- e) infraestructuras relacionadas con combustibles alternativos y suministro de electricidad para aeronaves estacionadas, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
- f) infraestructuras para la producción *in situ* de combustibles alternativos, la mejora de la eficiencia energética y la reducción de las emisiones climáticas, medioambientales y sonoras de los aeropuertos o de las operaciones aeroportuarias conexas, como los servicios de asistencia en tierra, las operaciones de aeronaves y el transporte de pasajeros en tierra;
- g) infraestructuras utilizadas para la recogida selectiva de residuos, la prevención de residuos y las actividades en el ámbito de la economía circular.

2. Un aeropuerto formará parte de la red global cuando cumpla las siguientes condiciones:

- a) En cuanto a los aeropuertos de mercancías, el volumen total anual de tráfico de mercancías será al menos un 0,2% del volumen total anual de mercancías de todos los aeropuertos de la Unión.
- b) En cuanto a los aeropuertos de pasajeros, el volumen anual total de tráfico de pasajeros será al menos un 0,1% del volumen total anual de pasajeros de todos los aeropuertos de la Unión, excepto si el aeropuerto en cuestión está situado fuera de un radio de 100 km desde el aeropuerto más cercano de la red global, o fuera de un radio de 200 km si la región en que está situado dispone de una línea de ferrocarril de alta velocidad.

El volumen total anual de pasajeros y el volumen total anual de mercancías se basará en la media disponible de los últimos tres años, según las estadísticas publicadas por Eurostat.

Artículo 33. Requisitos de infraestructura de transporte para la red básica y la red global

1. Los Estados miembros velarán por que:

a) los aeropuertos de la red básica estén conectados a la red ferroviaria de larga distancia, incluida la red ferroviaria de alta velocidad, y a la infraestructura de transporte por carretera de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2030, salvo que existan limitaciones geográficas o físicas significativas que impidan dichas conexiones;

b) los aeropuertos de la red global con un volumen total anual de tráfico de pasajeros superior a cuatro millones de pasajeros estén conectados a la red ferroviaria de larga distancia, incluida la red ferroviaria de alta velocidad, y a la infraestructura de transporte por carretera de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2050, excepto cuando limitaciones geográficas o físicas importantes impidan dichas conexiones;

c) los aeropuertos situados en su territorio ofrezcan al menos una terminal multimodal de transporte de mercancías abierta a todos los operadores y usuarios de forma no discriminatoria y que aplique tarifas transparentes y no discriminatorias;

d) Las normas básicas comunes para proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, tal y como fueron adoptadas por la Unión de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷¹, se apliquen a la infraestructura de transporte aéreo.

e) las infraestructuras para la gestión del tránsito aéreo permitan la implementación del cielo único europeo, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 y (UE) 2018/1139, de las operaciones de transporte aéreo, con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación, de las normas de ejecución y de las especificaciones de la Unión;

f) se implante una infraestructura para combustibles alternativos que cumpla plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];

g) la infraestructura de transporte aéreo prevea el suministro de aire preacondicionado a las aeronaves estacionarias.

2. A petición de un Estado miembro, la Comisión podrá, en casos debidamente justificados, conceder exenciones mediante actos de ejecución con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 1, letras a), b), c) y g). Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o relacionado con las limitaciones geográficas o físicas significativas, incluida la ausencia de un sistema ferroviario en el territorio.

Artículo 34. Prioridades adicionales para el desarrollo de la infraestructura de transporte aéreo

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura de transporte aéreo, además de las prioridades establecidas en los artículos 12 y 13, se considerarán prioritarios los siguientes elementos:

a) aumentar la eficiencia energética y operativa de los aeropuertos;

b) apoyar la aplicación del cielo único europeo y de los sistemas interoperables, en particular los desarrollados por el proyecto SESAR de conformidad con el Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo Europeo;

71. Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002 (DO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

c) mejorar los procesos de digitalización y automatización, en particular con vistas a una mayor seguridad y protección;

d) mejorar las interconexiones multimodales entre aeropuertos e infraestructuras de otros modos de transporte, así como entre aeropuertos y nodos urbanos, cuando proceda;

e) mejorar la sostenibilidad y mitigar el impacto climático, medioambiental y sonoro, en particular mediante la introducción de nuevas tecnologías e innovación, combustibles alternativos, aeronaves de cero emisiones y emisiones bajas e infraestructuras de cero emisiones y emisiones bajas de carbono.

Sección 6. Infraestructura para terminales multimodales de transporte de mercancías

Artículo 35. Identificación de las terminales multimodales de transporte de mercancías

1. Las terminales multimodales de transporte de mercancías de la red transeuropea de transporte son las terminales que están:

a) situadas en los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II;

b) situadas en los puertos interiores de la red transeuropea de transporte enumerados en el anexo II;

c) situadas en un nodo urbano o en sus inmediaciones;

d) clasificadas como terminales ferrocarril-carretera de la red transeuropea de transporte enumeradas en el anexo II.

2. Los Estados miembros velarán por que exista suficiente capacidad de terminales multimodales de transporte de mercancías que den servicio a la red transeuropea de transporte, que responda a los flujos de tráfico actuales y futuros, en particular a los flujos que dan servicio a nodos urbanos, centros industriales, puertos y centros logísticos.

3. En el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, los Estados miembros llevarán a cabo un análisis prospectivo y de mercado sobre las terminales multimodales de transporte de mercancías en su territorio. Este análisis deberá, como mínimo:

a) examinar los flujos de tráfico de mercancías actuales y futuros, incluidos los flujos de tráfico de mercancías transportadas por carretera;

b) determinar las terminales multimodales de transporte de mercancías existentes de la red transeuropea de transporte en su territorio y evaluar la necesidad de nuevas terminales multimodales de transporte de mercancías o de capacidad adicional de transbordo en las terminales existentes;

c) analizar cómo garantizar una distribución adecuada de terminales multimodales de transporte de mercancías con capacidad de transbordo adecuada para satisfacer las necesidades identificadas en la letra b). Para ello se tendrán en cuenta las terminales situadas en las zonas fronterizas de los Estados miembros vecinos.

Los Estados miembros consultarán a los expedidores, a los transportistas y a los operadores logísticos que operen en su territorio. Tendrán en cuenta los resultados de la consulta en su análisis.

4. Sobre la base del análisis a que se refiere el apartado 3, los Estados miembros elaborarán un plan de acción para el desarrollo de una red de terminales multimodales de transporte de mercancías. Los resultados del análisis y el plan de acción se presentarán a la Comisión a más tardar seis meses después de finalizar el análisis, junto con una lista de las terminales ferrocarril-carretera que el Estado miembro proponga añadir en los anexos I y II.

5. Las terminales ferrocarril-carretera formarán parte de la red transeuropea de transporte y figurarán en los anexos I y II cuando se cumpla al menos una de las condiciones siguientes:

a) su transbordo anual de mercancías sea, en el caso de la carga general, superior a 800 000 toneladas o, en el caso de la carga a granel, superior al 0,1% del volumen total anual correspondiente de mercancía gestionada en todos los puertos marítimos de la Unión;

b) sea la principal terminal ferrocarril-carretera designada por el Estado miembro para una región NUTS 2, en la que no haya ninguna terminal ferrocarril-carretera que cumpla lo dispuesto en la letra a) en esa región NUTS 2,

c) sea propuesta por el Estado miembro con el apartado 4.

Artículo 36. Componentes de la infraestructura

Las terminales multimodales de transporte de mercancías comprenderán, en particular lo siguiente:

a) infraestructura que interconecte los diferentes modos de transporte dentro de una zona terminal y sus inmediaciones;

b) equipos tales como grúas, transportadores u otros dispositivos de transbordo para mover mercancías de un modo de transporte a otro y para el posicionamiento y almacenamiento de mercancías;

c) zonas específicas, como la zona de puertas de acceso y salida, la zona intermedia búfer y de espera, la zona de transbordo y los carriles de conducción o carga;

d) sistemas de TIC pertinentes para la eficiencia de las operaciones en la terminal, como los que facilitan la planificación de la capacidad de infraestructura, las operaciones de transporte, las conexiones entre los modos y el transbordo;

e) infraestructura relacionada con instalaciones para combustibles alternativos.

Artículo 37. Requisitos de la infraestructura de transporte

1. Los Estados miembros velarán, de manera justa y no discriminatoria, por que las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartado 1:

a) estén conectadas con los modos de transporte disponibles en la zona, cuando sea factible, a menos que no esté justificado en términos de coste-beneficio socioeconómico;

b) estén equipadas con al menos una estación de recarga, tal como se define en el artículo 2, punto 43, del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] dedicada al servicio de los vehículos pesados, a más tardar el 31 de diciembre de 2030;

c) estén equipadas con herramientas digitales para garantizar, a más tardar el 31 de diciembre de 2030:

i) la eficiencia de las operaciones en la terminal, con herramientas como foto-puertas, sistemas de operación de la terminal, registro digital de entrada/salida del conductor, cámaras u otros sensores en equipos de transbordo, así como sistemas de cámaras de ferrocarril;

ii) el flujo de la información dentro de la terminal y entre los modos de transporte a lo largo de la cadena logística y la terminal.

2. Los Estados miembros velarán, de manera justa y no discriminatoria, por que las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartado 1, y que estén conectadas a la red ferroviaria puedan, a más tardar el 31 de diciembre de 2030, manejar todo tipo de unidades de carga intermodales si están clasificadas como terminales intermodales y realizan transbordo vertical.

3. Los Estados miembros velarán, de manera justa y no discriminatoria, por que las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartado 1, que estén conectadas a la red ferroviaria puedan, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, acoger trenes de 740 m de longitud sin ninguna manipulación o, si esto no es económicamente viable, por que se adopten las medidas adecuadas para mejorar la eficiencia operativa para acoger trenes de 740 m de longitud,

como la ampliación y electrificación de los apartaderos de salida y llegada, los ajustes de los sistemas de señalización y la mejora de la configuración de la vía.

4. Los Estados miembros velarán, de manera justa y no discriminatoria, por que todas las terminales multimodales de transporte de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartado 1, y que estén conectadas a la red ferroviaria puedan, a más tardar el 31 de diciembre de 2050, manejar cualquier tren de 740 m de longitud sin ninguna manipulación.

5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones de las obligaciones previstas en los apartados 1 a 4 mediante actos de ejecución cuando la inversión en infraestructuras no pueda justificarse en términos de coste-beneficio socioeconómico, en particular cuando la terminal esté situada en una zona con espacio restringido.

Artículo 38. Prioridades adicionales para el desarrollo de las infraestructuras de transporte multimodal

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con las infraestructuras de transporte multimodal, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se prestará atención a:

- a) facilitar las interconexiones entre los diferentes modos de transporte;
- b) eliminar los principales obstáculos técnicos y administrativos al transporte multimodal, en particular mediante la aplicación de la IETM;
- c) desarrollar una transmisión fluida de información que permita los servicios de transporte a través del sistema transeuropeo de transporte;
- d) facilitar la interoperabilidad para el intercambio de datos, el acceso a los datos y su reutilización dentro de los modos de transporte y entre ellos;
- e) promover, cuando proceda, que los apartaderos privados de la red transeuropea de transporte permitan el manejo de trenes de 740 m sin ninguna manipulación.

Sección 7. Nodos urbanos

Artículo 39. Componentes de los nodos urbanos

1. Un nodo urbano comprenderá, en particular:

- a) la infraestructura de transporte en el nodo urbano que forma parte de la red transeuropea de transporte, incluidas las circunvalaciones, y que aumenta el rendimiento de la red transeuropea de transporte;
- b) los puntos de acceso a la red transeuropea de transporte, en particular las estaciones ferroviarias multimodales, las terminales multimodales de transporte de mercancías, los puertos o los aeropuertos;
- c) las conexiones de primer y último kilómetro con estos puntos de acceso y entre ellos.

2. Los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte figuran en el anexo II.

Artículo 40. Requisitos de los nodos urbanos

Al desarrollar la red transeuropea de transporte en los nodos urbanos, a fin de garantizar el funcionamiento eficaz de toda la red sin cuellos de botella, los Estados miembros velarán por:

- a) la disponibilidad de una infraestructura de recarga o repostaje de combustibles alternativos en las plataformas logísticas y para el transporte público que cumpla plenamente los requisitos del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos];
- b) a más tardar el 31 de diciembre de 2025:
 - i) la adopción de un plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) en consonancia con el anexo V que incluya, en particular, medidas para integrar los diferentes modos de transporte, promover una movilidad eficiente de emisiones cero, incluida la logística urbana sostenible y de emisiones cero, reducir la contaminación atmos-

férica y acústica y tener en cuenta los flujos transeuropeos de transporte de larga distancia;

ii) la recogida y la comunicación a la Comisión de datos de movilidad urbana por nodo urbano, como mínimo sobre emisiones de gases de efecto invernadero, congestión, accidentes y víctimas de accidentes, cuota modal y acceso a los servicios de movilidad, así como de datos sobre contaminación atmosférica y acústica en las ciudades. Posteriormente, estos datos se presentarán cada año;

c) a más tardar el 31 de diciembre de 2030:

i) en cuanto al transporte de viajeros: la interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre el ferrocarril, la carretera, el aire, los modos de transporte activos y, en su caso, las infraestructuras fluviales y marítimas;

ii) en cuanto al transporte de viajeros: la capacidad de los pasajeros para acceder a información, reservar, pagar sus viajes y recuperar sus billetes a través de servicios de movilidad digital multimodal;

iii) en cuanto al transporte de mercancías: la interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre las infraestructuras ferroviarias, viarias y, en su caso, fluviales, aéreas y marítimas, así como conexiones adecuadas con las plataformas e instalaciones logísticas;

iv) el desarrollo de intercambiadores multimodales de pasajeros para facilitar conexiones de primer y último kilómetro que estén equipadas con al menos una estación de recarga, tal como se define en el artículo 2, punto 43, del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], dedicada a servir a los vehículos pesados;

d) antes del 31 de diciembre de 2040: el desarrollo de al menos una terminal multimodal de carga que permita una capacidad de transbordo suficiente dentro del nodo urbano o en sus inmediaciones.

La Comisión adoptará, a más tardar un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento, un acto de ejecución por el que se establezca una metodología para la recopilación de los datos por parte de los Estados miembros a los que se refiere la letra b), inciso ii). Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3.

Artículo 41. Prioridades adicionales para los nodos urbanos

A la hora de promover proyectos de interés común relacionados con la infraestructura ferroviaria, además de las prioridades generales establecidas en los artículos 12 y 13, se considerará prioritario lo siguiente:

a) la interconexión sin fisuras entre la infraestructura de la red transeuropea de transporte y la infraestructura de transporte regional y local;

b) la atenuación de la exposición de las zonas urbanas a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera, que podrá incluir circunvalaciones;

c) la promoción del transporte y la movilidad eficientes, con cero emisiones y bajo nivel de ruido, incluida la ecologización de las flotas urbanas;

d) el aumento de la cuota modal del transporte público y de los modos activos;

e) el intercambio digital de información sobre transporte y tráfico entre centros de gestión del tráfico urbano y no urbano y con entidades que prestan servicios de información, en consonancia con las normas ISO/CEN.

Capítulo IV. Disposiciones para un transporte inteligente y resiliente

Artículo 42. Sistemas de TIC para el transporte

1. Los sistemas de TIC para el transporte deberán hacer posible la gestión de la capacidad y del tráfico, así como el intercambio de información dentro de los modos de transporte y entre ellos en el caso de operaciones de transporte multimodal y servicios de valor añadido relacionados con el transporte, mejoras de la resiliencia, la seguridad física y operacional, la congestión y el rendimiento operativo y medioam-

biental y los procedimientos administrativos simplificados. Los sistemas de TIC para el transporte también facilitarán la conexión sin fisuras entre la infraestructura y los activos móviles.

2. Los sistemas de TIC para el transporte se implantarán en toda la Unión, a fin de garantizar la presencia de un conjunto de capacidades básicas interoperables en todos los Estados miembros.

3. Los sistemas de TIC para el transporte a que se refiere el presente artículo incluirán:

a) para el ferrocarril: el ERTMS, las aplicaciones telemáticas para los servicios de transporte de mercancías y pasajeros a que se refiere la especificación técnica de interoperabilidad, y otras mejoras de la digitalización, en particular los resultados de la Empresa Común Shift2Rail y la Empresa Común Ferroviaria Europea;

b) para las vías navegables interiores: los SIF;

c) para el transporte por carretera: los STI;

d) para el transporte marítimo: para los servicios VTMS de gestión del tráfico marítimo y para el intercambio de información, el entorno de ventanilla única marítima europea (EMSW);

e) para el transporte aéreo: sistemas GTA/SNA, en particular los resultantes del proyecto SESAR;

f) para el transporte multimodal: la IETM, el espacio de datos de movilidad de la UE y marcos que faciliten el intercambio de datos entre empresas en aras de la transparencia y la optimización de la cadena de suministro.

Artículo 43. Servicios de transporte de mercancías sostenible

1. Los Estados miembros promoverán proyectos de interés común que proporcionen servicios eficientes de transporte de mercancías que utilicen la infraestructura de la red transeuropea de transporte y contribuyan también a reducir las emisiones de dióxido de carbono y otros efectos negativos para el medio ambiente, encaminados a:

a) mejorar el uso sostenible de la infraestructura de transporte, incluida su gestión eficiente;

b) fomentar la implantación de servicios de transporte innovadores, incluidas las conexiones de transporte marítimo de corta distancia, los sistemas de TIC para el transporte y el desarrollo de la infraestructura auxiliar necesaria para alcanzar los objetivos principalmente medioambientales y de seguridad de esos servicios, así como el establecimiento de las estructuras de gobernanza pertinentes;

c) facilitar las operaciones de los servicios de transporte multimodal, incluidos los flujos de información necesarios, y mejorar la cooperación de los participantes en la cadena logística, incluidos los expedidores, operadores, proveedores de servicios y sus clientes;

d) estimular la eficiencia en el uso de los recursos y un funcionamiento con cero o con bajas emisiones, en particular en los ámbitos de las tecnologías, las operaciones, la tracción, la conducción y la propulsión de vehículos, los sistemas y la planificación de operaciones;

e) mejorar las conexiones a las partes más vulnerables y aisladas de la Unión, en particular las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como las zonas escasamente pobladas.

2. Los Estados miembros fomentarán la implantación de servicios de transporte innovadores, incluido el Espacio Marítimo Europeo, los sistemas de TIC y el desarrollo de la infraestructura auxiliar necesaria para alcanzar los objetivos medioambientales y de seguridad de esos servicios, así como el establecimiento de las estructuras de gobernanza pertinentes.

Artículo 44. Nuevas tecnologías e innovación

A fin de que la red transeuropea de transporte se adapte continuamente a los avances tecnológicos innovadores y a su implantación, los Estados miembros procurarán, en particular:

a) apoyar y promover la descarbonización del transporte mediante la transición a vehículos, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión y a otras tecnologías de redes y transporte innovadoras y sostenibles, como el *Hyperloop*;

b) hacer posible la descarbonización de todos los modos de transporte, estimulando la eficiencia energética, introduciendo soluciones de emisión cero y de bajas emisiones, incluidos los sistemas de suministro de hidrógeno y electricidad, así como otras soluciones nuevas, como los combustibles sostenibles, y proporcionar la infraestructura correspondiente. Estas infraestructuras pueden incluir el acceso a la red y otras instalaciones necesarias para el suministro de energía, tener en cuenta la interfaz entre vehículo e infraestructura y englobar sistemas de TIC para el transporte. La infraestructura de transporte puede servir como centro energético al servicio de diferentes modos de transporte;

c) apoyar la adopción y la implantación de nuevas tecnologías digitales, en particular promoviendo infraestructuras de conectividad con una cobertura ininterrumpida en los corredores europeos de transporte para garantizar el máximo nivel y rendimiento de la infraestructura digital y alcanzar niveles superiores de automatización;

d) mejorar la seguridad y sostenibilidad de la circulación de personas y del transporte de mercancías;

e) mejorar el funcionamiento, la gestión, la accesibilidad, la interoperabilidad, la multimodalidad y la eficiencia de la red, en particular mediante el desarrollo de servicios de movilidad digital multimodal y el desarrollo de infraestructuras que permitan una multimodalidad sin fisuras, como las conexiones en los aeropuertos con el ferrocarril de alta velocidad y los trenes y tranvías urbanos;

f) promover modos eficaces de ofrecer a todos los usuarios y proveedores de servicios de transporte información accesible y completa relativa a las interconexiones, la interoperabilidad y la multimodalidad;

g) promover modos eficaces de ofrecer a todos los usuarios y proveedores de servicios de transporte información accesible y completa relativa al impacto medioambiental de sus elecciones de medios de transporte;

h) fomentar medidas de reducción de costes externos tales como la congestión, los perjuicios para la salud y la contaminación de cualquier tipo, incluida la contaminación acústica y las emisiones;

i) introducir la tecnología de la seguridad y normas de identificación compatibles en las redes;

j) mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente a las perturbaciones y el cambio climático, mediante la mejora y el diseño de infraestructuras y soluciones digitales y ciberseguras destinadas a la protección de la red en el contexto de los desastres, tanto naturales como antropogénicos;

k) seguir avanzando en el desarrollo y la implantación de sistemas de TIC y nuevas tecnologías para el transporte entre modos de transporte y dentro de estos.

Artículo 45. Seguridad física y operacional de las infraestructuras

Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras de transporte proporcionen una seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

Artículo 46. Resiliencia de las infraestructuras

1. Al planificar las infraestructuras, los Estados miembros mejorarán la seguridad de la infraestructura de transporte y su resiliencia al cambio climático, los peligros naturales, los desastres antropogénicos, así como las perturbaciones inten-

cionales que afecten al funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. Al ejecutar proyectos de interés común, los Estados miembros tendrán en cuenta lo siguiente:

- a) interdependencias, conexiones y efectos en cascada con otras redes, como redes de telecomunicaciones y electricidad;
- b) Seguridad física y operacional y rendimiento en presencia de múltiples peligros;
- c) calidad de las infraestructuras estructurales durante todo su ciclo de vida, con especial atención a las futuras condiciones climáticas previstas;
- d) la protección civil debe reaccionar ante las perturbaciones;
- e) ciberseguridad y resiliencia de las infraestructuras, con especial atención a las infraestructuras transfronterizas.

2. Los proyectos de interés común para los que deba realizarse una evaluación de impacto medioambiental de conformidad con la Directiva 2011/92/UE estarán sujetos a la protección contra el cambio climático. La protección contra el cambio climático se llevará a cabo sobre la base de las mejores prácticas y orientaciones más recientes disponibles para garantizar que las infraestructuras de transporte sean resilientes a los efectos adversos del cambio climático, mediante una evaluación de la vulnerabilidad climática y de los riesgos, también a través de las medidas de adaptación pertinentes, y mediante la integración de los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero en el análisis de coste-beneficio. Este requisito no es aplicable a los proyectos cuya evaluación de impacto medioambiental haya concluido antes de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 47. Riesgos para la seguridad o el orden público

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión cualquier proyecto de interés común en su territorio que cuente con la participación o contribución de cualquier tipo de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país, con el fin de permitir la evaluación de su impacto en la seguridad o el orden público de la Unión. Esta obligación no será de aplicación para las inversiones extranjeras directas notificadas a la Comisión y a los demás Estados miembros de conformidad con el artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/452.

2. Los Estados miembros velarán por que la información notificada con arreglo al apartado 1 esté disponible al menos doce meses antes de la decisión final sobre la ejecución del proyecto de interés común. Dicha información incluirá, en particular:

- a) la estructura de propiedad de la empresa de un tercer país y, en su caso, de la empresa en la que se prevea la participación o la contribución, incluida información sobre el beneficiario efectivo y la participación en el capital;
- b) el valor aproximado de la participación o contribución de la persona física de un tercer país o de la empresa de un tercer país en el proyecto de interés común y la descripción de la forma y las condiciones de dicha participación o contribución;
- c) los productos, servicios y operaciones comerciales de la persona física de un tercer país o de la empresa de un tercer país y, en su caso, de la empresa en la que se prevea la participación o la contribución que afecten a la red transeuropea;
- d) los Estados miembros en los que la persona física de un tercer país o la empresa de un tercer país y, en su caso, la empresa en la que se prevé la participación o la contribución realicen operaciones empresariales pertinentes que afecten a la red transeuropea de transporte;
- e) la financiación de la contribución o participación y su fuente, basándose en la mejor información de que disponga el Estado miembro;
- f) la fecha prevista de entrada en vigor de la participación o de finalización de la contribución.

Además, los Estados miembros procurarán facilitar cualquier información, si se dispone de ella, pertinente para la evaluación realizada por la Comisión con arreglo al apartado 5, párrafo segundo, letras a), b) y c).

3. A más tardar treinta días naturales después de la recepción de la información contemplada en el apartado 1, la Comisión podrá solicitar información adicional al Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común. Toda solicitud de información adicional deberá estar debidamente justificada, limitarse a la información necesaria para llevar a cabo la evaluación al amparo del apartado 5, ser proporcionada al objeto de la solicitud y no representar una carga injustificada-mente gravosa para el Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común.

El Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común velará por que la información adicional solicitada por la Comisión se ponga a disposición de esta sin demora injustificada.

El Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común podrá solicitar a la persona física de un tercer país o a la empresa de un tercer país que facilite la información a que se refieren los apartados 2 y 3. La persona física de un tercer país o la empresa de un tercer país de que se trate facilitará la información solicitada sin demora injustificada.

4. Cuando la Comisión considere que la participación o la contribución de cualquier tipo de una persona física de un tercer país o de una empresa de un tercer país puede afectar a infraestructuras críticas de la red transeuropea de transporte por motivos de seguridad o de orden público, o disponga de información pertinente en relación con dicha participación o contribución, o con el proyecto de interés común de que se trate, podrá emitir un dictamen a la atención del Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común.

Se entiende, por tanto, que la infraestructura crítica es un elemento, sistema o parte de estos utilizado para el transporte y situado en los Estados miembros que es esencial para el mantenimiento de funciones sociales vitales, la salud, la integridad física, la seguridad, y el bienestar social y económico de la población y cuya perturbación o destrucción afectaría gravemente a un Estado miembro si no pudiera mantener esas funciones.

5. Para determinar si la participación de una persona física de un tercer país o de una empresa de un tercer país puede afectar a infraestructuras críticas por motivos de seguridad o de orden público, la Comisión podrá considerar sus posibles efectos en, entre otras cosas:

a) infraestructuras e instalaciones críticas para la explotación de dichas infraestructuras, así como terrenos y bienes inmuebles cruciales para el uso de dichas infraestructuras;

b) tecnologías y productos de doble uso, tal como se definen en el artículo 2, punto 1, del Reglamento (UE) 2021/821⁷², que sean esenciales para el funcionamiento de las infraestructuras críticas;

c) el suministro de insumos esenciales para la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de infraestructuras críticas;

d) el acceso a información sensible, incluidos los datos personales, o la capacidad de controlar dicha información en conjunción con la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de infraestructuras críticas.

Para determinar si una participación o contribución extranjera puede afectar a la seguridad o al orden público, la Comisión también podrá tener en cuenta, especialmente:

a) si la tercera empresa está controlada directa o indirectamente por el gobierno (incluidos los organismos públicos o las fuerzas armadas) de un tercer país, en particular mediante una estructura de propiedad o una financiación significativa;

72. Reglamento (UE) 2021/821 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2021, por el que se establece un régimen de la Unión de control de las exportaciones, el corretaje, la asistencia técnica, el tránsito y la transferencia de productos de doble uso (versión refundida) (DO L 206 de 11.6.2021, p. 1).

- b) si la persona física de un tercer país o la tercera empresa ya ha participado en actividades que afecten a la seguridad o al orden público en un Estado miembro; o
- c) si existe un riesgo grave de que la persona física de un tercer país o la tercera empresa participen en actividades ilegales o delictivas.

6. La Comisión podrá emitir un dictamen con arreglo al apartado 4 a más tardar tres meses después de la recepción de la información a que se refiere el apartado 3. El dictamen de la Comisión se dirigirá al Estado miembro en el que esté previsto el proyecto de interés común y se enviará a los demás Estados miembros. En caso de que la participación o contribución de cualquier tipo de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país sea una inversión extranjera directa, tal como se define en el artículo 2, punto 1, del Reglamento (UE) 2019/452, que no esté sujeta a control por parte del Estado miembro en el que esté prevista o realizada la inversión extranjera directa, la Comisión emitirá dicho dictamen, cuando esté justificado, de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2019/452.

7. El Estado miembro en el que esté previsto que el proyecto de interés común sea ejecutado por una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país, o cuente con la participación o contribución de cualquier tipo de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país, tendrá en cuenta en la mayor medida posible el dictamen de la Comisión y facilitará una explicación a la Comisión si no se sigue su dictamen, a más tardar tres meses después de la emisión del dictamen.

8. Cada Estado miembro y la Comisión establecerán un punto de contacto para la aplicación del presente artículo. Los Estados miembros y la Comisión harán participar a dichos puntos de contacto en todas las cuestiones relativas a la aplicación del presente artículo.

9. La Comisión proporcionará un sistema seguro y cifrado para apoyar la cooperación directa y el intercambio de información entre los puntos de contacto.

10. Los Estados miembros y la Comisión velarán por la protección de la información confidencial obtenida en aplicación del presente artículo de conformidad con el Derecho de la Unión y las respectivas normativas nacionales.

11. Los Estados miembros y la Comisión velarán por que la información clasificada que se haya facilitado o intercambiado con arreglo al presente artículo no sufra una reducción del grado de clasificación o la desclasificación sin el consentimiento previo por escrito del originador.

12. Todo tratamiento de datos personales con arreglo al presente Reglamento se realizará de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679⁷³ y el Reglamento (UE) 2018/1725⁷⁴ y solo en la medida en que sea necesario para el control de la participación o contribución relativa al proyecto pertinente de interés común y para garantizar la eficacia de la cooperación prevista en el presente artículo. Los datos personales relacionados con la aplicación del presente artículo solo se conservarán durante el tiempo necesario para alcanzar los fines para los que fueron recogidos.

Artículo 48. Mantenimiento y ciclo de vida del proyecto

Los Estados miembros velarán por que:

- a) la infraestructura de la red transeuropea de transporte se mantenga de manera que ofrezca el mismo nivel de servicio y seguridad durante su vida útil;

73. Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

74. Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

b) se establezcan planes de mantenimiento a largo plazo que incluyan información sobre los recursos financieros necesarios para cubrir los costes de mantenimiento a largo plazo de la infraestructura existente y prevista;

c) en la fase de planificación de la construcción o mejora se tengan en cuenta las necesidades de mantenimiento y los costes a lo largo de toda la vida útil de la infraestructura;

d) en el caso de la infraestructura ferroviaria, se garantice la coherencia entre las necesidades de mantenimiento y renovación relacionadas con el desarrollo de la red transeuropea de transporte y se reflejen en la estrategia indicativa de desarrollo de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, el programa de actividad de los administradores de infraestructuras afectados a que se refiere el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE y el acuerdo contractual entre la autoridad competente y el administrador de infraestructuras a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2012/34/UE.

Artículo 49. Accesibilidad para todos los usuarios

Las infraestructuras de transporte permitirán una movilidad y una accesibilidad sin fisuras para todos los usuarios, en particular las personas en situación de vulnerabilidad, incluidas las personas con discapacidad o movilidad reducida, así como las personas que viven en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como en zonas escasamente pobladas.

Capítulo V. Ejecución de los instrumentos de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

Artículo 50. El instrumento de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

1. Los corredores europeos de transporte son un instrumento para facilitar la aplicación coordinada de partes de la red transeuropea de transporte y tienen por objeto, en particular, mejorar los enlaces transfronterizos y eliminar los cuellos de botella dentro de la Unión.

2. A fin de conseguir un transporte multimodal eficiente en el uso de los recursos y contribuir a la cohesión a través de la mejora de la cooperación territorial, los corredores europeos de transporte se centrarán en lo siguiente:

a) integración modal con vistas, en particular, a reforzar los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, especialmente el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia;

b) interoperabilidad;

c) desarrollo coordinado de la infraestructura, en particular en los tramos transfronterizos, especialmente con vistas a desarrollar un sistema de transporte ferroviario de mercancías plenamente interoperable, así como una red ferroviaria de viajeros de larga distancia a alta velocidad en toda la Unión;

d) apoyar el desarrollo coordinado e integrado y la implantación de soluciones innovadoras para la digitalización del transporte.

3. Los corredores europeos de transporte permitirán a los Estados miembros adoptar un enfoque coordinado y sincronizado con respecto a la inversión en infraestructuras.

4. El Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) y el Espacio Marítimo Europeo son las prioridades horizontales para la aplicación de la red transeuropea de transporte. Garantizarán la implantación oportuna del ERTMS en toda la red y la integración de las conexiones marítimas en la red transeuropea de transporte.

Artículo 51. Coordinación de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

1. A fin de facilitar la aplicación coordinada de los corredores de transporte europeos, del ERTMS y del Espacio Marítimo Europeo, la Comisión, de acuerdo con los Estados miembros interesados y previa consulta al Parlamento Europeo y al Consejo, designará un coordinador europeo para cada corredor y para cada prioridad horizontal.

2. El coordinador europeo será elegido, en particular, atendiendo a su conocimiento de las cuestiones relativas al transporte o a la financiación o evaluación socioeconómica y medioambiental de grandes proyectos, así como a su experiencia en la formulación de políticas de la Unión. El coordinador europeo será seleccionado para un mandato máximo de cuatro años, renovable. El mandato del coordinador europeo se referirá a la ejecución de un corredor único o de una prioridad horizontal.

3. La decisión de la Comisión por la que se proceda al nombramiento del coordinador europeo precisará las modalidades de ejercicio de las funciones mencionadas en los apartados 5, 6 y 7.

4. El coordinador europeo actuará en nombre y por cuenta de la Comisión, que proporcionará la asistencia de secretaría necesaria.

5. Los coordinadores europeos deberán:

a) apoyar la aplicación coordinada del corredor europeo de transporte o de la prioridad horizontal de que se trate;

b) elaborar un plan de trabajo junto con los Estados miembros afectados y supervisar su ejecución de conformidad con el artículo 53;

c) consultar al foro del corredor o al foro consultivo para las prioridades horizontales, respectivamente, en relación con dicho plan de trabajo y su aplicación, e informar periódicamente al Foro sobre la ejecución del plan de trabajo;

d) informar a los Estados miembros, a la Comisión y, cuando proceda, a todas las demás entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor europeo de transporte o prioridad horizontal sobre cualesquiera dificultades encontradas, en particular cuando se obstaculice el desarrollo de un corredor o una prioridad horizontal, a fin de ayudar a encontrar las soluciones adecuadas;

e) elaborar un informe anual de situación sobre los progresos realizados en la ejecución de los corredores europeos de transporte y las prioridades horizontales. Este informe anual de situación se centrará en los progresos realizados en relación con las prioridades e inversiones clave, describirá la naturaleza de los problemas encontrados en su aplicación y propondrá soluciones.

6. Los coordinadores europeos de los corredores europeos de transporte deberán:

a) cooperar estrechamente con la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías para identificar y priorizar las necesidades de inversión para el transporte ferroviario de mercancías en las líneas ferroviarias de transporte de mercancías de los corredores europeos de transporte;

b) supervisar los aspectos administrativos, operativos y de interoperabilidad del tráfico de mercancías en las líneas ferroviarias de transporte de mercancías de los corredores europeos de transporte, incluida la supervisión del rendimiento de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, en estrecha cooperación con la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías.

7. Los coordinadores europeos de los corredores europeos de transporte deberán:

a) determinar y priorizar las necesidades de inversión de las líneas ferroviarias de pasajeros de los corredores europeos de transporte;

b) supervisar los aspectos administrativos, operativos y de interoperabilidad del tráfico de pasajeros en las líneas ferroviarias de pasajeros de los corredores europeos de transporte, incluida la supervisión del rendimiento de los servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril.

8. De conformidad con el artículo 14, apartado 4, del Reglamento (UE) 2021/1153, la Comisión solicitará el dictamen del coordinador europeo cuando examine las solicitudes de financiación de la Unión en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) para los corredores europeos de transporte o las prioridades horizontales en el ámbito del mandato del coordinador europeo, a fin de garantizar la coherencia y el avance de cada corredor o prioridad horizontal. El coordinador europeo comprobará si los proyectos propuestos por los Estados miembros para la cofinanciación del MCE son coherentes con las prioridades del plan de trabajo.

9. En caso de que el coordinador europeo no logre desempeñar su cargo de manera satisfactoria y conforme a los requisitos del presente artículo, la Comisión podrá en cualquier momento poner fin a su mandato y designar un nuevo coordinador europeo de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 1.

Artículo 52. Gobernanza de los corredores europeos de transporte y de las prioridades horizontales

1. Para cada corredor europeo de transporte y cada prioridad horizontal, el coordinador europeo respectivo contará, para el desempeño de sus funciones relativas al plan de trabajo y a su ejecución, con la asistencia de una secretaría y un foro consultivo, respectivamente, el «foro del corredor» y el «foro consultivo para las prioridades horizontales».

2. El «foro del corredor» será creado oficialmente y presidido por el coordinador europeo. Los Estados miembros afectados acordarán la composición del foro del corredor para su parte del corredor europeo de transporte y garantizarán la representación de la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías.

3. Con el acuerdo de los Estados miembros interesados, el coordinador europeo podrá crear y presidir grupos de trabajo sobre los corredores, cuya labor se centrará en:

- a) interoperabilidad e implantación de nuevas tecnologías e infraestructuras digitales;
- b) el desarrollo y la implementación coordinados de los proyectos de infraestructura en tramos transfronterizos;
- c) servicios transfronterizos de transporte de viajeros por ferrocarril;
- d) cuellos de botella operativos;
- e) nodos urbanos;
- f) cooperación con terceros países;
- g) otros grupos de trabajo *ad hoc* que se consideren necesarios.

Cuando proceda, el coordinador europeo cooperará y se coordinará con la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías en las actividades de los grupos de trabajo para evitar cualquier duplicación del trabajo.

4. El foro consultivo para las prioridades horizontales será creado y presidido por el coordinador europeo. Los Estados miembros afectados y, en su caso, los representantes de los sectores pertinentes podrán participar. Los Estados miembros designarán un coordinador nacional del ERTMS para asistir al Foro Consultivo del ERTMS. El coordinador europeo también podrá crear grupos de trabajo *ad hoc*.

5. Los Estados miembros afectados cooperarán con el coordinador europeo, participarán en el foro del corredor y en el foro consultivo de las prioridades horizontales y facilitarán al coordinador europeo la información necesaria para llevar a cabo las tareas establecidas en el presente artículo, incluida la información sobre el desarrollo de los corredores en los planes nacionales de infraestructura pertinentes.

6. El coordinador europeo podrá consultar a las autoridades regionales y locales, a los gestores de infraestructuras, a los operadores de transporte, en particular a aquellos que son miembros de la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías, a la industria de suministro, a los usuarios del transporte y a representantes de la sociedad civil en relación con el plan de trabajo y su ejecución. Además, el coordinador europeo responsable del ERTMS cooperará estrechamente con la Agencia

Ferroviaria de la Unión Europea y la Empresa Común Ferroviaria Europea, y el coordinador europeo del Espacio Marítimo Europeo hará lo propio con la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Artículo 53. Plan de trabajo del coordinador europeo

1. Cada coordinador europeo de los corredores europeos de transporte y las dos prioridades horizontales elaborarán, a más tardar dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento y, a continuación, cada cuatro años, un plan de trabajo que ofrezca un análisis detallado del estado de implantación del corredor o de la prioridad horizontal bajo su competencia y de su cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento, así como las prioridades para su futuro desarrollo.

2. El plan de trabajo se preparará en estrecha cooperación con los Estados miembros afectados y en consulta con el foro del corredor y la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías, o en el foro consultivo de las prioridades horizontales. El plan de trabajo de los corredores europeos de transporte será aprobado por los Estados miembros interesados. La Comisión remitirá el plan de trabajo al Parlamento Europeo y al Consejo, para su información.

Al elaborar el plan de trabajo, el coordinador europeo tendrá en cuenta el plan de implantación a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 913/2010.

3. El plan de trabajo del corredor europeo de transporte proporcionará un análisis detallado del estado de implantación del corredor de que se trate, que incluirá, en particular:

- a) una descripción de las características del corredor;
- b) un análisis del estado de cumplimiento del corredor con los requisitos de infraestructura de transporte del presente Reglamento y de los avances conseguidos;
- c) una determinación de los enlaces pendientes y los cuellos de botella que dificultan el desarrollo del corredor;
- d) un análisis de las inversiones necesarias, incluidas las diferentes fuentes de financiación comprometidas o previstas para la ejecución de los proyectos necesarios para el desarrollo y la finalización del corredor;
- e) una descripción de las posibles soluciones para abordar las necesidades de inversión y los cuellos de botella, en particular para las líneas de pasajeros y de mercancías del corredor;
- f) un plan con objetivos intermedios para la eliminación de las barreras físicas, técnicas, digitales, operativas y administrativas entre modos de transporte y dentro de ellos y para la mejora del transporte multimodal eficiente, prestando especial atención a los tramos transfronterizos y a los enlaces nacionales pendientes.

Para el análisis de las inversiones y la preparación del plan con objetivos intermedios relacionados con el transporte ferroviario de mercancías, el coordinador europeo cooperará con la comisión ejecutiva y el consejo de administración del corredor a los que se refiere el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 913/2010.

Para el análisis de las inversiones y la preparación del plan con objetivos intermedios relacionados con las terminales multimodales de transporte de mercancías, el coordinador europeo tendrá en cuenta los elementos pertinentes del análisis relativos al corredor, los planes de acción elaborados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 35, apartado 4, y la lista a que se refiere el artículo 19, letra b), del Reglamento (UE) n.º 913/2010.

Para el análisis de las inversiones y la preparación del plan con objetivos intermedios relacionados con los servicios de pasajeros, el coordinador europeo tendrá en cuenta los resultados de la supervisión realizada de conformidad con el artículo 51, apartado 7, letra b).

g) los resultados de la supervisión del funcionamiento del tráfico de mercancías por ferrocarril realizado por la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 y la lista de

objetivos, metas y medidas de los corredores definidos de conformidad con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 913/2010, como medio para cumplir los requisitos operativos del artículo 18 del presente Reglamento;

h) la determinación de las medidas en los nodos urbanos que sean pertinentes para el funcionamiento eficaz del corredor y la consecución de los objetivos de la red transeuropea de transporte;

i) la determinación de las prioridades para el desarrollo del corredor;

j) un análisis de los posibles efectos del cambio climático en las infraestructuras y, llegado el caso, medidas propuestas para aumentar la resistencia frente al cambio climático;

k) las medidas que deban adoptarse para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, el ruido y, si procede, otros efectos negativos para el medio ambiente.

4. El coordinador europeo prestará apoyo a los Estados miembros en la aplicación del plan de trabajo, en particular por lo que respecta a:

a) el establecimiento de prioridades en la planificación nacional, mediante la determinación de los problemas de implantación y los cuellos de botella, incluidas las cuestiones operativas, en cada corredor o para cada prioridad horizontal;

b) la planificación del proyecto y la inversión, los costes correspondientes y el calendario de ejecución estimado para implantar los corredores europeos de transporte o la prioridad horizontal;

c) la creación de una única entidad para la construcción y gestión de proyectos de infraestructura transfronterizos.

Artículo 54. Actos de ejecución

1. Sobre la base del primer plan de trabajo de los coordinadores europeos, la Comisión adoptará un acto de ejecución para cada plan de trabajo de los corredores europeos de transporte y las dos prioridades horizontales. Dicho acto de ejecución establecerá las prioridades para la planificación de infraestructuras e inversiones y para la financiación.

2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para la ejecución de secciones específicas del corredor europeo de transporte, en particular para la ejecución de tramos transfronterizos complejos o de requisitos específicos de infraestructura de transporte del corredor europeo de transporte o de las prioridades horizontales.

3. Los actos de ejecución a que se refieren los apartados 1 y 2 se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 59, apartado 3. La Comisión modificará los actos de ejecución de conformidad con el mismo procedimiento cada vez que el coordinador europeo revise el plan de trabajo, o para tener en cuenta los progresos realizados, los retrasos encontrados o los programas nacionales actualizados.

4. Hasta la plena aplicación de las medidas previstas en el acto de ejecución, los Estados miembros afectados presentarán a la Comisión un informe anual sobre los progresos realizados, en el que se indiquen, en particular, los compromisos financieros contraídos en el plan presupuestario nacional.

Capítulo VI. Disposiciones comunes

Artículo 55. Presentación de informes y seguimiento

1. Los Estados miembros informarán a la Comisión de manera regular, completa y transparente sobre los avances registrados en la ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad. Esta información incluirá la transmisión anual de datos a través del sistema geográfico, técnico e interactivo de información de la red transeuropea de transporte (TENtec). Incluirá datos técnicos y financieros relativos a los proyectos de interés común de la red transeuropea de transporte, así como datos sobre la finalización de la red transeuropea de transporte.

2. La Comisión velará por que el sistema TENtec sea público y fácilmente accesible, lo que permitirá un intercambio automatizado de datos con los sistemas nacionales y otras aplicaciones y fuentes de datos pertinentes de la Unión. El sistema TENtec contendrá información actualizada y específica para cada proyecto sobre las formas y los importes de la cofinanciación de la Unión, así como sobre los progresos de cada proyecto.

La Comisión también velará por que el sistema TENtec no haga pública ninguna información comercial de carácter confidencial, ni que pueda perjudicar o tener una influencia indebida en cualquier procedimiento de contratación pública de un Estado miembro.

3. Los Estados miembros velarán por la calidad, exhaustividad y coherencia de los datos del sistema de información TENtec. Los sistemas nacionales y las fuentes de datos permitirán un intercambio automatizado de datos con el sistema TENtec.

Artículo 56. Actualización de la red

1. Con sujeción a lo dispuesto en el artículo 172, párrafo segundo, del TFUE, deberán otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 60, con el fin de modificar los anexos I y II, en particular para tener en cuenta las posibles modificaciones derivadas de los umbrales cuantitativos establecidos en los artículos 20, 24 y 32. Cuando adapte esos anexos, la Comisión deberá:

a) incluir en la red global los puertos interiores, los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la media de los tres últimos años de su volumen de tráfico supera el umbral pertinente;

b) excluir de la red global los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la media de su volumen de tráfico durante los seis últimos años es inferior al 85% del umbral pertinente;

c) incluir nodos urbanos en la red transeuropea de transporte, si se demuestra que el número de habitantes supera los 100 000;

d) incluir las terminales multimodales de transporte de mercancías identificadas por el Estado miembro de conformidad con el artículo 35, apartado 4, en la red transeuropea de transporte;

e) adaptar los mapas de infraestructuras de carreteras, ferrocarriles y vías de navegación interior en la medida estrictamente necesaria para que reflejen los avances en la finalización de la red. Al adaptar esos mapas, la Comisión no admitirá ningún cambio de configuración más allá de lo permitido por el procedimiento pertinente de autorización del proyecto.

Las adaptaciones a que se refieren las letras a) a c) del párrafo primero deberán basarse en las últimas estadísticas disponibles publicadas por Eurostat o, en caso de no disponerse de ellas, por las oficinas nacionales de estadística de los Estados miembros. Las adaptaciones a que se refiere párrafo primero, letra d), deberán basarse en el plan de acción a que se refiere el artículo 35, apartado 4. Las adaptaciones a que se refiere párrafo primero, letra e), deberán basarse en la información facilitada por los Estados miembros afectados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 55, apartado 1.

2. Los proyectos de interés común relativos a infraestructuras que se incluyan por primera vez en la red transeuropea de transporte mediante un acto delegado adoptado con arreglo al apartado 1 podrán optar a la ayuda financiera de la Unión en el marco de los instrumentos disponibles para la red transeuropea de transporte a partir de la fecha de entrada en vigor de dichos actos delegados.

Los proyectos de interés común que se refieran a infraestructuras que hayan sido excluidas de la red transeuropea de transporte dejarán de ser admisibles a partir de la fecha de entrada en vigor de los actos delegados adoptados con arreglo al apartado 1 del presente artículo. El fin de la admisibilidad no afectará a las decisiones de financiación o subvención adoptadas por la Comisión antes de tal fecha.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 172, apartado 2, del TFUE, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 60 a fin de modificar el anexo IV con el fin de incluir o adaptar mapas indicativos de las redes de infraestructuras de transporte de los países vecinos.

Artículo 57. Relación con partes interesadas públicas y privadas

Los procedimientos nacionales relativos a la participación y consulta de las autoridades regionales y locales y de la sociedad civil afectada por un proyecto de interés común se cumplirán, cuando proceda, en la fase de planificación y construcción de un proyecto. La Comisión promoverá el intercambio de buenas prácticas a este respecto, en particular en lo que se refiere a la consulta y la inclusión de las personas en situaciones de vulnerabilidad.

Artículo 58. Armonización de los planes nacionales con la política de transportes de la Unión

1. Los Estados miembros velarán por que los planes nacionales de transporte y de inversión sean coherentes con la política de transportes de la Unión, con las prioridades y plazos establecidos en el presente Reglamento y con las prioridades establecidas en los planes de trabajo para los corredores pertinentes y las prioridades horizontales para los Estados miembros afectados, así como con los actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 54, apartado 1.

2. Los planes nacionales de inversión incluirán todos los proyectos de interés común y las inversiones conexas necesarias para la finalización oportuna de la red.

3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión los proyectos de planes y programas nacionales, o cualquier modificación de los mismos, con vistas al desarrollo de la red transeuropea de transporte, al menos doce meses antes de su adopción. La Comisión podrá emitir un dictamen a más tardar seis meses después de la notificación por el Estado miembro sobre la coherencia de los proyectos de planes y programas nacionales con las prioridades establecidas en el presente Reglamento y con las prioridades establecidas en los planes de trabajo para los corredores correspondientes y las prioridades horizontales y en los actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 54, apartado 1. Los Estados miembros informarán a la Comisión, a más tardar dos meses después de la notificación del dictamen, sobre las medidas adoptadas para aplicar las recomendaciones formuladas en el dictamen.

Artículo 59. Procedimiento de comité

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

2. A efectos del artículo 22, apartados 3 y 5, la Comisión estará asistida por el Comité establecido en virtud del artículo 7 de la Directiva 91/672/CEE del Consejo⁷⁵.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el comité no emite dictamen alguno, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 60. Ejercicio de la delegación

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

2. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 11, apartado 3, y en el artículo 56, apartados 1 y 3, por un período de cinco años a partir del [...]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de

75. Directiva 91/672/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, sobre el reconocimiento recíproco de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de transporte de mercancías y pasajeros en navegación interior (DO L 373 de 31.12.1991, p. 29).

idéntica duración, salvo que el Parlamento Europeo o el Consejo se opongan a la prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 11, apartado 3, y el artículo 56, apartados 1 y 3, podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 11, apartado 3, o al artículo 56, apartados 1 y 3, entrará en vigor únicamente en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan manifestado ninguna objeción en un plazo de dos meses a partir de la notificación de dicho acto a ambas instituciones o en caso de que, antes de que expire ese plazo, el Parlamento Europeo y el Consejo hayan informado a la Comisión de que no manifestarán ninguna objeción. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 61. Revisión

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2033, la Comisión, previa consulta de los Estados miembros, según proceda, y con la ayuda de los coordinadores europeos, examinará la realización de la red básica y evaluará, en particular, su cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento.

La evaluación tendrá en cuenta el informe anual de situación y los planes de trabajo elaborados por los coordinadores europeos de conformidad con el artículo 51, apartado 5, letra e), y el artículo 53, apartado 1, respectivamente.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2033, la Comisión, previa consulta de los Estados miembros, según proceda, y con la ayuda de los coordinadores europeos, examinará la realización de la red básica ampliada y de la red global y evaluará:

- a) la conformidad con el presente Reglamento;
- b) los avances registrados en la aplicación del presente Reglamento;
- c) los cambios en los flujos de transporte de pasajeros y mercancías;
- d) la evolución de las inversiones en infraestructuras de transporte nacionales;
- e) la necesidad de realizar modificaciones en el presente Reglamento.

La evaluación también examinará las repercusiones de la evolución de las pautas de tráfico y las novedades pertinentes de los planes de inversión en infraestructuras.

3. Al proceder a esta revisión, la Comisión evaluará si la red básica ampliada y la red global establecidas en el presente Reglamento pueden cumplir lo dispuesto en los capítulos II, III y IV en los plazos que finalizan el 31 de diciembre de 2040 y el 31 de diciembre de 2050, según proceda, teniendo en cuenta la situación económica y presupuestaria de la Unión y de cada uno de los Estados miembros. La Comisión evaluará asimismo, en consulta con los Estados miembros, si deben modificarse la red básica ampliada y la red global para tener en cuenta la evolución de los flujos del transporte y la planificación nacional de inversiones.

Artículo 62. Retrasos en la finalización de la red básica, la red básica ampliada y la red global

1. En caso de retraso significativo en la puesta en marcha o la finalización de los trabajos relativos a la red básica, la red básica ampliada y la red global en comparación con el calendario inicial establecido en actos de ejecución de conformidad con el artículo 54, o definido en los planes nacionales de transporte e inversión u otra documentación pertinente del proyecto, la Comisión podrá pedir al Estado miembro o a los Estados miembros afectados que expliquen las razones del retraso. El Estado miembro o los Estados miembros comunicarán dichos motivos en un plazo de tres

meses a partir de la solicitud. En función de la respuesta obtenida, la Comisión consultará al Estado o Estados miembros afectados a fin de resolver el problema que haya ocasionado el retraso.

2. En caso de que el tramo retrasado afecte a un corredor europeo de transporte, el coordinador europeo intervendrá con vistas a la resolución del problema.

3. La Comisión, tras considerar las razones aducidas por el Estado miembro o los Estados miembros afectados de conformidad con el párrafo primero, podrá adoptar una decisión dirigida al Estado miembro o a los Estados miembros de que se trate en la que constate que el retraso significativo en la puesta en marcha o la finalización de las obras de la red básica, de la red básica ampliada o de la red global es imputable al Estado miembro o a los Estados miembros sin una justificación objetiva. La Comisión concederá al Estado miembro o a los Estados miembros afectados un plazo de seis meses para eliminar el retraso significativo.

En caso de que el tramo retrasado afecte a un proyecto financiado con fondos de la Unión en régimen de gestión directa, podrá iniciarse una reducción del importe de la subvención o una modificación o resolución del acuerdo de subvención de conformidad con las normas aplicables.

Artículo 63. Exenciones

Las disposiciones relativas a los ferrocarriles, en particular toda exigencia de conectar los aeropuertos y los puertos a los ferrocarriles, así como las disposiciones relativas al estacionamiento seguro y las terminales multimodales de transporte de mercancías no serán aplicables a Chipre, Malta y las regiones ultraperiféricas mientras no se haya implantado un sistema ferroviario en su territorio.

Artículo 64. Modificaciones del Reglamento (UE) 2021/1153

El anexo II del Reglamento (UE) 2021/1153 se modifica de conformidad con el anexo VI del presente Reglamento.

Artículo 65. Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 913/2010

El Reglamento (UE) n.º 913/2010 queda modificado como sigue:

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

«1. El presente Reglamento dispone normas para la organización y gestión de corredores ferroviarios internacionales de transporte ferroviario de mercancías competitivo, con vistas al desarrollo de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. Asimismo, establece normas para la organización, gestión y planificación indicativa de las inversiones en relación con los corredores de mercancías.»;

2) en el artículo 2, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1:

a) “corredor de mercancías”: las líneas ferroviarias de transporte de mercancías del corredor europeo de transporte tal como se definen en el artículo 11, apartado 1, del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T]* y en el anexo III de dicho Reglamento, incluidos la infraestructura ferroviaria y sus equipos y los servicios ferroviarios pertinentes de conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2001/14/CE;

b) “plan de implantación”: el documento en el que se presentan los medios, la estrategia y las medidas que las partes interesadas se proponen aplicar y que son necesarios y suficientes para organizar y gestionar el corredor de mercancías;

c) “terminal”: instalación situada a lo largo del corredor de mercancías especialmente habilitada para la carga y descarga de los trenes de mercancías, así como para la integración de los servicios ferroviarios de mercancías con los servicios de carretera, marítimos, fluviales y aéreos, y para la formación o modificación de la composición de trenes de mercancías; y, cuando sea necesario, para la realización de trámites fronterizos en las fronteras con terceros países europeos;

d) “coordinador europeo”: el coordinador a que se refiere el artículo 51 del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T].

* Reglamento [...];

3) el título del capítulo II se sustituye por el texto siguiente:

«Organización y gestión de los corredores de mercancías»;

4) el artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3. Organización y gestión de los corredores de mercancías

1. La organización y gestión de los corredores de mercancías están sujetas a las normas de gobierno, planificación de inversiones, adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y gestión del tráfico, de conformidad con el presente Reglamento.

2. A partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T] o en caso de modificación de la configuración de un corredor europeo de transporte de conformidad con el artículo 11, apartado 3, de dicho Reglamento, los Estados miembros y los administradores de infraestructuras responsables de la parte de ese corredor de transporte europeo de mercancías adaptarán la organización y gestión del corredor de mercancías en un plazo de doce meses a partir de la fecha del cambio.»;

5) se suprimen los artículos 4 a 7;

6) el artículo 8 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, se añade la frase siguiente:

«La comisión ejecutiva evaluará periódicamente la coherencia entre los objetivos generales y los objetivos definidos por el consejo de administración de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra c).»;

b) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. El consejo de administración creará un grupo consultivo compuesto por los administradores y propietarios de las terminales del corredor de mercancías, incluidos, caso de ser necesario, los puertos marítimos y de vías navegables interiores. Ese grupo consultivo podrá emitir un dictamen sobre cualquier propuesta del consejo de administración que tenga consecuencias directas sobre las inversiones y la gestión de las terminales. Dicho grupo también podrá emitir dictámenes por iniciativa propia. El consejo de administración tendrá en cuenta todos esos dictámenes. En caso de discrepancia entre el consejo de administración y el grupo consultivo, este podrá someter el asunto a la comisión ejecutiva y al coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías. La comisión ejecutiva y el coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías actuarán como intermediarios y emitirán su dictamen a su debido tiempo. No obstante, la decisión final será adoptada por el consejo de administración.»;

c) en el apartado 8, se añade la frase siguiente:

«En caso de discrepancia entre el consejo de administración y el grupo consultivo, este podrá someter el asunto a la comisión ejecutiva y al coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías. La comisión ejecutiva y el coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías actuarán como intermediarios y emitirán su dictamen a su debido tiempo. La decisión final será adoptada por el consejo de administración.»;

d) se añade el apartado 10 siguiente:

«10. La comisión ejecutiva y el consejo de administración cooperarán con el coordinador europeo afectado por el corredor de mercancías para apoyar el desarrollo del tráfico ferroviario de mercancías a lo largo del corredor.»;

7) el artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9. Medidas para el desarrollo del corredor de mercancías

1. El consejo de administración elaborará y publicará un plan de implantación a más tardar seis meses antes de que el corredor de mercancías sea operativo. El consejo de administración consultará a los grupos consultivos mencionados en el

artículo 8, apartados 7 y 8, sobre el proyecto de plan de implantación. El consejo de administración presentará el plan de implantación a la comisión ejecutiva para su aprobación.

Dicho plan constará de:

a) una descripción de las características del corredor de mercancías, incluidos los cuellos de botella, y el programa de las medidas necesarias para mejorar su organización y gestión;

b) los elementos esenciales del estudio a que se refiere el apartado 3;

c) los objetivos fijados para los corredores de mercancías, en particular en cuanto a su rendimiento, expresado en calidad de servicio y capacidad del corredor conforme a las disposiciones del artículo 19 del presente Reglamento y, cuando proceda, metas cuantitativas o cualitativas relacionadas con dichos objetivos. Los objetivos y las metas tendrán en cuenta los requisitos establecidos en el artículo 18 del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T];

d) las medidas de aplicación de las disposiciones de los artículos 12 a 19 y las medidas para mejorar el rendimiento del corredor de mercancías, sobre la base de los resultados de la evaluación a que se refiere el artículo 19, apartado 3, con vistas a alcanzar los objetivos y metas mencionados en la letra c);

e) las opiniones y la evaluación de los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, sobre el proyecto de plan de implantación;

f) un resumen de la cooperación y de los resultados de la consulta a que se refiere el artículo 11, incluidos los dictámenes de los grupos consultivos a que se refiere el artículo 8, apartados 7 y 8, y un resumen de las respuestas de otras partes interesadas.

Al elaborar el plan de ejecución, el consejo de administración tendrá en cuenta los objetivos y medidas contenidos en el plan de trabajo del coordinador europeo a que se refiere el artículo 53 del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T]. El plan de ejecución incluirá una referencia a los elementos del plan de trabajo que sean pertinentes para el tráfico ferroviario de mercancías a lo largo del corredor.

El consejo de administración revisará y ajustará periódicamente los objetivos a que se refiere la letra c) y las medidas a que se refiere la letra d), sobre la base de la evaluación a que se refiere el artículo 19, apartado 3, previa consulta a los grupos consultivos a que se refiere el artículo 8, apartados 7 y 8, y al coordinador europeo.

2. El consejo de administración revisará periódicamente, al menos cada cuatro años, el plan de implantación teniendo en cuenta la evolución de su ejecución, el mercado de transporte ferroviario de mercancías en el corredor, y el rendimiento del corredor medido conforme a los objetivos mencionados en el apartado 1, letra c).

3. El consejo de administración llevará a cabo y actualizará periódicamente un estudio del mercado de transporte que verse sobre la evolución observada y prevista del tráfico en el corredor de mercancías y abarque los distintos tipos de tráfico, tanto por lo que respecta al transporte de mercancías como al de viajeros. En el estudio se examinarán también, en caso de ser necesario, los costes y beneficios socioeconómicos que se deriven del desarrollo del corredor de mercancías.

4. El plan de implantación tendrá en cuenta el desarrollo de terminales, incluido el análisis de mercado y prospectivo de las terminales multimodales de transporte de mercancías, así como los planes de acción de los Estados miembros del corredor de mercancías a que se refiere el artículo 35, apartados 3 y 4, del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T].

5. Si procede, el consejo de administración adoptará medidas para cooperar con las administraciones regionales o locales en relación con el plan de implantación.»;

8) el artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 11.* Planificación de las inversiones

1. La comisión ejecutiva y el consejo de administración de un corredor de mercancías cooperarán con el coordinador europeo afectado por el corredor de mer-

cancías, en relación con las necesidades de infraestructura y de inversión derivadas del tráfico ferroviario de mercancías, para apoyar la elaboración del plan de trabajo a que se refiere el artículo 53 del Reglamento (UE) [... nuevo Reglamento RTE-T].

2. El consejo de administración consultará a los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, sobre las necesidades de desarrollo de infraestructuras e inversión. La consulta se basará en una documentación adecuada y actualizada de la planificación de la infraestructura a nivel nacional y del corredor. La comisión ejecutiva garantizará una coordinación adecuada entre estas actividades de consulta y los mecanismos de coordinación a nivel nacional definidos en el artículo 7 *sexies* de la Directiva 2012/34/UE.

3. La cooperación y la consulta abordarán, en particular:

a) las necesidades de capacidad del transporte ferroviario de mercancías pertinentes para la planificación de infraestructuras y de inversión, teniendo en cuenta la necesidad de capacidad de conformidad con el artículo 14, apartado 2, y cualquier infraestructura declarada congestionada de conformidad con el artículo 47 de la Directiva 2012/34/UE;

b) los requisitos de infraestructura de la RTE-T pertinentes para el transporte de mercancías por ferrocarril, tal como se definen en los capítulos II y III del Reglamento (UE) [... nuevo Reglamento RTE-T], en particular en lo que se refiere a las necesidades de capacidad de los trenes de mercancías de una longitud no inferior a 740 m;

c) la necesidad de inversiones específicas para eliminar los cuellos de botella locales, como desvíos, mejoras en los nodos y en la infraestructura de último kilómetro o equipos técnicos que mejoren el rendimiento operativo.»;

9) el artículo 19 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 19.* Calidad del servicio en el corredor de mercancías

1. El consejo de administración del corredor de mercancías fomentará la compatibilidad entre los sistemas de incentivos a lo largo del corredor de mercancías, de conformidad con el artículo 35 de la Directiva 2012/34/UE.

2. El consejo de administración supervisará la realización de los servicios prestados por los administradores de infraestructuras a los candidatos en el cumplimiento de sus funciones esenciales, en la medida en que entren en el ámbito de aplicación de los artículos 12 a 18, y de los servicios de transporte ferroviario de mercancías en el corredor de mercancías. La supervisión del rendimiento se llevará a cabo en términos cualitativos y cuantitativos, en su caso sobre la base de indicadores de rendimiento relativos a los objetivos y metas del corredor de mercancías definidos de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra c). El consejo de administración consultará a los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, y al coordinador europeo sobre los indicadores de rendimiento pertinentes.

3. El consejo de administración evaluará los resultados de la supervisión del rendimiento con respecto a los objetivos y metas definidos de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra c), y los requisitos operativos a que se refiere el artículo 18 del Reglamento [... nuevo Reglamento RTE-T].

4. El consejo de administración elaborará y publicará un informe anual en el que se presenten los resultados de las actividades realizadas con arreglo al presente artículo. Asimismo, presentará las opiniones y la evaluación del rendimiento de los grupos consultivos mencionados en el artículo 8, apartados 7 y 8, en una sección específica del informe. El consejo de administración presentará el informe anual a la comisión ejecutiva para su aprobación.»;

10) los artículos 22 y 23 se sustituyen por el texto siguiente:

«*Artículo 22.* Seguimiento de la implantación

La comisión ejecutiva mencionada en el artículo 8, apartado 1, presentará a la Comisión cada cuatro años, a partir de la creación de un corredor de mercancías, los

resultados del plan de implantación de dicho corredor. La Comisión analizará estos resultados y notificará su análisis al Comité contemplado en el artículo 21.

Artículo 23. Informe

La Comisión examinará periódicamente la aplicación del presente Reglamento. Presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar dos años después de la entrada en vigor del presente Reglamento y, posteriormente, cada cuatro años.»;

11) se suprime el anexo del presente Reglamento.

Artículo 66. Derogación

El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 queda derogado con efectos a partir de [la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

Las referencias al Reglamento (UE) n.º 1315/2013 derogado se entenderán hechas al presente Reglamento y se interpretarán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VII.

Artículo 67. Entrada en vigor

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 Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació esmentada 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'estableix un marc de mesures per a reforçar l'ecosistema europeu de semiconductors (Llei de xips)

295-00098/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea de l'1.03.2022

Reg. 37145 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 07.03.2022

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de Semiconductores (Ley de Chips) (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2022) 46 final][COM(2022) 46 final anexos] [2022/0032 (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, 8.2.2022, COM(2022) 46 final, 2022/0032 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de semiconductores (Ley de Chips) (texto pertinente a efectos del EEE)

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

Los chips semiconductores son fundamentales para la economía digital. Gracias a ellos, los productos digitales funcionan: desde los teléfonos inteligentes y los automóviles hasta las aplicaciones e infraestructuras críticas en los ámbitos de la salud, la energía, las comunicaciones, la automatización y la mayoría de los sectores industriales. Los chips también son esenciales para las tecnologías del futuro, incluida la inteligencia artificial (IA) y la comunicación 5G/6G. Sin los chips, el sector digital no podría existir.

Durante el pasado año, Europa ha sido testigo de perturbaciones en el suministro de chips, lo que ha provocado penurias en múltiples sectores económicos y consecuencias sociales potencialmente graves. Muchos sectores europeos, como la automoción, la energía, la comunicación y la salud, así como sectores estratégicos como la defensa, la seguridad y el espacio, se ven amenazados por tales perturbaciones del suministro. Al mismo tiempo, empiezan a aparecer en el mercado chips falsos, lo que pone en peligro la seguridad de los dispositivos y sistemas electrónicos.

La actual crisis ha revelado vulnerabilidades estructurales de las cadenas de valor europeas. La escasez mundial de semiconductores ha puesto de manifiesto la dependencia europea del suministro procedente de un número limitado de empresas y zonas geográficas, así como la vulnerabilidad europea ante las restricciones a la exportación de terceros países, y otras perturbaciones en el contexto geopolítico actual. Además, esta dependencia se ve agravada por los obstáculos extremadamente elevados para entrar en el mercado y por la intensidad de capital del sector. Por ejemplo, los chips más potentes desde el punto de vista de la computación tienen que fabricarse con una precisión de unos pocos nanómetros (nm)¹. La construcción de instalaciones capaces de fabricar con tal precisión exige una inversión inicial de al menos 15 000 millones EUR² y se necesitan tres años para alcanzar un nivel de producción con rendimientos adecuados³. Los gastos para diseñar este tipo de chips pueden oscilar entre 500 millones EUR y más de 1 000 millones EUR. La intensidad de investigación y desarrollo (I+D) en el sector es elevada y supera el 15%⁴.

En la actualidad, los agentes europeos invierten principalmente en I+D, pero no lo suficiente como para traducir sus resultados en beneficios industriales. La I+D es un factor clave para la miniaturización en las tecnologías de semiconductores necesarias para la producción de chips de próxima generación potentes desde el punto de vista de la computación. Europa alberga organizaciones de investigación y tecnolo-

1. En la fabricación de semiconductores, la tecnología de procesos se ha correlacionado tradicionalmente con la dimensión de los transistores. El «nodo» de proceso se mide en nanómetros (nm); un nanómetro = una mil millonésima parte de un metro. Los nodos de proceso más pequeños producen transistores más pequeños, que son más rápidos y tienen una mayor eficiencia energética. En la actualidad, el nodo de proceso más avanzado mide 5 nm, con 3 nm en fase de preproducción y 2 nm en desarrollo.

2. <https://news.samsung.com/global/samsung-electronics-announces-new-advanced-semiconductor-fab-site-in-taylor-texas>, 24.11.2021.

3. <https://semanalysis.substack.com/p/tsmc-3nm-wafer-shipments-pushed-into>, 14.10.2021

4. <https://min.news/en/tech/def29226dea2b06f47efea4aae13e8f3.html>, 22.01.2022

gía líderes a nivel mundial. Sin embargo, en muchos casos, los resultados de actividades europeas de I+D se desarrollan industrialmente fuera de la Unión.

La Unión es fuerte en el diseño de componentes de semiconductores para electrónica de potencia, dispositivos de radiofrecuencia y analógicos, sensores y microcontroladores que tienen un uso generalizado en las industrias automovilística y manufacturera en la actualidad. Es menos fuerte en el diseño de la lógica digital (procesadores y memoria), que se hace esencial a medida que los datos, la IA y la conectividad están cada vez más generalizados.

Además, la Unión está muy bien situada en cuanto a los materiales y equipos necesarios para el funcionamiento de grandes fábricas de chips, y muchas empresas desempeñan un papel esencial a lo largo de la cadena de suministro. La Unión cuenta con sectores de usuarios industriales fuertes y diversificados, como los del automóvil, la automatización industrial, la asistencia sanitaria, la energía, la comunicación, etc. Sin embargo, la colaboración a lo largo de la cadena de valor es escasa.

La cuota de mercado global de la Unión en el mercado mundial de los semiconductores es del 10% en valor económico⁵, muy por debajo de su peso económico. A pesar de su fuerte posición global en la fabricación de materiales y equipos, la Unión depende en gran medida de proveedores de terceros países para el diseño, la fabricación, el empaquetado, los ensayos y el montaje de chips.

Hoy en día, los semiconductores están en el centro de grandes intereses geoes estratégicos y en el núcleo de la carrera tecnológica mundial. Los países están ansiosos por asegurarse el suministro de los chips más avanzados, ya que ello condicionará su capacidad para actuar (económica, industrial y militarmente) e impulsar la transformación digital. Todas las principales regiones del mundo están realizando grandes inversiones y desplegando medidas de apoyo para innovar y reforzar sus capacidades teóricas de producción.

La Unión tiene los activos necesarios para convertirse en un líder industrial en el mercado de chips del futuro. Su ambición es duplicar su cuota de producción mundial hasta el 20% en valor económico de aquí a 2030⁶. El objetivo no es solo reducir la dependencia, sino también aprovechar las oportunidades económicas, ya que se espera que el mercado mundial de semiconductores se duplique antes de finales de la década, lo que aumentará la competitividad del ecosistema de los semiconductores y de la industria en general, a través de productos innovadores para los ciudadanos europeos.

Están surgiendo nuevas tendencias y oportunidades de mercado. Cada vez es más frecuente que las empresas de semiconductores diseñen chips personalizados junto con empresas de usuarios finales con el fin de mejorar el rendimiento del sistema a través de la optimización del *hardware* y el *software*. La IA, la computación en el borde de la nube («edge cloud») y la digitalización de los sectores industriales ofrecen nuevas oportunidades para la competitividad de la tecnología y el liderazgo industrial europeos en el futuro.

Al mismo tiempo, la tecnología evoluciona de manera constante. La miniaturización sigue avanzando hacia unas dimensiones de nodo más pequeñas en las principales tecnologías de fabricación (FinFET y FDSOI) en consonancia con la ley de Moore⁷, mientras que existe una gran demanda de soluciones más eficientes desde el punto de vista energético para garantizar que la huella de carbono, cada vez mayor, siga siendo sostenible. Los paradigmas emergentes de computación, como la computación neuromórfica y las tecnologías cuánticas, son tecnologías prometedoras.

5. Strengthening the Global Semiconductor Supply Chain in an uncertain era, BCGxSIA, Abril 2021. <https://www.bcg.com/publications/2021/strengthening-the-global-semiconductor-supply-chain>

6. La Brújula Digital estableció como objetivo que, para 2030, «la producción de semiconductores de vanguardia y sostenibles en Europa, incluidos los procesadores, suponga al menos el 20% de la producción mundial en valor» (COM(2021) 118 de 9.3.2021). La propuesta de programa de política «Itinerario hacia la Década Digital» para 2030 ha reafirmado dicha ambición (véase la nota a pie de página n.º 15).

7. La ley de Moore establece que el número de transistores en un circuito integrado se duplica cada dos años aproximadamente.

ras para nuevos ámbitos de aplicación. Los nuevos materiales, como el carburo de silicio (SiC) y el nitruro de galio (GaN), son esenciales para la gestión de la energía, por ejemplo, para garantizar un uso óptimo de la energía de las baterías, en particular de los vehículos eléctricos de todo tipo, y para generar energía renovable.

La presente exposición de motivos acompaña a la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de semiconductores (Ley de Chips).

La presente propuesta responde al compromiso político de la presidenta Von der Leyen, que en su discurso sobre el estado de la Unión de 2021 anunció que el objetivo es crear conjuntamente un ecosistema de chips europeo de última generación que incluya su fabricación⁸. La propuesta contiene una visión estratégica subyacente que tiene como objetivo reforzar el ecosistema de semiconductores europeo, y que se describe en la Comunicación⁹ que la acompaña.

Para hacer realidad esta visión, la Estrategia Europea de Chips se articula en torno a cinco objetivos estratégicos:

- Europa deberá reforzar su liderazgo en materia de investigación y tecnología;
- Europa deberá desarrollar y reforzar su capacidad propia para innovar en el diseño, la fabricación y el empaquetado de chips avanzados y convertirlos en productos comerciales;
- Europa deberá establecer un marco adecuado para aumentar sustancialmente su capacidad efectiva de producción de aquí a 2030;
- Europa deberá hacer frente a la grave escasez de capacidades, atraer nuevos talentos y apoyar la aparición de trabajadores cualificados;
- Europa deberá desarrollar una comprensión profunda de las cadenas mundiales de suministro de semiconductores.

La propuesta tiene por objeto alcanzar el objetivo estratégico de aumentar la resiliencia del ecosistema europeo de semiconductores e incrementar su cuota de mercado mundial. También busca facilitar la rápida adopción de nuevos chips por parte de la industria europea y aumentar su competitividad. Para ello, es necesario atraer inversiones destinadas a instalaciones de producción innovadoras, contar con trabajadores cualificados, pero también estar en condiciones de diseñar y producir los chips más avanzados que definirán los mercados del mañana, desarrollar capacidades y poder probar diseños innovadores, y desarrollar sus prototipos, a través de líneas piloto en estrecha colaboración con sus sectores verticales industriales. Se trata de medidas necesarias, pero no suficientes, a menos que la Unión cuente con la capacidad analítica necesaria para aumentar sus conocimientos sobre los responsables políticos de la cadena de valor y pueda beneficiarse de una mayor capacidad para servir al interés común del mercado único en caso de crisis. El objetivo no es ser autosuficientes, ya que ese es un objetivo inalcanzable. Debemos reforzar y ampliar nuestros puntos fuertes y trabajar con terceros países en una cadena de suministro en la que las interdependencias sigan siendo sólidas.

En cuanto a la consecución de estos objetivos, la propuesta tendrá por objeto:

- *Crear la iniciativa Chips para Europa* con el propósito de apoyar el desarrollo de capacidades tecnológicas y la innovación a gran escala en toda la Unión a fin de permitir el desarrollo y la implantación de tecnologías cuánticas y de semiconductores de vanguardia y de próxima generación que refuercen en la Unión el diseño avanzado, la integración de sistemas, las capacidades teóricas de producción de chips y las correspondientes destrezas, y se preste especial atención a las empresas emergentes y en expansión (pilar 1, «Iniciativa Chips para Europa»).

En particular, la iniciativa desarrollará una plataforma innovadora de diseño virtual para reforzar la capacidad de diseño de Europa, que será accesible de mane-

8. Discurso sobre el estado de la Unión 2021. https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/soteu_2021_address_es_0.pdf

9. COM(2022) 45, de 8.2.2022. Ley Europea de Chips.

ra abierta, no discriminatoria y transparente. La plataforma impulsará una amplia cooperación de las comunidades de usuarios con las grandes empresas, empresas emergentes y pymes dedicadas al diseño de microprocesadores, con proveedores de propiedad intelectual (PI) y de herramientas, con diseñadores y organizaciones de investigación y tecnología, e integrará las instalaciones de diseño nuevas y ya existentes con bibliotecas ampliadas y herramientas de automatización del diseño EDA¹⁰.

La iniciativa apoyará líneas piloto que permitirán a terceros probar, validar y seguir desarrollando sus diseños de productos, todo ello de manera abierta, transparente y no discriminatoria. El desarrollo de nuevas líneas piloto avanzadas preparará la próxima generación de capacidades teóricas de producción y su validación.

Además, la iniciativa contribuirá a aumentar la capacidad tecnológica y de ingeniería avanzadas para acelerar el desarrollo innovador de chips cuánticos, por ejemplo, mediante bibliotecas de diseño para chips cuánticos, líneas piloto e instalaciones para ensayos y experimentación.

La iniciativa apoyará una red de centros de competencia en toda la Unión que proporcionará conocimientos especializados a las partes interesadas, incluidos los usuarios finales como las pequeñas y medianas empresas (pymes), las empresas emergentes y los sectores verticales, y mejorará sus capacidades. Estos centros de competencia facilitarán un acceso abierto, transparente y no discriminatorio a la infraestructura de diseño y las líneas piloto, y su uso efectivo. Se convertirán en polos de atracción para la innovación y el talento nuevo altamente cualificado.

Además de la iniciativa, las actividades que se desarrollen para facilitar el acceso a la financiación mediante deuda y capital en la cadena de valor de los semiconductores –que se describirán de manera conjunta como el «Fondo de Chips»– deberán apoyar el desarrollo de un ecosistema de semiconductores dinámico y resiliente, permitiendo aumentar la disponibilidad de fondos para financiar el crecimiento de las empresas emergentes y en expansión y las pymes, así como de inversiones a lo largo de toda la cadena de valor, también para las empresas de la cadena de valor de los semiconductores, posiblemente con financiación mixta proporcionada por la propia iniciativa.

– *Crear un marco para garantizar la seguridad del suministro* atrayendo inversiones y mejorando las capacidades efectivas de producción en la fabricación de semiconductores, así como en el empaquetado, los ensayos y el montaje avanzados a través de instalaciones de producción integrada y fundiciones abiertas de la UE pioneras (pilar 2, «Seguridad del suministro»).

En particular, la propuesta define los criterios para facilitar la ejecución de proyectos específicos que contribuyan a la seguridad del suministro de semiconductores en la Unión. A tal fin, distingue entre dos tipos de instalaciones pioneras¹¹, a saber, las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE¹². Cuando una solicitud presentada por una instalación para que se le reconozca como uno de los dos tipos de instalaciones pioneras sea satisfactoria, la propuesta exige a los Estados miembros que garanticen la tramitación eficiente de las solicitudes ad-

10. Herramientas de automatización del diseño electrónico («Electronic Design Automation»), es decir, herramientas informáticas para diseñar circuitos integrados.

11. «Instalación pionera»: instalación industrial capaz de producir semiconductores, que incluye la etapa de fabricación o la etapa empaquetado, ensamblado y prueba, o ambas, que aún no está presente de forma sustancial o sobre cuya construcción en la Unión aún no hay compromiso alguno, por ejemplo en lo que se refiere al nodo tecnológico, el material de sustrato (como el carburo de silicio y el nitruro de galio), y otra innovación de productos que permita ofrecer mejores prestaciones, innovar los procesos y mejorar el rendimiento energético y el comportamiento medioambiental.

12. Las instalaciones de producción integrada son instalaciones pioneras de diseño y producción de semiconductores, que incluyen la etapa de fabricación o la etapa empaquetado, ensamblado y prueba, o ambas, que están situadas en la Unión y que contribuyen a la seguridad del suministro destinado al mercado interior. Las fundiciones abiertas de la UE son instalaciones pioneras de producción de semiconductores, que incluyen la etapa de fabricación o la etapa empaquetado, ensamblado y prueba, o ambas, que están situadas en la Unión y que ofrecen capacidad efectiva de producción a empresas no vinculadas, favoreciendo así la seguridad del suministro destinado al mercado interior.

ministrativas relacionadas con la planificación, la construcción y el funcionamiento de una instalación pionera reconocida.

En respuesta a la creciente necesidad de cadenas de suministro ciberresilientes¹³, la Comisión trabajará con los Estados miembros y los agentes privados con el fin de determinar requisitos sectoriales para los chips confiables con vistas a establecer normas y certificaciones comunes, así como requisitos comunes para la contratación pública, que se desarrollarán con el apoyo de las organizaciones europeas de normalización cuando proceda y teniendo en cuenta los principios del nuevo marco legislativo para la evaluación de la conformidad y la vigilancia del mercado.

– *Establecer un mecanismo de coordinación entre los Estados miembros y la Comisión* con el fin de reforzar la colaboración con los Estados miembros y entre ellos, supervisar el suministro de semiconductores, estimar la demanda, anticipar las penurias, iniciar la activación de una fase de crisis y actuar a través de un conjunto de medidas específicas (pilar 3, «Seguimiento y respuesta a las crisis»).

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La presente propuesta es coherente con la visión, los objetivos y las vías generales de la Comisión para lograr la transformación digital exitosa de la Unión Europea de aquí a 2030, tal como se presenta en la Comunicación de la Comisión «Brújula Digital 2030: el enfoque de Europa para el Decenio Digital» («Comunicación sobre la Brújula Digital»)¹⁴ y la posterior propuesta de la Comisión relativa al programa de política de la Década Digital¹⁵, con el objetivo específico de los semiconductores. La presente propuesta tiene por objeto contribuir a dotar a la Unión de las capacidades necesarias para cumplir su objetivo de 2030.

La presente propuesta es coherente con la Comunicación de la Comisión «Actualización del nuevo modelo de industria de 2020»¹⁶, de mayo de 2021, que señala los ámbitos de dependencias estratégicas que podrían dar lugar a vulnerabilidades como la escasez de suministro. La propuesta aborda los retos en materia de diseño, fabricación, empaquetado, ensayos y montaje señalados en la Comunicación y en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que la acompaña. Dicha Comunicación anunció la Alianza industrial sobre tecnologías de procesadores y semiconductores («la Alianza»)¹⁷ para determinar las lagunas en la producción de microchips y los avances tecnológicos necesarios para que las empresas y organizaciones prosperen, ayuden a la competitividad de las empresas, refuercen la soberanía digital de Europa y hagan frente a la demanda de la próxima generación de chips y procesadores seguros, eficientes desde el punto de vista energético y potentes. En el contexto del presente Reglamento, la Alianza desempeñará una función consultiva.

La presente propuesta es también coherente con la estrategia de normalización¹⁸ de la Comisión y con el programa de trabajo anual de la Unión sobre normalización europea para 2022¹⁹, que se adoptaron el 2 de febrero de 2022. La estrategia y el

13. El 31% de los ciberataques registrados en 2020 se dirigieron a la UE. <https://www.ibm.com/security/data-breach/threat-intelligence>

14. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Brújula Digital 2030: el enfoque de Europa para el Decenio Digital», COM(2021) 118, de 9.3.2021.

15. COM(2021) 574 final. Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el programa de política «Itinerario hacia la Década Digital» para 2030. 15.9.2021.

16. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa» COM(2021) 350 final.

17. La Comisión puso en marcha la Alianza industrial sobre tecnologías de procesadores y semiconductores en julio de 2021. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/alliance-processors-and-semiconductor-technologies>.

18. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Estrategia de la UE en materia de normalización. Establecer normas mundiales para apoyar un mercado único de la Unión resiliente, ecológico y digital», COM(2022) 31.

19. C(2022) 546 Comunicación de la Comisión — Programa de trabajo anual de la Unión sobre normalización europea para 2022.

programa de treball contemplen el desenvolupament de normes per a la certificació de la seguretat, autenticitat i fiabilitat dels chips.

Asimismo, la presente propuesta tiene en cuenta los objetivos del Observatorio de Tecnologías Críticas²⁰, que pretende contribuir a detectar las dependencias estratégicas digitales de la Unión, tanto las actuales como las posibles en el futuro, y contribuir a reforzar su soberanía digital.

La presente propuesta aborda los retos únicos y específicos del sector de la cadena de suministro de semiconductores y es una iniciativa independiente del «Instrumento de Emergencia del Mercado Único» previsto por la Comisión en su estrategia industrial actualizada.

La presente propuesta contribuye a la aplicación de la Declaración sobre una iniciativa europea en materia de tecnologías de procesadores y semiconductores, suscrita por 22 Estados miembros el 7 de diciembre de 2020²¹. En dicha Declaración, los 22 Estados miembros acordaron «hacer un esfuerzo especial para reforzar el ecosistema de semiconductores y ampliar la presencia industrial en toda la cadena de suministro». Los Estados miembros también acordaron «trabajar en pro de normas comunes y, en su caso, de certificaciones para la electrónica confiable, así como de requisitos comunes para la adquisición de chips seguros y sistemas empotrados en aplicaciones que dependan de la tecnología de chips o hagan un uso amplio de la misma». La presente propuesta es coherente con todos estos objetivos.

Además, la propuesta está en consonancia con la reciente Comunicación «Una política de competencia adaptada a los nuevos retos», en la que la Comisión reconoce que puede «prever la aprobación de ayudas públicas para colmar posibles lagunas de financiación en el ecosistema de semiconductores para el establecimiento, en particular, de instalaciones europeas pioneras en la Unión, sobre la base del artículo 107, apartado 3, del TFUE. Estas ayudas tendrían que estar sujetas a sólidas salvaguardias para garantizar que las ayudas son necesarias, adecuadas y proporcionadas, que se reducen al mínimo las distorsiones indebidas de la competencia y que los beneficios se reparten ampliamente y sin discriminación en toda la economía europea».²²

La iniciativa Chips para Europa mancomunará recursos de la Unión, de los Estados miembros y de terceros países asociados a los programas existentes de la Unión, así como del sector privado.

Las acciones en el marco de la iniciativa Chips para Europa se ejecutarán principalmente a través de la Empresa Común de Chips, es decir, la actual Empresa Común para las Tecnologías Digitales Clave, modificada y con una nueva denominación²³. Dicha empresa común brinda actualmente un amplio apoyo a la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación impulsados por la industria en el ámbito de los componentes y sistemas electrónicos, así como de los correspondientes programas informáticos y tecnologías de sistemas. Estas actividades formarán parte de la iniciativa Chips para Europa.

La iniciativa Chips para Europa se basa en los cinco objetivos específicos del programa Europa Digital (PED)²⁴ y los complementa. Estos objetivos apoyan el desarrollo de capacidades digitales en los ámbitos digitales clave en los que la tecnología de semiconductores aporta mejoras de rendimiento, como la informática de alto rendimiento, la inteligencia artificial y la ciberseguridad, así como el desarrollo de

20. COM(2021) 70, Plan de Acción sobre sinergias entre las industrias civil, de defensa y espacial.

21. Declaración conjunta sobre tecnologías de procesadores y semiconductores. 7 de diciembre de 2020.

22. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Una política de competencia adaptada a los nuevos retos, COM(2021) 713, 18 de noviembre de 2021.

23. Reglamento (UE) 2021/2085 del Consejo, de 19 de noviembre de 2021, por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 219/2007, (UE) n.º 557/2014, (UE) n.º 558/2014, (UE) n.º 559/2014, (UE) n.º 560/2014, (UE) n.º 561/2014 y (UE) n.º 642/2014 (DO L 427 de 30.11.2021, p. 17.)

24. Reglamento (UE) 2021/694 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, por el que se establece el Programa Europa Digital y por el que se deroga la Decisión (UE) 2015/2240 (DO L 166 de 11.5.2021, p. 1).

capacidades y la implantación de centros de innovación digital. A través del nuevo objetivo específico 6, que debería centrarse temáticamente en las tecnologías de semiconductores, la iniciativa Chips para Europa invertirá en el desarrollo de capacidades con el fin de reforzar las capacidades de integración avanzadas de la investigación, el diseño, la producción y los sistemas en tecnologías de semiconductores de vanguardia y de próxima generación.

La iniciativa Chips para Europa también se basa en el programa Horizonte Europa²⁵ y lo complementa. En el ámbito de los semiconductores, dicho programa brinda apoyo a la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación impulsados por el mundo académico. La iniciativa se centrará en apoyar la inversión en infraestructuras de investigación, desarrollo e innovación transfronterizas y de acceso abierto establecidas en la Unión para permitir el desarrollo de tecnologías de semiconductores en toda Europa. Las nuevas tecnologías de semiconductores derivadas de acciones de investigación e innovación apoyadas por Horizonte Europa podrán ser progresivamente asumidas e implantadas por la parte de la iniciativa Chips para Europa correspondiente al desarrollo de capacidades. En cambio, las capacidades tecnológicas de la iniciativa se pondrán a disposición de la comunidad de investigación e innovación, incluidas las acciones que reciban apoyo a través de Horizonte Europa.

La presente propuesta se presenta a la luz de las oportunidades que ofrece el programa InvestEU²⁶ y de la importante contribución a la transformación digital del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia²⁷, en virtud del cual al menos el 20% de los fondos debe contribuir a los objetivos digitales. La presente propuesta también es coherente con la Estrategia para una Unión de la Seguridad²⁸.

Con el fin de acelerar la ejecución de las acciones, la iniciativa Chips para Europa establece un nuevo instrumento jurídico, el Consorcio Europeo de Infraestructuras de Chips (CEIC), que se desarrolla específicamente para simplificar y estructurar las relaciones jurídicas entre los miembros del consorcio público-privado, en particular las organizaciones de investigación y tecnología, y para mantener un diálogo estructural con la Comisión con vistas a ejecutar las acciones de la iniciativa. Este nuevo instrumento jurídico tiene carácter voluntario y complementará al conjunto de instrumentos jurídicos de la Unión, incluido el Consorcio Europeo de Infraestructuras Digitales¹⁵, que permiten combinar la financiación de los Estados miembros, el presupuesto de la Unión y las inversiones privadas. Las entidades jurídicas, cuando formen un consorcio público-privado a efectos de la ejecución de las acciones de la iniciativa, tendrán la posibilidad de elegir entre los instrumentos jurídicos de la Unión disponibles que mejor se ajusten al objetivo específico, la composición y la configuración de un consorcio concreto. La Empresa Común de Chips a la que se haya encomendado la ejecución global de determinadas acciones en el marco de dicha iniciativa podrá establecer, en virtud de las condiciones que se establecen en el artículo 134 de la propuesta de la Comisión de Reglamento del Consejo que modifica el Reglamento (UE) 2021/2085, por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa, en lo que respecta a la Empresa Común de Chips²⁹, que determinadas acciones solo puedan llevarse a cabo por aquellas entidades jurídicas que cooperen en el marco de un consorcio que pueda estructurarse

25. Reglamento (UE) n.º 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crea el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa», se establecen sus normas de participación y difusión, y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1290/2013 y (UE) n.º 1291/2013 (DO L 170 de 12.5.2021, p. 1).

26. Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, por el que se establece el Programa InvestEU y se modifica el Reglamento (UE) 2015/1017 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 30).

27. Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (DO L 57 de 18.2.2021, p. 17).

28. Comunicación sobre la Estrategia de la UE para una Unión de la Seguridad. COM(2020) 605 final.

29. COM(2022) 47, de 8.2.2022.

en forma de Consorcio Europeo de Infraestructuras de Chips, o cualquier otro instrumento jurídico de la Unión que permita formar un consorcio.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Las medidas propuestas pueden fomentar algunas de las principales políticas de la Unión, como el Pacto Verde³⁰. La aplicación de tecnologías de semiconductores y de tecnologías digitales en general contribuyen en gran medida a la transición hacia la sostenibilidad y pueden dar lugar a nuevos productos y formas de trabajo más eficientes y eficaces que contribuyan a los objetivos del Pacto Verde.

Las perturbaciones en el suministro de semiconductores y las dependencias de otras regiones pueden ralentizar la transición hacia la sostenibilidad de los sectores europeos que se benefician de soluciones digitales. A fin de hacer frente a dichas perturbaciones y dependencias, la propuesta refuerza la capacidad efectiva de producción de semiconductores de Europa. Cuando proceda, las instalaciones deberán cumplir plenamente los requisitos derivados de la legislación de la Unión, como las evaluaciones de impacto ambiental, o los requisitos relativos a las emisiones a la atmósfera, el agua y el suelo, incluida la prevención de riesgos y accidentes industriales, y deberán tratar de garantizar un alto nivel de eficiencia energética, hídrica y de los recursos. Para reforzar la capacidad efectiva de producción es necesario crear instalaciones de fabricación de semiconductores rápidamente. Excepcionalmente, cuando sea necesario, dichas instalaciones podrán considerarse de interés público superior a la hora de establecer excepciones en los procedimientos de concesión de autorizaciones, también en determinadas evaluaciones medioambientales, siempre que se cumplan las demás condiciones establecidas en las disposiciones pertinentes. Al mismo tiempo, el concepto de «instalación pionera» incluye una posible calificación basada en el rendimiento energético o medioambiental previsto de la instalación.

Las tecnologías digitales, tanto cuando se fabrican como cuando se utilizan, generan su propia huella ambiental, en particular debido a la liberación de gases fluorados de efecto invernadero durante la fabricación y al consumo de energía significativo que conllevan su producción y su uso. El sector de las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC) representa entre el 5% y el 9% del consumo total de electricidad del mundo y más del 2% de todas las emisiones³¹. En 2018, los centros de datos, por sí solos, representaban el 2,7% de la demanda de electricidad en la Unión y, si la trayectoria actual se mantiene, alcanzarán el 3,21% en 2030³². Este consumo de energía debe reducirse. La propuesta, y en particular la creación de instalaciones de diseño y líneas piloto en el marco del pilar 1, dará lugar al diseño, los ensayos y la validación de nuevos procesadores de bajo consumo. Los procesadores son los componentes básicos de los servidores que gestionan la carga de trabajo computacional en los centros de datos. Los centros de datos de mayor tamaño contienen millones de estos servidores, y las mejoras en el consumo de energía de los procesadores pueden tener una incidencia significativa en el consumo total de energía de un centro de datos. Estos chips que generan una huella energética baja también contribuyen a situar a la Unión como líder en tecnologías digitales sostenibles.

La propuesta contribuye a los objetivos de las partes del paquete de medidas «Objetivo 55» centradas en la promoción tecnológicamente neutra de vehículos y combustibles más limpios³³. La revisión de las normas de emisión de CO₂ para turismos y furgonetas nuevos tiene por objeto seguir reduciendo las emisiones de ga-

30. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: El Pacto Verde Europeo. COM(2019) 640, de 11.12.2019.

31. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la eficiencia energética (versión refundida). COM(2021) 558, de 14.7.2021.

32. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/energy-efficient-cloud-computing-technologies-and-policies-eco-friendly-cloud-market>

33. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. «Objetivo 55»: cumplimiento del objetivo climático de la UE para 2030 en el camino hacia la neutralidad climática. COM(2021) 550, de 14.7.2021.

ses de efecto invernadero de estos vehículos, estableciendo una trayectoria clara y realista hacia una movilidad sin emisiones. La demanda de los consumidores en favor de vehículos de emisión cero, como los vehículos eléctricos recargables, ya está aumentando³⁴. Los vehículos eléctricos recargables suelen tener más del doble de semiconductores por vehículo que los automóviles con motores de combustión interna³⁵. Las tecnologías avanzadas de empaquetado son cada vez más importantes a la hora de responder ante los crecientes requisitos de potencia y eficiencia energética de los vehículos eléctricos. De todo ello se deduce que la propuesta es coherente con los objetivos del paquete «Objetivo 55».

La propuesta está en consonancia con el Plan de acción para la economía circular³⁶, que señala a la electrónica y las TIC como una cadena de valor clave y anuncia una Iniciativa sobre la Electrónica Circular que abarca «medidas reguladoras en los sectores de la electrónica y las TIC (incluidos los teléfonos móviles, las tabletas y los ordenadores portátiles) conforme a la Directiva sobre diseño ecológico, de forma que los dispositivos estén diseñados con los criterios de eficiencia energética y de durabilidad, reparabilidad, actualizabilidad, mantenimiento, reutilización y reciclado».

Si los productos electrónicos se mantienen en uso durante más tiempo mediante un diseño que favorezca la durabilidad y la mejora de los servicios, las tasas de sustitución y la necesidad de productos nuevos se verán reducidas. Los materiales que componen los microchips pueden recuperarse a partir de residuos electrónicos. Por ejemplo, es técnicamente posible reciclar materiales de semiconductores compuestos, aunque actualmente solo en cantidades muy pequeñas. La iniciativa sobre productos sostenibles, centrada en ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva sobre diseño ecológico, proporcionará un posible instrumento para alcanzar estos objetivos. La Comisión también está estudiando posibles sistemas de recogida y venta para la electrónica de consumo, a fin de impulsar el suministro de dispositivos usados que funcionen.

Con el aumento de la digitalización y la electrificación, los chips eficientes desde el punto de vista energético también contribuyen a otras políticas, en particular a las relativas a la fabricación industrial, el transporte y la energía como, por ejemplo, el próximo plan de acción para la digitalización del sector de la energía³⁷. Se espera que la demanda de tecnologías de semiconductores se duplique en una década. Cada vez hay más chips integrados en robots y máquinas de fabricación, en la industria y en la agricultura, pero también en vehículos de transporte y otros dispositivos. La propuesta tiene por objeto fomentar el uso inteligente de chips y otras tecnologías digitales, así como la producción de chips más eficientes desde el punto de vista energético, por lo que es coherente con varias políticas sectoriales y contribuye a su aplicación.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

El presente Reglamento persigue dos objetivos específicos distintos, que constituyen partes esenciales de su objetivo general de establecer un marco coherente con el fin de reforzar el ecosistema de semiconductores de la Unión. El primer objetivo específico del Reglamento, en el marco del pilar 1, es crear amplias capacidades de innovación y las competencias tecnológicas adecuadas en la industria de semicon-

34. Por ejemplo, la proporción de coches eléctricos en las ventas de coches nuevos en Europa está aumentando y se espera que alcance el 14% en 2021. <https://think.ing.com/articles/slow-start-for-electric-vehicles-in-the-us-but-times-are-changing>

35. <https://www.idtechex.com/en/research-article/ev-power-electronics-driving-semiconductor-demand-in-a-chip-shortage/24820>

36. COM(2020) 98 final, de 11.3.2020.

37. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13141-Plan-de-accion-de-la-UE-para-la-digitalizacion-del-sector-de-la-energia_es

ductores necesarias para acelerar la innovación y adaptarse a ella. Además, en el marco de los pilares 2 y 3, el Reglamento tiene por objeto aumentar la resiliencia y la seguridad del suministro de la Unión en el ámbito de las tecnologías de semiconductores apoyando y coordinando las inversiones en la fabricación de semiconductores avanzados (pilar 2) y permitiendo el seguimiento coordinado y la respuesta a las crisis (pilar 3).

La base jurídica para este primer objetivo son el artículo 173, apartado 3, el artículo 182, apartado 1, y el artículo 183 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). El artículo 173, apartado 3, establece que el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social Europeo, podrán tomar medidas específicas destinadas a apoyar las acciones que se lleven a cabo en los Estados miembros a fin de garantizar la existencia de las condiciones necesarias para la competitividad y la capacidad de innovación de la Unión, así como la adaptación de la industria a los cambios estructurales debidos a ciclos rápidos de innovación. Esta base jurídica es adecuada para la mayoría de las actividades emprendidas en el marco de la iniciativa, dado que el pilar 1 del presente Reglamento tiene por objeto acelerar la producción de semiconductores por parte de la industria de la Unión, reforzar la soberanía en la cadena de suministro de semiconductores, impulsar las capacidades industriales, facilitar el desarrollo de empresas emergentes y pymes innovadoras, y fomentar nuevas inversiones en innovación y desarrollo tecnológico. Habida cuenta de la amplitud de la iniciativa, esta también se basa en el título del TFUE «Investigación y desarrollo tecnológico y espacio» (artículo 182, apartado 1, y artículo 183).

La base jurídica adecuada para el segundo objetivo, en el marco de los pilares 2 y 3, es el artículo 114 del TFUE. Los pilares 2 y 3 de la presente propuesta tienen por objeto crear un marco jurídico armonizado a fin de aumentar la resiliencia y la seguridad del suministro de la Unión. El uso de semiconductores es fundamental para múltiples sectores económicos y funciones sociales en la Unión, por lo que un suministro resiliente es esencial para el funcionamiento del mercado interior. Así pues, cualquier perturbación del suministro debe anticiparse y solucionarse sin demora con el fin de preservar el funcionamiento estable de los sectores estratégicos descendentes. A la luz del importante impacto económico de la actual escasez de semiconductores, es probable que los Estados miembros pongan en marcha medidas reguladoras para hacer frente a las vulnerabilidades estructurales del sector que han llevado a la penuria actual, o para responder a futuras penurias en situaciones de crisis y mitigarlas³⁸. Si bien serían adecuadas para subsanar las deficiencias a nivel nacional, dichas medidas reguladoras podrían implicar una respuesta incoherente con la necesidad de reforzar la resiliencia y de hacer frente a posibles crisis en el mercado interior, lo que daría lugar a la fragmentación del sector. Para poder adoptar medidas coordinadas con vistas a aumentar la resiliencia, se necesitan unas normas armonizadas que faciliten la ejecución de proyectos específicos que contribuyan a la seguridad del suministro de semiconductores en la Unión (pilar 2). El mecanismo de seguimiento y respuesta a las crisis propuesto (pilar 3) debe ser uniforme para permitir un enfoque coordinado de la preparación frente a las crisis para la cadena de valor transfronteriza de los semiconductores. La propuesta establece la estructura de gobierno y la cooperación adecuadas entre los Estados miembros a escala de la Unión, apoyando así la confianza, la innovación y el crecimiento en el mercado interior. Por lo tanto, el artículo 114 del TFUE constituye una base jurídica pertinente para los pilares 2 y 3 a fin de garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior.

Ningún otro artículo del TFUE, ni ningún artículo por sí solo, puede servir para justificar los dos objetivos mencionados. El artículo 122 del TFUE no es pertinente,

³⁸. Por ejemplo, se ha anunciado que España tiene la intención de reformar su Ley de Seguridad Nacional en este sentido.

ya que no proporciona una base para los dos objetivos y no es compatible con el artículo 114 ni con el artículo 173 del TFUE. Los elementos propuestos figuran en un único acto, ya que todas las medidas constituyen un enfoque coherente con el que abordar, de diferentes maneras, la necesidad de reforzar el ecosistema de semiconductores de la Unión.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Los Estados miembros no pueden alcanzar por sí solos los objetivos de la propuesta, ya que los problemas son de carácter transfronterizo y no se limitan a un solo Estado miembro o a un subconjunto de Estados miembros. Las acciones propuestas se centran en ámbitos en los que existe un valor añadido demostrable en la actuación a escala de la Unión debido a la magnitud, velocidad y alcance de los esfuerzos necesarios.

Para ofrecer una respuesta global a la crisis de los semiconductores es necesaria una acción conjunta rápida y coordinada llevada a cabo por diversas partes interesadas, en cooperación con los Estados miembros. Ningún Estado miembro puede conseguirlo por sí solo. Además, debido a la complejidad del ecosistema de semiconductores, las consecuencias de las dependencias estructurales de la Unión y de la escasez de suministro son de tal magnitud que una intervención a nivel de la Unión es lo más adecuado para hacerles frente.

Resulta evidente que una actuación a nivel de la Unión puede orientar mejor a los agentes europeos hacia una visión y una estrategia de aplicación comunes. Esto resulta fundamental para generar economías de escala y de alcance, así como la masa crítica necesaria para unas capacidades de vanguardia, con lo que se limita (o evita) la fragmentación de los esfuerzos, las competiciones por conseguir subvenciones y unas soluciones nacionales que distan de ser óptimas.

La acción de la Unión es necesaria en relación con los ámbitos que la presente propuesta aborda a través de sus tres pilares.

– Por lo que se refiere al primer pilar («Iniciativa Chips para Europa»), la iniciativa apoyará el desarrollo de capacidades tecnológicas y la innovación tecnológica a gran escala a través de la Unión para permitir el desarrollo y la implantación de tecnologías de semiconductores y cuánticas de vanguardia y de próxima generación y para subsanar las deficiencias estructurales crónicas de Europa en el diseño y la producción. En 2018, los Estados miembros crearon un primer «proyecto importante de interés común europeo» (PIICE), que prestó apoyo a proyectos innovadores transfronterizos en toda la cadena de valor de la microelectrónica, y se está preparando un segundo PIICE en este ámbito³⁹. Aunque estas iniciativas son de importancia estratégica para el sector, en esta fase es probable que, por sí solas, no aborden suficientemente el desarrollo de capacidades en forma de líneas piloto y de diseño de infraestructuras que deberán ponerse a disposición de todas las terceras partes interesadas en toda Europa y que también permitirán a la Unión desempeñar un papel más importante en un ecosistema global e interdependiente. Debido a la magnitud de las inversiones y los conocimientos técnicos necesarios, estas instalaciones de gran escala solo pueden llevarse a cabo a nivel de la Unión.

– Por lo que respecta al segundo pilar («Seguridad del suministro»), las medidas destinadas a acelerar la inversión en la fabricación de semiconductores solo pueden diseñarse y aplicarse adecuadamente a escala de la Unión, debido a la magnitud de las inversiones necesarias y a que dichas instalaciones de producción, por definición, servirán a todo el mercado interior, reforzarán todo el ecosistema y garantizarán la seguridad del suministro en situaciones de crisis.

– En relación con el tercer pilar («Seguimiento y respuesta a las crisis»), la cooperación reforzada de la Unión garantizará la recopilación de información necesaria

39. Cuatro Estados miembros (Francia, Alemania, Italia y Austria) y el Reino Unido participaron en el primer PIICE. El PIICE cuenta con 32 empresas, con una ayuda pública de 1 900 millones EUR y una contribución por parte de la industria de aproximadamente 6 000 millones EUR.

y contrastable. Juntos, los Estados miembros y la Comisión podrán anticipar las penurias, activar la fase de crisis en una situación de penuria grave y poner en marcha las medidas necesarias para hacer frente a las crisis de manera más eficaz que mediante un mosaico de medidas nacionales.

Proporcionalidad

La propuesta tiene por objeto reforzar el ecosistema europeo de semiconductores a través de: la preparación y el seguimiento a corto plazo para aumentar la transparencia de las cadenas de suministro de semiconductores; acciones a medio plazo en materia de seguridad del suministro con el fin de aumentar la capacidad efectiva de producción de semiconductores en Europa; y acciones de liderazgo en tecnología e innovación a más largo plazo para crear instalaciones de diseño y producción de tecnologías avanzadas y emergentes de semiconductores.

En este contexto, la propuesta se centra en las partes del ecosistema de semiconductores que más contribuyen a la resiliencia de la cadena de suministro de la Unión. La propuesta se centra en el propio ecosistema de semiconductores, más que en el ámbito más amplio de los componentes y sistemas electrónicos, o en los ámbitos de aplicación que utilizan semiconductores o componentes y sistemas electrónicos, con el fin de limitar las acciones a uno de los asuntos actuales más cruciales y críticos para la economía y la sociedad europeas en general.

La iniciativa Chips para Europa (pilar 1) establece los mecanismos necesarios para garantizar la competitividad y la capacidad de innovación a largo plazo de la industria europea a través de capacidades de investigación y diseño, líneas piloto para ensayos y experimentación, capacidades para chips cuánticos, centros de competencia y un fondo para empresas emergentes, empresas en expansión y pymes.

Las acciones en materia de seguridad del suministro para mejorar la capacidad efectiva de producción de semiconductores de la Unión, previstas en el pilar 2, pueden reconocer a una instalación determinada como instalación de producción integrada o como fundición abierta de la UE. Una vez concedido dicho reconocimiento, los Estados miembros deberán garantizar que los permisos para dichas instalaciones y fundiciones se concedan mediante procedimientos rápidos.

Las acciones de preparación previstas en el pilar 3 se basan en el seguimiento y el intercambio de información por parte de los Estados miembros y la Unión para anticipar las perturbaciones en la cadena de suministro. En caso de perturbaciones (anticipadas), podrán adoptarse medidas coordinadas dirigidas a mitigar o prevenir la escasez de semiconductores y otras perturbaciones.

Elección del instrumento

La propuesta adopta la forma de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo. Este es el instrumento jurídico más adecuado para el pilar 1 de la propuesta por la que se establece la iniciativa «Chips para Europa», ya que solo un Reglamento, con sus disposiciones jurídicas directamente aplicables, puede proporcionar el grado de uniformidad necesario para la creación y el funcionamiento de una iniciativa de la Unión destinada a apoyar un sector industrial en todo el mercado interior. La elección de un Reglamento como instrumento jurídico para el pilar 2 se justifica por la necesidad de aplicar las nuevas normas de manera uniforme, en particular la definición de instalaciones de producción integrada y fundiciones abiertas de la UE, así como de contar con un procedimiento uniforme para su reconocimiento y apoyo. Además, un Reglamento es el instrumento jurídico más adecuado para el pilar 3, ya que esta parte deberá establecer un mecanismo para anticipar y abordar las perturbaciones graves del suministro de semiconductores en la Unión. Dicho mecanismo no requiere medidas nacionales de transposición y es directamente aplicable.

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

En su discurso en el Foro Económico Mundial de enero de 2022, la presidenta Von der Leyen afirmó: «propondremos nuestra Ley Europea de Chips a principios de febrero, [...] no tenemos tiempo que perder»⁴⁰. Las economías líderes están muy interesadas por asegurar el suministro de los chips más avanzados a sus países, ya que se trata de un asunto que condiciona cada vez más su capacidad de actuación (económica, industrial, militar) e impulsa la transformación digital. Dichas economías ya están invirtiendo grandes sumas y desplegando medidas de apoyo para innovar y reforzar sus capacidades efectivas de producción, o esperan hacerlo en breve⁴¹. Existen indicios que apuntan a que las empresas de la Unión y las organizaciones de investigación y tecnología podrían sentirse atraídas por la idea de trasladarse a otras regiones. Es menos probable que los agentes internacionales amplíen las instalaciones existentes o creen nuevas instalaciones de producción en la Unión si no tienen totalmente claras las condiciones de inversión, las posibilidades de apoyo público, las inversiones públicas en capacidades, infraestructuras, I+D avanzada, etc.

Dada la urgente necesidad de actuar, no se ha llevado a cabo ninguna evaluación de impacto ni se ha previsto ninguna consulta pública en línea. El análisis y todas las pruebas pertinentes se expondrán en un documento de trabajo de los servicios de la Comisión que se publicará a más tardar en el plazo de tres meses a partir de la publicación de la propuesta.

No obstante, en los talleres *ad hoc* celebrados con las partes interesadas de la industria sobre temas específicos relacionados con el pilar 1 se señaló la necesidad de contemplar la creación de instalaciones con vistas a las futuras tecnologías, como la fotónica, la computación neuromórfica y las tecnologías cuánticas, así como el uso de nuevos materiales⁴². Además, en estos talleres se hizo hincapié en la necesidad de tener debidamente en cuenta otras arquitecturas de conjunto de instrucciones alternativas, como RISC-V.

Asimismo, en el contexto de la Empresa Común ECSEL (predecesora de la Empresa Común para las Tecnologías Digitales Clave), en el verano de 2021 se celebraron reuniones con representantes de la industria y autoridades públicas en las que se debatieron los objetivos de la Brújula Digital, la actualización de la estrategia industrial, la Alianza industrial y la Ley Europea de Chips.

En 2021 se celebraron reuniones mensuales con los Estados miembros para preparar el segundo PIICE previsto sobre microelectrónica. Los Estados miembros contribuyeron a la definición y evaluación de las instalaciones de producción integrada y fundiciones abiertas de la UE en el marco del pilar 2, así como a la definición de las instalaciones específicas en el marco del pilar 1.

El 10 de enero de 2022, se celebró una reunión con los directores generales que representan a las principales partes interesadas del sector europeo de los semiconductores. Las principales conclusiones de la reunión fueron las siguientes: la necesidad de aprovechar los puntos fuertes europeos, como la I+D y la fabricación de equipos; el apoyo claro a las líneas piloto e infraestructuras de diseño; el apoyo a las empresas emergentes y en expansión; la necesidad de aumentar la capacidad de fabricación de Europa en el ámbito de las tecnologías consolidadas y avanzadas; y la necesidad de contar con unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial⁴³.

40. «Estado del mundo», discurso especial de la presidenta Von der Leyen en el Foro Económico Mundial. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_22_443

41. Por ejemplo: EE.UU.: <https://www.congress.gov/bills/117/congress/senate-bill/1260?s=1&r=52>

China: <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R46767>, Japón: <https://www.reuters.com/technology/japan-create-scheme-subsidise-domestic-chip-output-nikkei-2021-11-07/>, Corea del Sur: <https://spectrum.ieee.org/south-korea-450billion-investment-latest-in-chip-making-push>

42. <https://ecscollaborationtool.eu/ecs-sria-workshops.html>

43. <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/news/ceo-roundtable-semiconductors-10-january-2022>

También se celebraron numerosas reuniones con representantes de los directores generales sobre la necesidad de reforzar el sector europeo de los semiconductores, tras las reuniones del comisario Breton con los directores generales de los principales agentes del sector de los semiconductores y con organizaciones de investigación y tecnología. En estas reuniones se aportaron contribuciones, en particular, con relación al pilar 1.

El foro europeo sobre Componentes y Sistemas Electrónicos (EFECS), en noviembre de 2021, con más de 500 participantes, sirvió como una amplia plataforma de debate sobre las necesidades industriales. Se aportaron más contribuciones en las reuniones celebradas con las asociaciones del sector y sus miembros, como SEMI, ESIA y Europa Digital.

Además, a través de contactos regulares y de larga duración con las partes interesadas del sector, los Estados miembros, las asociaciones comerciales y las asociaciones de usuarios, se recopiló gran cantidad de información y comentarios relevantes para la propuesta.

Desde finales de 2019, se han publicado numerosos informes sobre el sector de los semiconductores que describen tendencias y aportan datos y cifras, y que sirven para fundamentar la propuesta⁴⁴.

Evaluación de impacto

La presente propuesta no va acompañada de una evaluación de impacto formal. Teniendo en cuenta la urgencia mencionada anteriormente, no podría haberse realizado una evaluación de impacto en el plazo disponible de forma previa a la adopción de la propuesta. El análisis y todas las pruebas pertinentes se expondrán en un documento de trabajo de los servicios de la Comisión que se publicará a más tardar en el plazo de tres meses a partir de la publicación de la propuesta.

Derechos fundamentales

El artículo 16 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta») establece la libertad de empresa. Las medidas previstas en los pilares 1 y 2 de la presente propuesta generan capacidad de innovación y fomentan la seguridad del suministro de semiconductores, lo que puede reforzar la libertad de empresa de conformidad con el Derecho de la Unión y con las legislaciones y prácticas nacionales. No obstante, algunas medidas previstas en el pilar 3, necesarias para hacer frente a perturbaciones graves del suministro de semiconductores en la Unión, pueden limitar temporalmente la libertad de empresa y la libertad contractual, protegidas por el artículo 16, y el derecho a la propiedad, protegido por el artículo 17 de la Carta. De conformidad con el artículo 52, apartado 1, de la Carta, cualquier limitación del ejercicio de estos derechos en la presente propuesta deberá ser establecida por la ley, respetará el contenido esencial de dichos derechos y libertades y cumplirá el principio de proporcionalidad.

La obligación de comunicar información específica a la Comisión, siempre que se cumplan determinadas condiciones, respeta el contenido esencial de la libertad de empresa y no afecta de manera desproporcionada a la misma (artículo 16 de la Carta). Toda solicitud de información sirve al objetivo de interés general de la Unión de permitir la identificación de posibles medidas de mitigación de crisis de escasez

44. Lista no exhaustiva: Medición de las distorsiones en los mercados internacionales: la cadena de valor de los semiconductores, OCDE 2019; The Geopolitics of Semiconductors, elaborado por el grupo EURASIA, septiembre de 2020; The global semiconductor value chains, Stiftung Neue Verantwortung, octubre de 2020; The Weak Links in China's Drive for Semiconductors, Instituto Montaigne, enero de 2021; Strengthening the Semiconductor supply chain in an uncertain Era, BCGxSIA, abril de 2021; SIA Factbook, mayo de 2021; Building Resilient Supply Chains, Revitalizing American Manufacturing, and Fostering Broad-Based Growth, Informe de la Casa Blanca, junio de 2021; Mapping China's semiconductor ecosystem in global context, Stiftung Neue Verantwortung, junio de 2021; Semiconductors Global Policy Review Access Partnership, septiembre de 2021; Semiconductores: U.S. Industry, Global Competition, and Federal Policy, Congressional Report Service, octubre de 2021; Semiconductor Strategy for Germany and Europe, ZVEI, octubre de 2021; A semiconductor strategy for the European Union, Bundesagentur für Sprunginnovationen (SPRIN-D), 2021; Understanding the global chip shortage, Stiftung Neue Verantwortung, noviembre de 2021.

de semiconductores. Dichas solicitudes de información son adecuadas y eficaces a la hora de alcanzar dicho objetivo con la información necesaria para evaluar la crisis en cuestión. En principio, la Comisión solo solicita la información deseada a las organizaciones representativas y además solo puede formular solicitudes a empresas individuales si es necesario. Dado que la información sobre la situación del suministro no está disponible por otros medios, no existe ninguna medida tan eficaz como las expuestas a la hora de obtener la información necesaria que permita a los responsables políticos europeos tomar medidas de mitigación. A la luz de las graves consecuencias económicas y sociales de la escasez de semiconductores y de la respectiva importancia de las medidas de mitigación, las solicitudes de información son proporcionales al objetivo deseado. Además, la limitación de la libertad de empresa y el derecho a la propiedad se compensan estableciendo unas garantías adecuadas. Las solicitudes de información solo podrán iniciarse en situaciones de crisis en las que la Comisión haya activado la fase de crisis mediante un acto de ejecución.

La obligación de aceptar pedidos calificados de prioritarios, y de darles prioridad, respeta el contenido esencial de la libertad de empresa y la libertad contractual (artículo 16 de la Carta) así como el derecho a la propiedad (artículo 17 de la Carta), y no afectará a dichas libertades ni a dicho derecho de manera desproporcionada. Esta obligación sirve al objetivo de interés general de la Unión de garantizar que los sectores críticos afectados por perturbaciones en el suministro debido a una escasez de semiconductores sigan funcionando. Dicha obligación es adecuada y eficaz para la consecución de dicho objetivo, ya que garantiza que los recursos disponibles se utilicen de manera preferente para los productos suministrados a estos sectores. No existe ninguna otra medida tan eficaz como esta. En una situación de crisis, es proporcionado obligar a las instalaciones de fabricación de semiconductores que hayan solicitado ser reconocidas como «instalaciones de producción integrada» y «fundiciones abiertas de la UE», a otras instalaciones de fabricación de semiconductores que hayan aceptado tal posibilidad y reciban ayuda pública, o a empresas a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores que estén supeditadas a pedidos calificados de prioritarios de un tercer país en la medida en que ello afecte significativamente a la seguridad del suministro a sectores críticos, a aceptar y priorizar determinados pedidos. A través de unas salvaguardias adecuadas se garantizará que si de la obligación de priorización se derivase un impacto negativo sobre la libertad de empresa, la libertad contractual o el derecho a la propiedad, dicho impacto no constituirá una violación de estos derechos y libertades. La obligación de dar prioridad a determinados pedidos solo podrá aplicarse en situaciones de crisis en las que la Comisión haya activado la fase de crisis mediante un acto de ejecución. La empresa en cuestión podrá solicitar a la Comisión una revisión del pedido calificado de prioritario si no está en condiciones de llevar a término el pedido o si hacerlo le supondría una carga económica excesiva y unas dificultades especiales. Además, la empresa que esté sujeta a la obligación de priorización estará exenta de toda responsabilidad por daños y perjuicios por el incumplimiento de las obligaciones contractuales derivadas de la observancia de dicha obligación.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta crea la iniciativa Chips para Europa, que no tendrá una dotación financiera separada, sino que obtendrá financiación de Horizonte Europa y del programa Europa Digital, que se ampliará con un nuevo objetivo específico 6. El Reglamento (CE) n.º 2021/2085, por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa, se modifica y se amplía para permitir que la Empresa Común para las Tecnologías Digitales Clave, que pasa a denominarse Empresa Común de Chips, ejecute las contribuciones aumentadas de Horizonte Europa y del programa Europa Digital en el marco del objetivo específico 6. Las consecuencias financieras de la propuesta para el presupuesto de la Unión figuran en la ficha finan-

ciera que acompaña a la propuesta y se cubrirán con los recursos disponibles del marco financiero plurianual 2021-2027.

El presupuesto de la UE apoyará la iniciativa Chips para Europa con un total de hasta 3 300 millones EUR, incluidos 1 650 millones EUR a través de Horizonte Europa y 1 650 millones EUR a través del programa Europa Digital. De este importe total, 2 875 millones EUR se ejecutarán a través de la Empresa Común de Chips, 125 millones EUR a través de InvestEU (que se complementarán con otros 125 millones EUR en el marco de InvestEU) y 300 millones EUR a través del Consejo Europeo de Innovación (CEI). Esto se añade al presupuesto ya dedicado a las actividades en el ámbito de la microelectrónica en el marco de este MFP, que asciende a casi 5 000 millones EUR.

En particular, se ejecutará un importe de hasta 1 650 millones EUR en el marco de Horizonte Europa en favor de la iniciativa Chips para Europa: 900 millones EUR del clúster 4; 150 millones EUR del clúster 3; 300 millones EUR del clúster 5; y 300 millones EUR del CEI. Además, la Comisión propone reducir el presupuesto de Horizonte Europa en 400 millones EUR a fin de incrementar los importes disponibles para el programa Europa Digital. Para compensar esta reducción de 400 millones EUR, la Comisión propone volver a poner a disposición, en beneficio del programa Horizonte Europa, un importe adicional de 400 millones EUR (a precios corrientes) de créditos de compromiso durante el período 2023-2027, resultantes de la no ejecución total o parcial de proyectos pertenecientes a dicho programa o a su predecesor. Este importe se añadirá a los 500 millones EUR (a precios de 2018) ya mencionados en la Declaración conjunta del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre la reutilización de los fondos liberados en relación con el programa de investigación⁴⁵. Por consiguiente, la Comisión invita al Parlamento Europeo y al Consejo a que completen dicha Declaración conjunta con una mención del importe adicional que debe ponerse de nuevo a disposición.

En el marco del programa Europa Digital, se propone un nuevo objetivo específico 6 a efectos de la iniciativa Chips para Europa. Dicho objetivo específico 6, que abarca los elementos descritos en las letras a) a d) del artículo 5, deberá ser ejecutado por la Empresa Común de Chips. Se asignará un total de hasta 1 650 millones EUR a este nuevo objetivo específico 6 del programa de la manera siguiente: 600 millones EUR reasignados de los objetivos existentes del programa Europa Digital; una reducción de 400 millones EUR del programa del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), de los cuales 150 millones EUR del MCE-Digital y 250 millones EUR del MCE-Transporte⁴⁶; una reducción de 400 millones EUR del clúster 4 del programa Horizonte Europa (como se menciona en el párrafo anterior, compensada por la reutilización de liberaciones); y 250 millones EUR del margen no asignado de la rúbrica 1 para financiar la iniciativa en el marco del programa Europa Digital.

La Comisión propone gestionar las reducciones de las dotaciones financieras del MCE y Horizonte Europa dentro de la variación del 15% especificada en el apartado 18 del Acuerdo Interinstitucional, de 16 de diciembre de 2020, entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre disciplina presupuestaria, cooperación en materia presupuestaria y buena gestión financiera, así como sobre nuevos recursos propios, en particular una hoja de ruta para la introducción de nuevos recursos propios⁴⁷. La Comisión invita al Parlamento Europeo y al Consejo a hacer referencia a estas variaciones, que son necesarias para la aplicación eficaz de la iniciativa Chips para Europa, en la Declaración conjunta mencionada en el párrafo anterior.

45. DO C 444I de 22.12.2020, p. 3.

46. En consonancia con la conclusión mencionada sobre la coherencia de la Ley de Chips de la UE con otras políticas de la Unión, en particular el Pacto Verde Europeo y el paquete «Objetivo 55», esta reducción no debe afectar negativamente a los objetivos generales del MCE en materia de transporte y al despliegue de infraestructuras de transporte sostenibles.

47. DO L 433I de 22.12.2020, p. 28.

Se incluyen más detalles en la ficha financiera legislativa que acompaña a la presente propuesta.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión evaluará el rendimiento, los resultados y el impacto de la presente propuesta tres años después de la fecha en que sea aplicable y, a continuación, cada cuatro años. Las principales conclusiones de la evaluación se presentarán en un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, que se hará público. Para llevar a cabo la evaluación, el Consejo Europeo de Semiconductores, los Estados miembros y las autoridades nacionales competentes facilitarán a la Comisión información a petición suya.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

1.1. Capítulo I: Disposiciones generales

El capítulo I establece el objeto del Reglamento, así como las definiciones utilizadas en todo el instrumento. El Reglamento establece un marco, compuesto por tres «pilares», para reforzar el ecosistema europeo de semiconductores. En particular, el Reglamento crea la iniciativa Chips para Europa, que introduce las condiciones necesarias para reforzar la capacidad de innovación industrial de la Unión (pilar 1), incluye la definición de instalaciones de producción integrada y fundiciones abiertas de la UE (pilar 2) pioneras, y los criterios asociados a estas, así como un mecanismo de coordinación para el seguimiento y la respuesta a las crisis (pilar 3).

1.2. Capítulo II: Iniciativa «Chips para Europa»

El capítulo II establece la iniciativa Chips para Europa, que reforzará la competitividad, la resiliencia y la capacidad de innovación de la Unión. Mediante inversiones en la iniciativa Chips para Europa, la Unión deberá aumentar su eficacia al traducir sus avances tecnológicos y de investigación en tecnologías de semiconductores de máxima calidad orientadas a la demanda, basadas en aplicaciones, seguras y eficientes desde el punto de vista energético. Al mismo tiempo, la Unión deberá ofrecer a su industria de suministro la oportunidad de aprovechar dichas inversiones.

A tal fin, el presente capítulo incluye las disposiciones y objetivos generales de la iniciativa Chips para Europa. La iniciativa tiene por objeto apoyar el desarrollo de capacidades a gran escala en toda la Unión en el ámbito de las tecnologías de semiconductores de vanguardia y de próxima generación. La iniciativa consta de cinco elementos: capacidades de diseño para las tecnologías de semiconductores integradas; líneas piloto para la preparación de instalaciones de producción, ensayos y experimentación innovadoras; capacidades tecnológica y de ingeniería avanzadas para acelerar el desarrollo de chips cuánticos; una red de centros de competencia y desarrollo de capacidades; y actividades del «Fondo de Chips» para el acceso de empresas emergentes, empresas en expansión y pymes al capital.

La iniciativa recibirá financiación de Horizonte Europa y del programa Europa Digital, y en particular de su nuevo objetivo específico 6, y se ejecutará de conformidad con los Reglamentos por los que se establecen dichos programas.

El Reglamento establece un marco de procedimiento para facilitar una financiación combinada que incluya: financiación por parte de los Estados miembros, inversiones que no perjudiquen a las normas sobre ayudas estatales, el presupuesto de la Unión e inversión privada. Este marco adoptará la forma de un nuevo instrumento con personalidad jurídica, el Consorcio Europeo de Infraestructuras de Chips (CEIC), que podrá ser utilizado por las entidades jurídicas para estructurar su trabajo colaborativo dentro de un consorcio, de forma voluntaria. Además, la sección I establece un mecanismo para la creación de una red europea de centros de compe-

tencia con el fin de ejecutar acciones relativas a los centros de competencia y las capacidades en el marco de la iniciativa Chips para Europa.

Este capítulo también incluye disposiciones sobre la ejecución de la iniciativa. La ejecución primaria de la iniciativa se confiará a la Empresa Común de Chips, tal como se sugiere en la propuesta de la Comisión de Reglamento del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/2085. La descripción técnica de las acciones figura en el anexo I. El anexo II incluye indicadores mensurables que sirven para supervisar la ejecución de la iniciativa y para informar sobre los avances de esta en la consecución de sus objetivos. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con el fin de modificar la lista de indicadores mensurables. La iniciativa se basa en los puntos fuertes de Europa en la cadena de valor mundial de los semiconductores y mejora las sinergias mediante acciones que actualmente reciben apoyo de la Unión y los Estados miembros. Por lo tanto, a fin de maximizar sus efectos positivos, la iniciativa deberá permitir sinergias con los programas de la Unión descritos en el anexo III.

1.3. Capítulo III: Seguridad del suministro

El capítulo III establece el marco para las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE. Las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE son instalaciones de fabricación que proporcionan capacidades de fabricación de semiconductores que son «pioneras» en la Unión y contribuyen a la seguridad del suministro y a un ecosistema resiliente en el mercado interior. En particular, para poder considerarlas instalaciones de producción integrada y fundiciones abiertas de la UE, la instalación en cuestión deberá tener un claro impacto positivo en la cadena de valor de los semiconductores en la Unión.

Si bien las instalaciones de producción integrada son instalaciones de producción verticalmente integrada, las fundiciones abiertas de la UE ofrecen un grado significativo de su capacidad de producción a otros agentes industriales, como las empresas de semiconductores sin fábricas (es decir, empresas que diseñan pero no fabrican chips). La inversión en estas instalaciones facilita el desarrollo de la fabricación de semiconductores en la Unión. Por consiguiente, tras su reconocimiento como instalación de producción integrada o fundición abierta de la UE por parte de la Comisión, se considerará que estas instalaciones contribuyen a la seguridad del suministro de semiconductores en la Unión y, por tanto, se considerarán de interés público. A fin de alcanzar la seguridad del suministro, los Estados miembros, sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales, podrán aplicar sistemas de apoyo y proporcionarán apoyo administrativo, incluido un seguimiento rápido de los procedimientos administrativos de solicitud relacionados con la planificación, construcción y funcionamiento de dichas instalaciones. La Comisión reconocerá una instalación como instalación de producción integrada o fundición abierta de la UE si cumple los criterios establecidos en el capítulo III. La Comisión podrá revocar su decisión si el reconocimiento se hubiera basado en información incorrecta o si la instalación dejara de cumplir los criterios establecidos.

1.4. Capítulo IV: Seguimiento y respuesta a las crisis

El capítulo IV contiene un mecanismo para realizar un seguimiento coordinado de la cadena de valor de los semiconductores y dar respuesta a las perturbaciones del suministro de semiconductores que afecten al correcto funcionamiento del mercado interior.

La sección I (Supervisión) establece un sistema de supervisión y alerta de la cadena de valor de los semiconductores. El sistema se basa en actividades de seguimiento periódicas por parte de los Estados miembros consistentes, en particular, en la observación de indicadores de alerta temprana y la disponibilidad e integridad de los servicios y bienes proporcionados por los agentes clave del mercado. La Comisión proporciona la base para las actividades de seguimiento a través de una evalua-

ción de riesgos de la Unión en la que determina los indicadores de alerta temprana. Para garantizar la participación de la industria, los Estados miembros invitarán a las partes interesadas y a las asociaciones del sector a que informen sobre las fluctuaciones significativas de la demanda y las perturbaciones de su cadena de suministro. Los Estados miembros deberán proporcionar actualizaciones periódicas e intercambiar sus conclusiones en el Consejo Europeo de Semiconductores. Los Estados miembros deberán alertar a la Comisión si tienen conocimiento de una posible crisis de los semiconductores o de la aparición de un factor de riesgo pertinente en el marco de sus actividades de seguimiento o a través de una actualización por parte de las partes interesadas. Tras recibir dicha alerta, ya provenga esta de los Estados miembros o de otras fuentes, incluidos los socios internacionales, la Comisión convocará una reunión extraordinaria del Consejo Europeo de Semiconductores. Dicha reunión servirá para evaluar la necesidad de activar la fase de crisis y debatir una posible contratación coordinada antes de una penuria. Además, la Comisión consultará o cooperará, en nombre de la Unión, con los terceros países pertinentes con el fin de buscar soluciones de cooperación para hacer frente a las perturbaciones de la cadena de suministro.

La *sección 2* (Fase de crisis) establece las normas para activar la fase de crisis de los semiconductores y detalla las medidas de emergencia que pueden utilizarse para responder a la crisis.

La Comisión está facultada para activar la fase de crisis mediante un acto de ejecución cuando existan pruebas concretas, serias y fiables de una crisis de los semiconductores. Se producirá una crisis de los semiconductores cuando se generen perturbaciones graves en el suministro de semiconductores que den lugar a penurias graves que acarreen efectos negativos significativos en uno o más sectores importantes de la Unión, o impidan el suministro, la reparación y el mantenimiento de productos esenciales utilizados por sectores críticos. El acto de ejecución especificará la duración de la fase de crisis o su prórroga. Antes de que expire la fase de crisis, la Comisión evaluará, teniendo en cuenta el dictamen del Consejo Europeo de Semiconductores, si esta debe prorrogarse. Durante la fase de crisis, el Consejo Europeo de Semiconductores celebrará reuniones extraordinarias para que los Estados miembros puedan colaborar estrechamente con la Comisión y coordinar las medidas nacionales adoptadas en relación con la cadena de suministro de semiconductores.

Cuando la fase de crisis esté activada, la Comisión podrá adoptar determinadas medidas de emergencia establecidas en el presente Reglamento. La Comisión podrá solicitar a las organizaciones representativas de las empresas o, en su caso, a las empresas individuales que operan a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores la información necesaria para evaluar la crisis de los semiconductores y determinar posibles medidas de mitigación. Dichas entidades estarán obligadas a facilitar a la Comisión la información solicitada. La información solicitada a las entidades podrá consistir en información sobre sus capacidades teóricas y prácticas de producción, las principales perturbaciones experimentadas en el momento de la solicitud, o cualquier otro dato disponible que sea necesario para evaluar la naturaleza de la crisis de los semiconductores o para determinar y evaluar posibles medidas de mitigación o emergencia a escala nacional o de la Unión. Cuando proceda, la Comisión podrá obligar a las instalaciones de producción integrada, las fundiciones abiertas de la UE y las instalaciones de fabricación de semiconductores que hayan aceptado previamente esta posibilidad en el contexto de la recepción de ayudas públicas, o a las empresas a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores que hayan sido objeto de un pedido calificado de prioritario de un tercer país que afecte significativamente al funcionamiento de sectores críticos, a aceptar y dar prioridad a la fabricación de productos pertinentes para la crisis destinados a sectores críticos. Con carácter adicional o alternativo, a petición de dos o más Estados miembros, la Comisión podrá, en nombre de estos, actuar como central de compras con el fin de

adquirir productos pertinentes para la crisis para los sectores críticos. La Comisión, en consulta con el Consejo Europeo de Semiconductores, evaluará la utilidad, necesidad y proporcionalidad de la solicitud. Para la definición de los sectores críticos, el presente Reglamento hace referencia a los sectores que figuran en la lista incluida en el anexo de la propuesta de la Comisión de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la resiliencia de las entidades críticas⁴⁸ y, también, al sector de la defensa y otras actividades relevantes para la seguridad pública, y establece que la Comisión podrá limitar estas medidas de emergencia a determinados sectores de dicha lista.

1.5. Capítulo V: Gobernanza

En el *capítulo V* se establecen los sistemas de gobernanza nacionales y a escala de la Unión. A escala de la Unión, la propuesta establece un Consejo Europeo de Semiconductores, compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por la Comisión. El Consejo Europeo de Semiconductores asesorará al Consejo de Autoridades Públicas de la Empresa Común de Chips sobre la iniciativa (pilar 1); proporcionará asesoramiento y asistencia a la Comisión con el fin de intercambiar información sobre el funcionamiento de las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE (pilar 2); debatirá y preparará la determinación de tecnologías y sectores críticos específicos, abordará cuestiones relativas al seguimiento y a la respuesta a las crisis (pilar 3), prestará apoyo para la aplicación coherente del Reglamento propuesto y facilitará la cooperación entre los Estados miembros. El Consejo Europeo de Semiconductores apoyará a la Comisión en el ámbito de la cooperación internacional. Asimismo, coordinará e intercambiará información con las estructuras relevantes para las crisis establecidas en virtud del Derecho de la Unión. El Consejo Europeo de Semiconductores se reunirá en diferentes composiciones y celebrará reuniones separadas, por un lado, para las tareas que correspondan al pilar 1 y, por otro, para las que correspondan a los pilares 2 y 3. La Comisión podrá crear subgrupos permanentes o temporales del Consejo Europeo de Semiconductores e invitar a organizaciones que representen los intereses de la industria de los semiconductores, y otras partes interesadas, a participar en dichos subgrupos en calidad de observadores.

A nivel nacional, los Estados miembros designarán una o varias autoridades nacionales competentes y establecerán, entre ellas, un punto de contacto único nacional a efectos de la aplicación del Reglamento.

1.6. Capítulos VI, VII y VIII: Disposiciones finales

El *capítulo VI* hace hincapié en la obligación de todas las partes de respetar la confidencialidad de la información comercial sensible y de los secretos comerciales. Dicha obligación es aplicable a la Comisión, a las autoridades nacionales competentes y a otras autoridades de los Estados miembros, así como a todos los representantes y expertos que asistan a las reuniones del Consejo Europeo de Semiconductores y del Comité de Semiconductores. Este capítulo también establece normas sobre sanciones y multas efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de incumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, sujetas a las garantías adecuadas. La Comisión podrá imponer multas coercitivas en caso de que las empresas en cuestión no acepten ni den prioridad a determinados pedidos en el contexto de una crisis de los semiconductores. Además, la Comisión podrá imponer multas a una empresa que facilite información incorrecta, incompleta o engañosa, o que no facilite la información solicitada en el plazo establecido.

El *capítulo VII* establece las normas y condiciones para el ejercicio de las competencias de delegación y ejecución. La propuesta faculta a la Comisión para adoptar, cuando proceda, actos de ejecución que permitan la especificación de procedimientos y garanticen la aplicación uniforme del Reglamento y de los actos delegados

48. COM(2020) 829. 16.12.2020.

para modificar el anexo I (las actividades que en él se establecen de manera coherente con los objetivos de la iniciativa) y el anexo II (los indicadores mensurables y las disposiciones sobre el establecimiento de un marco de seguimiento y evaluación para complementar el presente Reglamento).

El *capítulo VIII* contiene modificaciones de otros actos, incluido el programa Europa Digital, y la obligación de la Comisión de elaborar informes periódicos sobre la evaluación y revisión del Reglamento para el Parlamento Europeo y el Consejo.

2022/0032 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de semiconductores (Ley de Chips) (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, sus *artículos* 173, apartado 3, 182, apartado 1, 183 y 114,

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 Europeo⁴⁹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵⁰,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Los semiconductores son un elemento central de cualquier dispositivo digital: desde los teléfonos inteligentes y los automóviles hasta las aplicaciones e infraestructuras críticas en los ámbitos de la salud, la energía, las comunicaciones, la automatización y la mayoría de los sectores industriales. Si bien los semiconductores son esenciales para el funcionamiento de nuestra economía y nuestra sociedad modernas, la Unión ha experimentado perturbaciones sin precedentes en su suministro. La actual escasez de suministro es un síntoma de deficiencias estructurales permanentes y graves en la cadena de valor y de suministro de semiconductores de la Unión. Dichas perturbaciones han puesto de manifiesto vulnerabilidades duraderas a este respecto, en particular una fuerte dependencia de terceros países en la fabricación y el diseño de chips.

(2) Debe establecerse un marco para aumentar la resiliencia de la Unión en el ámbito de las tecnologías de semiconductores que estimule la inversión, refuerce las capacidades de la cadena de suministro de semiconductores de la Unión e incremente la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión.

(3) Este marco persigue dos objetivos. El primer objetivo es garantizar las condiciones necesarias para la competitividad y la capacidad de innovación de la Unión, así como el ajuste de la industria a los cambios estructurales debidos a los rápidos ciclos de innovación y a la necesidad de sostenibilidad. El segundo objetivo, que es independiente del primero y lo complementa, es mejorar el funcionamiento del mercado interior estableciendo un marco jurídico uniforme de la Unión para aumentar la resiliencia y la seguridad del suministro de la Unión en el ámbito de las tecnologías de semiconductores.

(4) Es necesario adoptar medidas para desarrollar capacidades y reforzar el sector de los semiconductores de la Unión, de conformidad con el artículo 173, apartado 3, del Tratado. Estas medidas no implican la armonización de las disposiciones legales y reglamentarias nacionales. A este respecto, la Unión debe reforzar la competitividad y la resiliencia de la base tecnológica e industrial de los semiconductores, y al mismo tiempo fortalecer la capacidad de innovación de su sector de

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

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

semiconductores, reducir la dependencia de un número limitado de empresas y zonas geográficas de terceros países y reafirmar su capacidad para diseñar y producir componentes avanzados. La iniciativa Chips para Europa (en lo sucesivo, «la iniciativa») debe apoyar estos objetivos reduciendo la brecha existente entre las capacidades avanzadas de investigación e innovación de Europa y su explotación industrial sostenible. Debe promover el desarrollo de capacidades para permitir la integración del diseño, la producción y los sistemas en las tecnologías de semiconductores de próxima generación, mejorar la colaboración entre los principales agentes de toda la Unión, reforzar las cadenas de suministro y de valor de los semiconductores de Europa, dar servicio a sectores industriales clave y crear nuevos mercados.

(5) El uso de semiconductores es fundamental para múltiples sectores económicos y funciones sociales en la Unión, por lo que un suministro resiliente es esencial para el funcionamiento del mercado interior. Dada la amplia circulación de productos semiconductores a través de las fronteras, la resiliencia y la seguridad del suministro de semiconductores pueden abordarse mejor mediante una legislación de armonización de la Unión basada en el artículo 114 del Tratado. Con vistas a posibilitar medidas coordinadas para aumentar la resiliencia, son necesarias normas armonizadas para facilitar la ejecución de proyectos específicos que contribuyan a la seguridad del suministro de semiconductores en la Unión. El mecanismo de seguimiento y respuesta a las crisis propuesto debe ser uniforme para permitir un enfoque coordinado de la preparación frente a las crisis para la cadena de valor transfronteriza de los semiconductores.

(6) La consecución de estos objetivos estará respaldada por un mecanismo de gobernanza. A escala de la Unión, el presente Reglamento establece un Consejo Europeo de Semiconductores, compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por la Comisión. El Consejo Europeo de Semiconductores asesorará y asistirá a la Comisión sobre cuestiones específicas, incluida la aplicación coherente del presente Reglamento, facilitando la cooperación entre los Estados miembros e intercambiando información sobre cuestiones relacionadas con el presente Reglamento. El Consejo Europeo de Semiconductores debe celebrar reuniones separadas para sus tareas que figuran en los distintos capítulos del presente Reglamento. Las distintas reuniones podrán celebrarse con diferentes composiciones de los representantes de alto nivel, y la Comisión podrá crear subgrupos.

(7) Habida cuenta del carácter globalizado de la cadena de suministro de semiconductores, la cooperación internacional con terceros países es un elemento importante para lograr la resiliencia del ecosistema de semiconductores de la Unión. Las medidas adoptadas en virtud del presente Reglamento también deben permitir a la Unión desempeñar un papel más importante, como centro de excelencia, en un ecosistema de semiconductores global e interdependiente que funcione mejor. La Comisión, asistida por el Consejo Europeo de Semiconductores, debe cooperar y establecer asociaciones con terceros países con vistas a buscar soluciones para hacer frente, en la medida de lo posible, a las perturbaciones de la cadena de suministro de semiconductores.

(8) El sector de los semiconductores se caracteriza por unos costes de desarrollo e innovación muy elevados, así como para construir instalaciones de ensayo y experimentación de vanguardia con objeto de apoyar la producción industrial. Esta circunstancia tiene un impacto directo en la competitividad y la capacidad de innovación de la industria de la Unión, así como en la seguridad y la resiliencia del suministro. A la luz de las lecciones aprendidas de la reciente penuria en la Unión y en todo el mundo, y de la rápida evolución de los retos tecnológicos y los ciclos de innovación que afectan a la cadena de valor de los semiconductores, es necesario reforzar la competitividad, la resiliencia y la capacidad de innovación de la Unión mediante el establecimiento de la iniciativa.

(9) Los principales responsables de cimentar una base industrial sólida, competitiva, sostenible e innovadora en la Unión son los Estados miembros. Sin embargo, la naturaleza y la magnitud del reto de la innovación en el sector de los semiconductores requieren una actuación colaborativa a escala de la Unión.

(10) El Programa Marco de Investigación e Innovación Horizonte Europa, creado por el Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵¹, tiene el objetivo de reforzar el Espacio Europeo de Investigación (EEI), alentándolo a que sea más competitivo, también en lo que se refiere a su industria, promoviendo al mismo tiempo todas las actividades de investigación e innovación (I+D) destinadas a cumplir las prioridades y compromisos estratégicos de la Unión, que en última instancia tienen por objeto promover la paz, los valores de la Unión y el bienestar de sus pueblos. La Unión tiene la prioridad fundamental de que los recursos financieros totales asignados al programa no se vean reducidos y que la disminución de los recursos financieros, destinados a reforzar la dotación financiera del programa Europa Digital con el fin de contribuir a la iniciativa de Chips, se compense con otra fuente. Por consiguiente, sin perjuicio de las prerrogativas institucionales del Parlamento Europeo y del Consejo, debe ponerse a disposición de Horizonte Europa, durante el período 2023-2027, un importe de créditos de compromiso equivalente a la disminución, resultante de la no ejecución total o parcial de proyectos pertenecientes a dicho programa o a su predecesor, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15, apartado 3, del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵² (el Reglamento Financiero). Este importe se añadirá a los 500 millones EUR (a precios de 2018) ya mencionados en la Declaración conjunta del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre la reutilización de los fondos liberados en relación con el programa de investigación.

(11) Con el fin de dotar a la Unión de las capacidades de investigación e innovación en tecnología de semiconductores necesarias para mantener sus inversiones en investigación e industria en la vanguardia y reducir la brecha existente entre la investigación y el desarrollo y la fabricación, la Unión y sus Estados miembros deben coordinar mejor sus esfuerzos e invertir conjuntamente. Para lograrlo, la Unión y los Estados miembros deben tener en cuenta el objetivo doble de la transición digital y ecológica. En todos sus componentes y acciones la iniciativa debe, en la medida de lo posible, integrar y maximizar las ventajas de la aplicación de las tecnologías de semiconductores como poderosos facilitadores de la transición hacia la sostenibilidad que puedan dar lugar a nuevos productos y a un uso más eficiente, eficaz, limpio y duradero de los recursos, incluida la energía y los materiales necesarios para la producción y el uso de los semiconductores durante todo el ciclo de vida.

(12) Para alcanzar su objetivo general y abordar los retos tanto en el lado de la oferta como en el de la demanda del actual ecosistema de semiconductores, la iniciativa debe incluir cinco componentes principales. En primer lugar, para reforzar la capacidad de diseño de Europa, la iniciativa debe apoyar acciones destinadas a la construcción de una plataforma virtual disponible en toda la Unión. Dicha plataforma debe conectar a las comunidades de grandes empresas, empresas emergentes y pymes dedicadas al diseño de microprocesadores, de propiedad intelectual y proveedores de herramientas con organizaciones de investigación y tecnología para proporcionar prototipos virtuales basados en el desarrollo conjunto de tecnología. En segundo lugar, con el fin de reforzar la seguridad y la resiliencia del suministro y

51. Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crea el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa», se establecen sus normas de participación y difusión, y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1290/2013 y (UE) n.º 1291/2013. (DO L 170 de 12.5.2021, p. 1).

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

reducir la dependencia de la Unión de la producción de terceros países, la iniciativa debe apoyar el desarrollo y el acceso a líneas piloto. Las líneas piloto deben proporcionar a la industria instalaciones para ensayar, experimentar y validar las tecnologías de semiconductores y los conceptos de diseño de sistemas a niveles elevados de preparación tecnológica, superiores al nivel 3 pero inferiores al nivel 8, reduciendo el impacto ambiental al mismo tiempo, tanto como sea posible. Las inversiones de la Unión, junto con las inversiones de los Estados miembros y del sector privado en líneas piloto, son necesarias para hacer frente al reto estructural existente y a las deficiencias del mercado cuando no se dispone de este tipo de instalaciones en la Unión, lo que obstaculiza el potencial de innovación y la competitividad mundial de la Unión. En tercer lugar, con objeto de posibilitar las inversiones en tecnologías alternativas, como las tecnologías cuánticas, que propicien el desarrollo del sector de los semiconductores, la iniciativa debe apoyar acciones, en particular en materia de bibliotecas de diseño para chips cuánticos, líneas piloto para la construcción de chips cuánticos e instalaciones de ensayo y experimentación para componentes cuánticos. En cuarto lugar, con el fin de promover el uso de las tecnologías de semiconductores, facilitar el acceso a instalaciones de diseño y líneas piloto y abordar las carencias de capacidades en toda la Unión, la iniciativa debe apoyar el establecimiento de centros de competencia en materia de semiconductores en cada Estado miembro. El acceso a infraestructuras financiadas con fondos públicos, como instalaciones piloto y de ensayo, y a la red de competencias, debe estar abierto a una amplia gama de usuarios y debe concederse de manera transparente y no discriminatoria y en condiciones de mercado (o de los costes más un margen razonable) para las grandes empresas, mientras que las pymes puedan beneficiarse de un acceso preferencial o de precios reducidos. Este acceso, también para la investigación internacional y los socios comerciales, puede conducir a un mayor enriquecimiento mutuo y a mejoras en los conocimientos técnicos y la excelencia, y contribuir al mismo tiempo a la recuperación de los costes. En quinto lugar, la Comisión debe crear un mecanismo específico de inversión en semiconductores (como parte de las actividades de facilitación de la inversión descritas colectivamente como el «Fondo de Chips») que proponga soluciones tanto de capital como de deuda, incluido un mecanismo de financiación combinada en el marco del Fondo InvestEU, establecido por el Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³, en estrecha cooperación con el Grupo del Banco Europeo de Inversiones y con otros socios ejecutantes, como los bancos e instituciones nacionales de fomento. Las actividades del «Fondo de Chips» deben apoyar el desarrollo de un ecosistema de semiconductores dinámico y resiliente, ofreciendo oportunidades para una mayor disponibilidad de fondos con objeto de apoyar el crecimiento de las empresas emergentes y las pymes, así como las inversiones a lo largo de toda la cadena de valor, también para otras empresas de las cadenas de valor de los semiconductores. En este contexto, el Consejo Europeo de Innovación proporcionará más apoyo específico mediante subvenciones e inversiones en capital a innovadores y creadores de mercado de alto riesgo.

(13) Con el fin de superar las limitaciones de los actuales esfuerzos fragmentados de inversión pública y privada, facilitar la integración, el enriquecimiento mutuo y el rendimiento de la inversión en los programas en curso, y perseguir una visión estratégica común de la Unión sobre los semiconductores como medio para alcanzar el objetivo de la Unión y de sus Estados miembros de garantizarse un papel de liderazgo en la economía digital, la iniciativa Chips para Europa debe facilitar una mejor coordinación y unas sinergias más estrechas entre los programas de financiación existentes a escala nacional y de la Unión, una mejor coordinación y colaboración con la industria y las principales partes interesadas del sector privado e inversiones conjuntas adicionales con los Estados miembros. La ejecución de la iniciativa se ha

53. Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, por el que se establece el Programa InvestEU y se modifica el Reglamento (UE) 2015/1017 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 30).

establecido para mancomunar recursos de la Unión, de los Estados miembros y de terceros países asociados con los programas existentes de la Unión, así como del sector privado. Por lo tanto, el éxito de la iniciativa solo puede basarse en un esfuerzo colectivo de los Estados miembros, con la Unión, para apoyar tanto los considerables costes de capital como la amplia disponibilidad de recursos de diseño virtual, ensayo y experimentación, así como la difusión de conocimientos, capacidades y competencias. Cuando proceda, habida cuenta de las especificidades de las acciones de que se trate, los objetivos de la iniciativa, en particular las actividades del «Fondo de Chips», también deben recibir apoyo a través de un mecanismo de financiación combinada en el marco del Fondo InvestEU.

(14) El apoyo de la iniciativa debe utilizarse para corregir los fallos de mercado o las situaciones de inversión subóptimas de manera proporcionada, y las acciones no deben duplicar o desplazar la financiación privada o distorsionar la competencia en el mercado interior. Las acciones deben presentar un claro valor añadido para la Unión.

(15) La iniciativa debe desarrollarse sobre la sólida base de conocimientos existente y mejorar las sinergias con las acciones actualmente apoyadas por la Unión y los Estados miembros a través de programas y acciones de investigación e innovación en semiconductores y en el desarrollo de una parte de la cadena de suministro, en particular Horizonte Europa y el programa Europa Digital establecido por el Reglamento (UE) 2021/694 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁴ con el objetivo de reforzar la Unión de aquí a 2030 como actor mundial en la tecnología de semiconductores y sus aplicaciones, con una cuota mundial creciente de la fabricación. Como complemento de estas actividades, la iniciativa colaboraría estrechamente con otras partes interesadas pertinentes, incluida la Alianza industrial sobre tecnologías de procesadores y semiconductores.

(16) Con el fin de acelerar la ejecución de las acciones de la iniciativa es necesario ofrecer la opción de ejecutar algunas de ellas, en particular en materia de líneas piloto, a través de un nuevo instrumento jurídico: el Consorcio Europeo de Infraestructuras de Chips (CEIC). El CEIC debe tener personalidad jurídica propia. Esto significa que, al solicitar financiación para acciones en el marco de la iniciativa, el propio CEIC, y no las entidades individuales que lo forman, puede ser el solicitante. El objetivo principal del CEIC debe ser fomentar una colaboración eficaz y estructural entre las entidades jurídicas, incluidas las organizaciones de investigación y tecnología. Por este motivo, el CEIC debe contar con la participación de al menos tres entidades jurídicas de tres Estados miembros y funcionar como un consorcio público-privado para una acción específica. La creación del CEIC no debe implicar el establecimiento efectivo de un nuevo organismo de la Unión y no debe dirigirse a una sola acción específica en el marco de la iniciativa. El CEIC debe abordar la brecha existente en el conjunto de instrumentos de la Unión para combinar la financiación procedente de los Estados miembros, el presupuesto de la Unión y la inversión privada a efectos de la ejecución de las acciones de la iniciativa. En particular, pueden lograrse fuertes sinergias mediante el desarrollo combinado de las diferentes líneas piloto de un CEIC, poniendo en común la contribución de la Unión con los recursos colectivos de los Estados miembros y otros participantes. El presupuesto del CEIC que pondrían a disposición los Estados miembros y los participantes del sector privado durante su período de funcionamiento previsto debe respetar los plazos de las acciones ejecutadas en el marco de la presente iniciativa. La Comisión no debe ser parte directa en el Consorcio.

(17) La ejecución primaria de la iniciativa debe confiarse a la Empresa Común de Chips, tal como se establece en el Reglamento XX/XX del Consejo, que modifi-

54. Reglamento (UE) 2021/694 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, por el que se establece el Programa Europa Digital y por el que se deroga la Decisión (UE) 2015/2240. (DO L 166 de 11.5.2021, p. 1).

ca el Reglamento (UE) 2021/2085, por el que se establecen las empresas comunes en el marco de Horizonte Europa, en lo que respecta a la Empresa Común de Chips⁵⁵.

(18) Con el fin de fomentar el establecimiento de las capacidades de fabricación y diseño necesarias y, de este modo, garantizar la seguridad del suministro en la Unión, puede ser conveniente contar con apoyo público. A este respecto, es necesario establecer los criterios para facilitar la ejecución de proyectos específicos que contribuyan a la consecución de los objetivos del presente Reglamento y distinguir entre dos tipos de instalaciones, a saber: instalaciones de producción integradas y fundiciones abiertas de la UE.

(19) Las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE deben proporcionar capacidades de fabricación de semiconductores que sean «pioneras» en la Unión y contribuyan a la seguridad del suministro y a un ecosistema resiliente en el mercado interior. El factor de selección para la producción de una instalación pionera podría estar relacionado con el nodo tecnológico, el material de sustrato, como el carburo de silicio y el nitruro de galio, y otras innovaciones de productos que puedan ofrecer un mejor rendimiento, tecnología de procesos o rendimiento energético y medioambiental. Dentro de la Unión, no debería existir aún una instalación con una capacidad teórica comparable a escala industrial, ni debería estar prevista su construcción, con excepción de las instalaciones de investigación y desarrollo o las instalaciones de producción a pequeña escala.

(20) Cuando una fundición abierta de la UE ofrezca capacidad efectiva de producción a empresas no vinculadas al operador de la instalación, esta deberá establecer, aplicar y mantener una separación funcional adecuada y efectiva para evitar el intercambio de información confidencial entre la producción interna y externa. Esto debe aplicarse a cualquier información obtenida en el diseño y en los procesos de la etapa de fabricación o la etapa de empaquetado, ensamblado y prueba.

(21) Para considerarlas instalaciones de producción integrada o fundiciones abiertas de la UE, la creación y el funcionamiento de la instalación deben tener un impacto positivo claro en la cadena de valor de los semiconductores en la Unión, en particular en lo que se refiere a la provisión de un suministro resiliente de semiconductores a los usuarios en el mercado interior. El impacto de las instalaciones en varios Estados miembros, incluido en los objetivos de cohesión, debe considerarse uno de los indicadores del claro efecto positivo de las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE en la cadena de valor de los semiconductores en la Unión.

(22) Es importante que las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE no estén sujetas a la aplicación extraterritorial de las obligaciones de servicio público impuestas por terceros países que puedan socavar su capacidad para utilizar sus infraestructuras, programas informáticos, servicios, instalaciones, activos, recursos, propiedad intelectual o conocimientos técnicos necesarios para cumplir la obligación en materia de pedidos calificados de prioritarios en virtud del presente Reglamento, que tendrían que garantizar.

(23) A la luz del rápido desarrollo de las tecnologías de semiconductores y para reforzar la futura competitividad industrial de la Unión, las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE deben comprometerse a invertir de forma continua y eficiente en las próximas generaciones de semiconductores, en particular probando y experimentando nuevos avances mediante el acceso prioritario a las líneas piloto establecidas por la iniciativa Chips para Europa, sin perjuicio del acceso efectivo de terceros.

(24) Con objeto de permitir un procedimiento uniforme y transparente de obtención del reconocimiento como instalación de producción integrada y fundición abierta de la UE, la decisión de reconocimiento debe ser adoptada por la Comisión tras la solicitud de una empresa individual o un consorcio de varias empresas. A fin

55. [...].

de tener en cuenta la importancia de una aplicación coordinada y cooperativa del mecanismo previsto, la Comisión debe tener en cuenta en su evaluación la disposición del Estado o Estados miembros en los que el solicitante tenga la intención de establecer sus instalaciones a apoyar dicho establecimiento. Además, al evaluar la viabilidad del plan empresarial, la Comisión podría tener en cuenta el historial global del solicitante. En vista de los privilegios asociados al reconocimiento como instalación de producción integrada o fundición abierta de la UE, la Comisión debe supervisar si las instalaciones a las que se ha concedido este estatus siguen cumpliendo los criterios establecidos en el presente Reglamento.

(25) Habida cuenta de su importancia para garantizar la seguridad del suministro y permitir un ecosistema de semiconductores resiliente, las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE deben considerarse de interés público. Garantizar la seguridad del suministro de semiconductores también es importante para la digitalización, que permite la transición ecológica de muchos otros sectores. Para contribuir a la seguridad del suministro de semiconductores en la Unión, los Estados miembros podrán aplicar regímenes de apoyo y prestar apoyo administrativo en los procedimientos nacionales de concesión de autorizaciones. Esto se entiende sin perjuicio de la competencia de la Comisión en el ámbito de las ayudas estatales en virtud de los artículos 107 y 108 del Tratado, cuando proceda. Los Estados miembros deben apoyar el establecimiento de instalaciones de producción integrada y de fundiciones abiertas de la UE, de conformidad con el Derecho de la Unión.

(26) Es necesario que las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE se creen lo antes posible, manteniendo al mínimo la carga administrativa. Por esta razón, los Estados miembros deben tratar las solicitudes relacionadas con la planificación, la construcción y el funcionamiento de instalaciones de producción integrada y fundiciones abiertas de la UE de la manera más rápida posible. Los Estados miembros deben designar una autoridad que facilite y coordine los procesos de concesión de autorizaciones y un coordinador que actúe como punto de contacto único para el proyecto. Además, cuando sea necesario para conceder una excepción en virtud de la Directiva 92/43/CEE del Consejo⁵⁶ y de la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁷, el establecimiento y funcionamiento de estas instalaciones podrá considerarse de interés público superior en el sentido de los textos jurídicos antes mencionados, siempre que se cumplan las demás condiciones establecidas en dichas disposiciones.

(27) El mercado interior se beneficiaría enormemente de unas normas comunes para chips ecológicos, confiables y seguros. Los futuros dispositivos inteligentes, sistemas y plataformas de conectividad tendrán que depender de componentes de semiconductores avanzados y deberán cumplir requisitos relacionados con la ecología, la confianza y la ciberseguridad, que dependerán en gran medida de las características de la tecnología subyacente. A tal fin, la Unión debe desarrollar procedimientos de certificación de referencia y exigir a la industria que desarrolle conjuntamente dichos procedimientos para sectores y tecnologías específicos que puedan tener una gran repercusión social.

(28) En vista de ello, la Comisión, en consulta con el Consejo Europeo de Semiconductores, debe preparar el terreno para una certificación de chips y sistemas integrados verdes, confiables y seguros que se basen en tecnologías de semiconductores o las utilicen ampliamente. En particular, deben debatir y determinar los sectores y productos pertinentes que necesitan dicha certificación.

(29) A la luz de las deficiencias estructurales de la cadena de suministro de semiconductores y del consiguiente riesgo de futuras penurias, el presente Reglamento

56. Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

57. Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

proporciona instrumentos para aplicar un enfoque coordinado a fin de supervisar y abordar eficazmente las posibles perturbaciones del mercado.

(30) Debido a la compleja y rápida evolución de las cadenas de valor de los semiconductores y a su interrelación con diversos agentes, es necesario un enfoque coordinado de supervisión periódica para aumentar la capacidad de mitigar los riesgos que puedan afectar negativamente al suministro de semiconductores. Los Estados miembros deben supervisar la cadena de valor de los semiconductores centrándose en los indicadores de alerta temprana y en la disponibilidad e integridad de los servicios y bienes proporcionados por los principales agentes del mercado, de manera que no represente una carga administrativa excesiva para las empresas.

(31) Cualquier conclusión oportuna, incluida la información facilitada por las partes interesadas pertinentes y las asociaciones del sector, debe transmitirse al Consejo Europeo de Semiconductores para permitir el intercambio periódico de información entre representantes de alto nivel de los Estados miembros y la integración de la información en una visión general de la supervisión de las cadenas de valor de los semiconductores.

(32) Es importante tener en cuenta la información específica de los usuarios de semiconductores sobre la situación del suministro. Por consiguiente, los Estados miembros deben identificar e intercambiar información regularmente con las principales categorías de usuarios en sus mercados nacionales. Además, los Estados miembros deben ofrecer a las organizaciones de partes interesadas pertinentes, incluidas las asociaciones del sector y los representantes de las principales categorías de usuarios, la posibilidad de facilitar información sobre los cambios significativos en la demanda y la oferta, y las perturbaciones de su cadena de suministro de las que tengan conocimiento, lo que podría incluir la falta de disponibilidad de semiconductores o materias primas esenciales, un plazo de producción superior a la media, retrasos en la entrega y subidas excepcionales de los precios.

(33) Para llevar a cabo estas actividades de seguimiento, las autoridades competentes de los Estados miembros pueden necesitar determinada información, que puede no ser de acceso público, como la relativa al papel de una empresa concreta a lo largo de la cadena de valor de los semiconductores. En aquellas circunstancias limitadas en las que, para llevar a cabo las actividades de supervisión sea necesario y proporcionado, las autoridades competentes de los Estados miembros deben poder solicitar esta información a la empresa en cuestión.

(34) Los Estados miembros deben alertar a la Comisión si los factores pertinentes indican una posible crisis de semiconductores. Con el fin de garantizar una respuesta coordinada para hacer frente a tales crisis, la Comisión, a raíz de la alerta de un Estado miembro o de otras fuentes, incluida la información procedente de socios internacionales, debe convocar una reunión extraordinaria del Consejo Europeo de Semiconductores para evaluar la necesidad de activar la fase de crisis y debatir si puede ser adecuado, necesario y proporcionado que los Estados miembros lleven a cabo una contratación conjunta coordinada. La Comisión debe entablar consultas y cooperar con terceros países pertinentes con el fin de abordar cualquier perturbación en la cadena de suministro internacional, de conformidad con las obligaciones internacionales y sin perjuicio de los requisitos de procedimiento en virtud del Tratado sobre acuerdos internacionales.

(35) Como parte del seguimiento, las autoridades nacionales competentes también deben hacer una cartografía de las empresas que operan en la Unión a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores establecidas en su territorio nacional y notificar esta información a la Comisión.

(36) Con el fin de facilitar un control eficaz, es necesaria una evaluación en profundidad de los riesgos asociados a las diferentes fases de la cadena de valor de los semiconductores, en particular del origen y las fuentes de suministro fuera de la Unión. Estos riesgos pueden estar relacionados con insumos y equipos críticos para

la industria, incluidos los productos digitales que pueden ser vulnerables, las posibles repercusiones de los semiconductores falsificados, las capacidades de fabricación y otros riesgos que pueden perturbar, comprometer o afectar negativamente a la cadena de suministro. Estos riesgos podrían incluir cadenas de suministro que tengan un punto único de fallo o estén muy concentradas. Otros factores pertinentes podrían ser la disponibilidad de sustitutos o fuentes alternativas para los insumos críticos y el transporte resiliente y sostenible. La Comisión, asistida por el Consejo Europeo de Semiconductores, y teniendo también en cuenta la información recibida de las principales categorías de usuarios, debe elaborar una evaluación de riesgos a escala de la Unión.

(37) Con objeto de predecir futuras perturbaciones de las diferentes fases de la cadena de valor de los semiconductores en la Unión, y de prepararse para estas, la Comisión, asistida por el Consejo Europeo de Semiconductores, debe determinar indicadores de alerta temprana en la evaluación de riesgos de la Unión. Estos indicadores podrían incluir la disponibilidad de materias primas, productos intermedios y capital humano necesarios para la fabricación de semiconductores, o equipos de fabricación adecuados, la demanda prevista de semiconductores en los mercados de la Unión y mundiales, las subidas de precios superiores a la fluctuación normal de los precios, el efecto de accidentes, ataques, catástrofes naturales u otros acontecimientos graves, el impacto de las políticas comerciales, los aranceles, las restricciones a la exportación, las barreras comerciales y otras medidas relacionadas con el comercio, y las repercusiones de los cierres de empresas, las deslocalizaciones o las adquisiciones de agentes clave del mercado. Los Estados miembros deben supervisar estos indicadores de alerta temprana.

(38) Se considera que una serie de empresas que prestan servicios o suministran bienes de semiconductores son esenciales para una cadena de suministro efectiva de semiconductores en el ecosistema de semiconductores de la Unión, según el número de empresas de la Unión que dependen de sus productos, su cuota de mercado de la Unión o mundial, su importancia para garantizar un nivel suficiente de suministro o las posibles repercusiones de la perturbación del suministro de sus productos o servicios. Los Estados miembros deben identificar a los principales agentes del mercado en su territorio.

(39) De conformidad con el artículo 4 del Reglamento (UE) 2019/452, por el que se establece un marco para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión⁵⁸, para determinar si una inversión extranjera directa puede afectar a la seguridad o al orden público, los Estados miembros y la Comisión podrán tener en cuenta sus efectos potenciales en las tecnologías críticas y los productos de doble uso, tal como se definen en el artículo 2, punto 1, del Reglamento (CE) n.º 428/2009⁵⁹ del Consejo, incluidos los semiconductores.

(40) Como parte del seguimiento, los Estados miembros podrían tener en cuenta específicamente la disponibilidad y la integridad de los servicios y bienes de los principales agentes de los mercados. Tales cuestiones podrían ser puestas en conocimiento del Consejo Europeo de Semiconductores por el Estado miembro de que se trate.

(41) Para que la Unión pueda dar una respuesta rápida, eficiente y coordinada a una crisis de semiconductores, es necesario proporcionar a los responsables de la toma de decisiones información oportuna y actualizada sobre la situación operativa en curso, así como garantizar que puedan adoptarse medidas eficaces para garantizar el suministro de semiconductores a los sectores críticos afectados.

58. Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, por el que se establece un marco para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión (DO L 79I de 21.3.2019, p. 1).

59. Reglamento (CE) n.º 428/2009 del Consejo, de 5 de mayo de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control de las exportaciones, la transferencia, el corretaje y el tránsito de productos de doble uso (DO L 134 de 29.5.2009, p. 1).

(42) La fase de crisis de semiconductores debe activarse en presencia de pruebas concretas, serias y fiables. Se produce una crisis de semiconductores cuando se generan perturbaciones graves en el suministro de semiconductores que den lugar a penurias graves que acarreen retrasos significativos y efectos negativos en uno o más sectores económicos centrales de la Unión, ya sea directamente o a través de los efectos expansivos de la penuria, dado que los sectores industriales de la Unión representan una sólida base de usuarios de semiconductores. De forma alternativa o adicional, también se produce una crisis de semiconductores cuando las disrupciones graves del suministro de semiconductores den lugar a una penuria significativa que impida el suministro, la reparación y el mantenimiento de productos esenciales utilizados por sectores críticos, por ejemplo equipos médicos y de diagnóstico.

(43) A fin de garantizar una respuesta ágil y eficaz a una crisis de semiconductores de esta naturaleza, la Comisión debe estar facultada para activar la fase de crisis mediante actos de ejecución y por un período de duración predeterminado, teniendo en cuenta el dictamen del Consejo Europeo de Semiconductores. La Comisión debe evaluar la necesidad de una prolongación y prolongar la duración de la fase de crisis durante un período predeterminado, en caso de que se determine dicha necesidad, teniendo en cuenta el dictamen del Consejo Europeo de Semiconductores.

(44) La estrecha cooperación entre la Comisión y los Estados miembros y la coordinación de cualquier medida nacional adoptada en relación con la cadena de suministro de semiconductores son indispensables durante la fase de crisis con el fin de hacer frente a las perturbaciones con la coherencia, la resiliencia y la eficacia necesarias. Con este objetivo, el Consejo Europeo de Semiconductores debe celebrar reuniones extraordinarias cuando sea necesario. Toda medida que se adopte debe limitarse estrictamente al período de duración de la fase de crisis.

(45) Cuando se active la fase de crisis, deben determinarse y aplicarse medidas adecuadas, eficaces y proporcionadas, sin perjuicio de un posible compromiso internacional continuado con los socios pertinentes con vistas a mitigar la evolución de la situación de crisis. Cuando proceda, la Comisión debe solicitar información a las empresas a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores. Además, la Comisión debe poder obligar, cuando sea necesario y proporcionado, a las instalaciones de producción integrada y a las fundiciones abiertas de la UE a aceptar y priorizar un pedido para la producción de productos pertinentes para la crisis, y a actuar como central de compras cuando así lo exijan los Estados miembros. La Comisión podría limitar las medidas a determinados sectores críticos. Además, el Consejo Europeo de Semiconductores podrá asesorar sobre la necesidad de introducir un régimen de control de las exportaciones de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/479 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁰. El Consejo Europeo de Semiconductores también podrá evaluar y asesorar sobre otras medidas adecuadas y eficaces. El uso de todas estas medidas de emergencia debe ser proporcionado y limitarse a lo necesario para hacer frente a las perturbaciones significativas de que se trate, en la medida en que ello redunde en el interés superior de la Unión. La Comisión debe informar periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo de las medidas adoptadas y de los motivos subyacentes. La Comisión, previa consulta con el Consejo, podrá publicar orientaciones adicionales sobre la aplicación y el uso de las medidas de emergencia.

(46) Para el correcto funcionamiento del mercado interior, una serie de sectores son fundamentales. Estos sectores figuran en el anexo de la propuesta de la Comisión de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la resiliencia de las entidades críticas⁶¹. A efectos del presente Reglamento, las actividades de defensa y otras actividades que sean pertinentes para la seguridad pública deben con-

60. Reglamento (UE) 2015/479 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, sobre el régimen común aplicable a las exportaciones (DO L 83 de 27.3.2015, p. 34).

61. COM(2020) 829. 16.12.2020.

siderarse también un sector crítico. Algunas medidas solo deben adoptarse con el objetivo de garantizar el suministro a sectores críticos. La Comisión podrá limitar las medidas de emergencia a algunos de estos sectores, o a partes de los mismos, cuando la crisis de semiconductores haya perturbado o amenace con perturbar su funcionamiento.

(47) La finalidad de las solicitudes de información a las empresas a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores establecidas en la Unión en la fase de crisis es realizar una evaluación en profundidad de la crisis de los semiconductores con el fin de determinar posibles medidas de mitigación o emergencia a escala nacional o de la Unión. Dicha información podrá incluir la capacidad de producción teórica y efectiva, así como las principales perturbaciones y cuellos de botella en el momento de la evaluación. También podría incluir las existencias habituales y actuales de productos relevantes para la crisis en sus instalaciones de producción situadas en la Unión y en las instalaciones de terceros países que dichas empresas gestionan, contratan o de las que se suministran; el plazo de producción medio habitual y actual de los productos más comunes; la producción prevista para los tres meses siguientes por cada instalación de producción de la Unión; las razones que impidan utilizar por completo la capacidad efectiva de producción; u otros datos existentes necesarios para evaluar la naturaleza de la crisis de los semiconductores o las posibles medidas de mitigación o emergencia a escala nacional o de la Unión. Toda solicitud debe ser proporcionada, tener en cuenta los objetivos legítimos de la empresa y el coste y el esfuerzo necesarios para facilitar los datos, así como establecer plazos adecuados para transmitir la información solicitada. Las empresas deben estar obligadas a atender la solicitud y pueden ser objeto de sanciones en caso de incumplimiento o si proporcionan información incorrecta. Toda información obtenida debe estar sujeta a normas de confidencialidad. En caso de que una empresa sea objeto de una solicitud de información relativa a sus actividades en el ámbito de los semiconductores en un tercer país, deberá informar de ello a la Comisión para que esta pueda evaluar si la solicitud de información por parte de la Comisión está justificada.

(48) Con el fin de garantizar que los sectores críticos puedan seguir funcionando en tiempos de crisis y cuando sea necesario y proporcionado para este fin, la Comisión podría obligar a las instalaciones de producción integrada y a las fundiciones abiertas de la UE a aceptar y priorizar pedidos de productos pertinentes para la crisis. Esta obligación también puede ampliarse a las instalaciones de fabricación de semiconductores que hayan aceptado tal posibilidad en el contexto de la recepción de ayudas públicas. La decisión sobre un pedido calificado de prioritario debe adoptarse de conformidad con todas las obligaciones jurídicas de la Unión aplicables, teniendo en cuenta las circunstancias del caso. La obligación de calificación prioritaria debe prevalecer sobre cualquier obligación de ejecución de Derecho público o privado, teniendo en cuenta los objetivos legítimos de las empresas y el coste y el esfuerzo necesarios para cualquier cambio en la secuencia de producción. Las empresas pueden ser sancionadas si incumplen la obligación de los pedidos calificados de prioritarios.

(49) La empresa afectada estará obligada a aceptar un pedido calificado de prioritario y a darle prioridad. En casos excepcionales y debidamente justificados, la empresa podrá solicitar a la Comisión que revise la obligación impuesta. Esto se aplica tanto cuando la instalación no sea capaz de cumplir el pedido, aunque se le haya dado prioridad, debido a una capacidad de producción teórica o efectiva insuficiente, como cuando suponga una carga económica excesiva y cause grandes dificultades a la instalación.

(50) En la circunstancia excepcional de que una empresa que opere a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores en la Unión reciba una solicitud de pedido calificado de prioritario por parte de un tercer país, esta deberá informar a la Comisión de dicha solicitud, con el fin de evaluar si, en caso de que se produzca un

impacto significativo en la seguridad del suministro a sectores críticos y se cumplan los demás requisitos de necesidad, proporcionalidad y legalidad en las circunstancias del caso, la Comisión también debe imponer una obligación de pedido calificado de prioritario.

(51) Habida cuenta de la importancia de garantizar la seguridad del suministro a sectores críticos que desempeñan funciones sociales vitales, el cumplimiento de la obligación de realizar un pedido calificado de prioritario no debe implicar responsabilidad por daños frente a terceros por incumplimiento de las obligaciones contractuales que puedan derivarse de los cambios temporales necesarios en los procesos operativos del fabricante en cuestión, siendo esta limitada en la medida en que el incumplimiento de las obligaciones contractuales fuera necesario para cumplir el mandato de priorización. Las empresas potencialmente incluidas en el ámbito de un pedido calificado de prioritario deben anticipar esta posibilidad en las condiciones de sus contratos comerciales. Sin perjuicio de la aplicabilidad de otras disposiciones, la responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos, prevista en la Directiva 85/374/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1985⁶², no se ve afectada por esta exención de responsabilidad.

(52) La obligación de dar prioridad a la producción de determinados productos respeta el contenido esencial de la libertad de empresa y la libertad contractual consagradas en el artículo 16 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta») y no afectará de manera desproporcionada al derecho a la propiedad consagrado en el artículo 17 de la Carta. De conformidad con el artículo 52, apartado 1, de la Carta, cualquier limitación del ejercicio de dichos derechos en el presente Reglamento deberá ser establecida por la ley, respetar el contenido esencial de dichos derechos y libertades y cumplir el principio de proporcionalidad.

(53) Cuando la fase de crisis esté activada, dos o más Estados miembros podrían encargar a la Comisión que agregue la demanda y actúe en su nombre en sus procesos de contratación pública en aras del interés público, de conformidad con las normas y procedimientos vigentes de la Unión, aprovechando su poder de compra. El mandato podría autorizar a la Comisión a celebrar acuerdos relativos a la compra de productos pertinentes para la crisis en determinados sectores críticos. La Comisión debe evaluar la utilidad, la necesidad y la proporcionalidad de cada solicitud en consulta con el Consejo Europeo de Semiconductores. Cuando tenga la intención de no dar curso a la solicitud, deberá informar a los Estados miembros afectados y al Consejo Europeo de Semiconductores e indicar sus razones. Además, los Estados miembros participantes deben tener derecho a designar representantes que proporcionarán orientación y asesoramiento durante los procedimientos de contratación pública y en la negociación de los acuerdos de compra. La implantación y el uso de los productos adquiridos deben seguir siendo competencia de los Estados miembros participantes.

(54) Durante una crisis de escasez de semiconductores podría resultar necesario que la Unión estudiara la aplicación de medidas de protección. El Consejo Europeo de Semiconductores podrá expresar su opinión para informar a la Comisión acerca de si la situación del mercado supone una escasez significativa de productos esenciales con arreglo al Reglamento (UE) 2015/479.

(55) A fin de facilitar una aplicación fluida, eficaz y armonizada del presente Reglamento, así como la cooperación y el intercambio de información, es preciso establecer el Consejo Europeo de Semiconductores. El Consejo Europeo de Semiconductores debe proporcionar asesoramiento y asistencia a la Comisión sobre cuestiones específicas. Estas cuestiones deben incluir el asesoramiento sobre la iniciativa

62. Directiva 85/374/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1985, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros en materia de responsabilidad por los daños causados por productos defectuosos (85/374/CEE) (DO L 210 de 7.8.1985, p. 29).

Chips para Europa al Consejo de Autoridades Públicas de la Empresa Común de Chips; el intercambio de información sobre el funcionamiento de las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE; el debate y la preparación de la identificación de sectores y tecnologías específicos con un potencial impacto social elevado y una importancia respectiva en materia de seguridad que requieran la certificación de productos confiables y el tratamiento del seguimiento coordinado y la respuesta a las crisis. Además, el Consejo Europeo de Semiconductores debe garantizar la aplicación coherente del presente Reglamento, facilitar la cooperación entre los Estados miembros y el intercambio de información sobre cuestiones relacionadas con el presente Reglamento. El Consejo Europeo de Semiconductores debe apoyar a la Comisión en la cooperación internacional en consonancia con las obligaciones internacionales, incluida la recopilación de información y la evaluación de crisis. Además, el Consejo Europeo de Semiconductores debe coordinar, cooperar e intercambiar información con otras estructuras de la Unión encargadas de la respuesta y preparación ante crisis, con vistas a garantizar un enfoque coherente y coordinado de la Unión en lo que respecta a la respuesta a las crisis y a las medidas de preparación frente a crisis en caso de crisis de semiconductores.

(56) Un representante de la Comisión presidirá el Consejo Europeo de Semiconductores. El punto de contacto único nacional de cada Estado miembro debe designar al menos un representante de alto nivel en el Consejo Europeo de Semiconductores. También podrían designar a diferentes representantes en relación con las diferentes tareas del Consejo Europeo de Semiconductores, por ejemplo, en función del capítulo del presente Reglamento que se debata en las reuniones del Consejo Europeo de Semiconductores. La Comisión podrá crear subgrupos y debe estar facultada para establecer acuerdos de trabajo invitando a expertos a participar en las reuniones con carácter puntual o invitando en sus subgrupos a organizaciones que representen los intereses de la industria de los semiconductores de la Unión, como la Alianza industrial sobre tecnologías de procesadores y semiconductores, en calidad de observadores.

(57) El Consejo Europeo de Semiconductores celebrará reuniones separadas para las tareas correspondientes al capítulo II y para las tareas correspondientes a los capítulos III y IV. Los Estados miembros deben esforzarse por garantizar una cooperación eficaz y eficiente en el Consejo Europeo de Semiconductores. La Comisión debe poder facilitar los intercambios entre el Consejo Europeo de Semiconductores y otros órganos, oficinas, agencias y grupos consultivos de la Unión. Habida cuenta de la importancia del suministro de semiconductores para otros sectores y de la consiguiente necesidad de coordinación, la Comisión debe garantizar la participación de otras instituciones y organismos de la Unión en calidad de observadores en las reuniones del Consejo Europeo de Semiconductores, cuando sea pertinente y proceda en relación con el mecanismo de seguimiento y respuesta a las crisis establecido en el capítulo IV. Con el fin de continuar y aprovechar la labor a raíz de la aplicación de la Recomendación de la Comisión sobre un conjunto de instrumentos comunes de la Unión para hacer frente a la escasez de semiconductores, el Consejo Europeo de Semiconductores debe llevar a cabo las tareas del Grupo Europeo de Expertos en Semiconductores. Una vez que el Consejo Europeo de Semiconductores esté operativo, el grupo de expertos debe dejar de existir.

(58) Los Estados miembros desempeñan un papel clave en la aplicación y el cumplimiento del presente Reglamento. A este respecto, cada Estado miembro debe designar una o varias autoridades nacionales competentes a efectos de la aplicación efectiva del presente Reglamento y garantizar que dichas autoridades estén debidamente capacitadas y dotadas de los recursos necesarios. Los Estados miembros podrían designar una o varias autoridades existentes. Con el fin de aumentar la eficiencia organizativa en los Estados miembros y de establecer un punto de contacto oficial ante el público y otros interlocutores a escala de los Estados miembros y de

la Unión, incluida la Comisión y el Consejo Europeo de Semiconductores, cada Estado miembro debe designar, de entre una de las autoridades que haya designado como autoridad competente en virtud del presente Reglamento, un punto de contacto único nacional responsable de coordinar las cuestiones relacionadas con el presente Reglamento y la cooperación transfronteriza con las autoridades competentes de otros Estados miembros.

(59) Todas las partes implicadas en la aplicación del presente Reglamento deben respetar la confidencialidad de la información y los datos que obtengan en el ejercicio de sus funciones, con vistas a garantizar la cooperación fiable y constructiva de las autoridades competentes en la Unión y a escala nacional. La Comisión y las autoridades nacionales competentes, sus funcionarios, agentes y otras personas que trabajen bajo la supervisión de dichas autoridades, así como los funcionarios de otras autoridades de los Estados miembros, no deben divulgar la información que hayan obtenido o intercambiado en virtud del presente Reglamento y que, por su naturaleza, esté amparada por el secreto profesional. Esto también debe aplicarse al Consejo Europeo de Semiconductores y al Comité de Semiconductores establecidos en el presente Reglamento. Cuando proceda, la Comisión debe poder adoptar actos de ejecución a fin de especificar las disposiciones prácticas para el tratamiento de la información confidencial en el contexto de la recopilación de información.

(60) El cumplimiento de las obligaciones impuestas en virtud del presente Reglamento debe garantizarse mediante multas y multas coercitivas. A tal fin, también deben establecerse niveles adecuados para las multas y multas coercitivas en caso de incumplimiento de las obligaciones. Deben aplicarse plazos de prescripción a la imposición de multas y multas coercitivas, además de los plazos de prescripción para la ejecución de sanciones. Asimismo, la Comisión debe conceder a la empresa o a las organizaciones representantes de las empresas de que se trate el derecho a ser oídas.

(61) Deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado, con el fin de modificar el anexo I del presente Reglamento para reflejar los cambios tecnológicos y la evolución del mercado, en lo que respecta a las acciones que en él se establecen, de manera coherente con los objetivos del presente Reglamento, y su anexo II con respecto a los indicadores mensurables cuando se considere necesario, así como para completar el presente Reglamento con disposiciones sobre el establecimiento de un marco de seguimiento y evaluación. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que dichas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación⁶³. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(62) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo que respecta a la selección de los CEIC y al procedimiento para establecer y definir las tareas de los centros de competencia y al procedimiento para establecer la red, de modo que se alcancen los objetivos de la iniciativa. Además, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para activar la fase de crisis en una crisis de semiconductores, con objeto de permitir una respuesta rápida y coordinada, y para especificar las disposiciones prácticas en relación con el tratamiento de la información confi-

63. DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

dencial. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁴.

(63) Dado que el objetivo del presente Reglamento no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, debido a la dimensión o efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

Han adoptado el presente reglamento:

Capítulo I. Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

1. El presente Reglamento establece un marco para reforzar el sector de los semiconductores a escala de la Unión, en particular mediante las siguientes medidas:

- a) crear la Iniciativa Chips para Europa (en lo sucesivo, «la Iniciativa»);
- b) determinar los criterios para el reconocimiento y el apoyo a las instalaciones de producción integrada pioneras y las fundiciones abiertas de la UE que fomenten la seguridad del suministro de semiconductores en la Unión;
- c) establecer un mecanismo de coordinación entre los Estados miembros y la Comisión para supervisar el suministro de semiconductores y la respuesta a las crisis ante la escasez de semiconductores.

Artículo 2. Definiciones

1. A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «semiconductor»: uno de los siguientes elementos:
 - a) un material, ya sea un elemento, como el silicio, o un compuesto, como el carburo de silicio, cuya conductividad eléctrica puede modificarse, o
 - b) un componente formado por una serie de capas de materiales semiconductores, aislantes y conductores, configuradas con arreglo a un patrón predeterminado, y que está destinado a desempeñar funciones electrónicas o fotónicas bien definidas;
- 2) «chip»: dispositivo electrónico compuesto por diversos elementos funcionales en una sola pieza de material semiconductor, normalmente en forma de memoria, dispositivo lógico, procesador y dispositivos analógicos, también denominado «circuito integrado»;
- 3) «nodo tecnológico»: estructura de un semiconductor que sirve como elemento de tránsito y proporciona una medida en nanómetros del método de fabricación;
- 4) «cadena de suministro de semiconductores»: sistema de actividades, organizaciones, agentes, tecnología, información, recursos y servicios que participan en la producción de semiconductores, que incluye las materias primas, el equipo de fabricación, el diseño, la fabricación, el montaje, el ensayo y el empaquetado;
- 5) «cadena de valor de los semiconductores»: conjunto de actividades relacionadas con un producto semiconductor, desde su concepción hasta su uso final, como las materias primas, el equipo de fabricación, la investigación, el diseño, la fabricación, la prueba, el ensamblado y el empaquetado, hasta la incorporación y validación en los productos finales;
- 6) «línea piloto»: proyecto o acción experimentales que abordan niveles más elevados de madurez tecnológica a partir de los niveles 3 a 8, a fin de seguir desarrollando una infraestructura facilitadora necesaria para probar, demostrar y calibrar un producto o sistema con las hipótesis de modelo;
- 7) «coordinador»: entidad jurídica que es miembro de un Consorcio Europeo de Infraestructuras de Chips creado de conformidad con el artículo 7 y que ha sido de-

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

signada por todos los miembros de dicho consorcio como punto de contacto principal a efectos de las relaciones del Consorcio con la Comisión;

8) «pequeñas y medianas empresas» o «pymes»: pequeñas y medianas empresas en el sentido de lo dispuesto en el artículo 2 del anexo de la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión⁶⁵;

9) «empresa de mediana capitalización»: empresa distinta de una pyme y que cuenta con un máximo de 1 500 personas, según un cálculo de plantilla realizado de conformidad con los artículos 3 a 6 del anexo de la Recomendación 2003/361/CE;

10) «instalación pionera»: instalación industrial capaz de producir semiconductores, incluida la etapa de fabricación o la etapa de empaquetado, ensamblado y prueba, o ambas, que aún no está plenamente presente o sobre cuya construcción en la Unión aún no hay compromiso alguno, por ejemplo en lo que se refiere al nodo tecnológico, el material de sustrato, como el carburo de silicio y el nitruro de galio, y otra innovación de productos que permita ofrecer mejores prestaciones, innovar los procesos y mejorar el rendimiento energético y el comportamiento medioambiental;

11) «chips de próxima generación» y «tecnologías de semiconductores de próxima generación»: tecnologías de chips y de semiconductores que sobrepasan el estado actual de la técnica al ofrecer mejoras significativas en potencia computacional o eficiencia energética, así como otros beneficios significativos en materia de energía y medio ambiente;

12) «etapa de fabricación» (*front-end*): la totalidad de la elaboración de una oblea de un material semiconductor;

13) «etapa de empaquetado, ensamblado y prueba» (*back-end*): el empaquetado, el ensamblado y la prueba de cada circuito integrado;

14) «usuario de semiconductores»: empresa que fabrica productos en los que se incorporan semiconductores;

15) «agentes clave del mercado»: empresas del sector de los semiconductores de la Unión cuyo funcionamiento fiable es esencial para la cadena de suministro de semiconductores;

16) «sector crítico»: cualquier sector contemplado en el anexo de la propuesta de la Comisión de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la resiliencia de las entidades críticas, el sector de la defensa y otras actividades que sean pertinentes para la seguridad pública;

17) «producto pertinente para la crisis»: semiconductores, productos intermedios y materias primas necesarios para producir semiconductores o productos intermedios y que se ven afectados por la crisis en el sector de los semiconductores o que revisten una importancia estratégica para resolver tal crisis o sus efectos económicos;

18) «capacidad teórica de producción»: la producción que puede alcanzar una instalación de fabricación de semiconductores con recursos óptimos, normalmente la cantidad de obleas de un determinado tamaño que puede elaborarse en un tiempo determinado;

19) «capacidad efectiva de producción»: la producción de una instalación de fabricación de semiconductores, normalmente la cantidad de obleas de un determinado tamaño que normalmente se elabora en un momento determinado.

Capítulo II. Iniciativa Chips para Europa

Sección 1. Disposiciones generales

Artículo 3. Creación de la iniciativa

1. Se crea la iniciativa, cuya duración será la del marco financiero plurianual 2021-2027.

⁶⁵ Recomendación de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36).

2. La iniciativa recibirá financiación del programa Horizonte Europa y del programa Europa Digital, y en particular de su objetivo específico 6, por un importe indicativo máximo de 1 650 millones EUR y 1 650 millones EUR, respectivamente. La financiación mencionada se ejecutará de conformidad con el Reglamento (UE) 2021/695 y el Reglamento (UE) 2021/694.

Artículo 4. Objetivos de la iniciativa

1. La iniciativa tiene por objetivo general apoyar el desarrollo de capacidades tecnológicas a gran escala y la innovación en toda la Unión para permitir el desarrollo y la implantación de tecnologías cuánticas y semiconductores de vanguardia y de próxima generación, que reforzarán las capacidades de diseño avanzado, integración de sistemas y producción de chips de la Unión, así como contribuir a la consecución de la doble transición digital y ecológica.

2. La iniciativa contará con los cinco objetivos operativos siguientes:

a) desarrollar capacidades de diseño avanzado a gran escala para tecnologías integradas de semiconductores. Este objetivo operativo se alcanzará como se indica a continuación:

1) creando una plataforma virtual innovadora, disponible en toda la Unión, que integre las instalaciones de diseño existentes y las nuevas con bibliotecas ampliadas y herramientas de automatización del diseño electrónico (EDA);

2) mejorando la capacidad de diseño con los avances innovadores en curso, como arquitecturas de procesadores basadas en la arquitectura de conjunto de instrucciones reducido de código abierto (RISC-V);

3) ampliando el ecosistema de semiconductores mediante la integración de los sectores del mercado vertical, contribuyendo a la consecución de los objetivos en los ámbitos ecológico, digital y de innovación de la Unión.

b) mejorando las líneas piloto avanzadas existentes y creando nuevas. Este objetivo operativo se alcanzará como se indica a continuación:

1) reforzando las capacidades tecnológicas en tecnologías de producción de chips de próxima generación, mediante la integración de actividades de investigación e innovación y la preparación del desarrollo de futuros nodos tecnológicos, incluidos los nodos de vanguardia inferiores a dos nanómetros, el silicio sobre aislante completamente empobrecido (FD-SOI) en 10 nanómetros y menos, y la integración de sistemas heterogéneos 3D y el empaquetado avanzado;

2) apoyando la innovación a gran escala mediante el acceso a líneas piloto nuevas o existentes para la experimentación, el ensayo y la validación de nuevos conceptos de diseño que integren funcionalidades clave, como nuevos materiales y arquitecturas para la electrónica de potencia que fomenten la energía sostenible y la electromovilidad, un menor consumo de energía, la seguridad, mayores niveles de prestaciones de computación o que integren tecnologías revolucionarias como los chips de inteligencia artificial (IA) neuromórficos e incorporados, la fotónica integrada, el grafeno y otras tecnologías basadas en materiales 2D;

3) prestando apoyo a las instalaciones de producción integrada y a las fundiciones abiertas de la UE mediante el acceso prioritario a las nuevas líneas piloto.

c) creando capacidades tecnológicas y de ingeniería avanzadas para acelerar el desarrollo innovador de chips cuánticos.

d) creando una red de centros de competencias en toda la Unión, con los fines siguientes:

1) reforzar las capacidades y ofrecer una amplia variedad de conocimientos especializados a las partes interesadas, incluidas las pymes y las empresas emergentes que sean usuarias finales, facilitando el acceso a las capacidades e instalaciones antes mencionadas y su uso eficaz;

2) abordar la escasez de capacidades, atraer y movilizar nuevos talentos y apoyar la formación de trabajadores con las capacidades adecuadas para fortalecer el

sector de los semiconductores, en particular mediante el reciclaje profesional y la mejora de las capacidades de los trabajadores.

e) emprender actividades, que se describirán colectivamente como actividades del «Fondo de Chips», a fin de facilitar el acceso a la financiación de la deuda y al capital por parte de empresas emergentes, empresas emergentes en expansión, pymes y otras empresas de la cadena de valor de los semiconductores, a través de un mecanismo de financiación combinada en el marco del Fondo InvestEU y a través del Consejo Europeo de Innovación, con vistas a:

1) mejorar el efecto de apalancamiento del gasto presupuestario de la Unión y lograr un mayor efecto multiplicador para atraer inversión del sector financiero privado;

2) prestar apoyo a las empresas que se enfrenten a dificultades para acceder a financiación y abordar la necesidad de reforzar la resiliencia económica de la Unión y de sus Estados miembros;

3) acelerar las inversiones en el ámbito de las tecnologías de fabricación de semiconductores y el diseño de chips y movilizar financiación tanto del sector público como del privado, incrementando también la seguridad del suministro para toda la cadena de valor de los semiconductores.

Artículo 5. Componentes de la iniciativa

1. La iniciativa constará de los cinco componentes siguientes:

a) capacidades de diseño para tecnologías de semiconductores integradas;

b) líneas piloto para la preparación de instalaciones innovadoras de producción, ensayo y experimentación;

c) capacidades avanzadas de tecnología e ingeniería para chips cuánticos;

d) una red de centros de competencias y de desarrollo de capacidades;

e) actividades del «Fondo de Chips» en pro del acceso a la financiación mediante deuda y capital a empresas emergentes, empresas en expansión, pymes y otras empresas de la cadena de valor de los semiconductores.

Artículo 6. Sinergias con los programas de la Unión

1. La iniciativa permitirá establecer sinergias con los programas de la Unión a que se refiere el anexo III. La Comisión velará por que la consecución de los objetivos no se vea obstaculizada al potenciar el carácter complementario de la iniciativa con otros programas de la Unión.

Artículo 7. Consorcio Europeo de Infraestructuras de Chips

1. A efectos de la ejecución de las acciones subvencionables y otras tareas conexas financiadas en el marco de la iniciativa, podrá crearse un Consorcio Europeo de Infraestructuras de Chips (CEIC) con arreglo a las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. El CEIC:

a) tendrá personalidad jurídica a partir de la fecha de entrada en vigor de la decisión de la Comisión a que se refiere el apartado 6;

b) tendrá una o varias sedes sociales, que estarán situadas en el territorio de uno o varios Estados miembros;

c) estará compuesto por al menos tres entidades jurídicas de al menos tres Estados miembros y será gestionado como consorcio público-privado, con la participación de los Estados miembros y de entidades jurídicas privadas;

d) designará al coordinador.

3. El coordinador presentará a la Comisión una solicitud por escrito que contendrá lo siguiente:

a) una solicitud a la Comisión para crear el CEIC, así como una lista de las entidades jurídicas propuestas para formar el CEIC;

b) el proyecto de estatutos del CEIC, que incluirá, como mínimo, disposiciones sobre los elementos siguientes: el procedimiento de constitución, la composición, el

presupuesto, la sede legal, la legislación y la jurisdicción aplicables, la propiedad de los resultados, la gobernanza, en particular el procedimiento de toma de decisiones, el papel específico y, en su caso, los derechos de voto de los Estados miembros y de la Comisión, la liquidación, la presentación de informes y la responsabilidad.

4. La Comisión evaluará la solicitud de creación del CEIC sobre la base de todos los criterios siguientes:

a) las competencias, los conocimientos técnicos y las capacidades adecuados del CEIC propuesto y de las entidades jurídicas que lo formen con respecto a los semiconductores;

b) la capacidad de gestión, el personal y la infraestructura adecuados que son necesarios para llevar a cabo las acciones admisibles en el marco de la iniciativa;

c) los medios operativos y jurídicos requeridos para aplicar las normas administrativas, contractuales y financieras establecidas a nivel de la Unión;

d) la viabilidad financiera adecuada correspondiente al nivel de fondos de la Unión que se le pedirá que gestione, demostrada, cuando proceda, mediante garantías emitidas preferiblemente por una autoridad pública;

e) el presupuesto que los Estados miembros y los participantes del sector privado pondrán a disposición para la financiación del CEIC, y las modalidades correspondientes;

f) la capacidad adecuada del CEIC para garantizar que se satisfacen las necesidades de la industria.

5. La Comisión, mediante un acto de ejecución y sobre la base de los criterios establecidos en el apartado 4, adoptará una de las decisiones siguientes:

a) crear el CEIC después de haber llegado a la conclusión de que se reúnen los requisitos establecidos en los apartados 3 y 4;

b) denegar la solicitud si llega a la conclusión de que no se reúnen los requisitos establecidos en los apartados 3 y 4.

El acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 33, apartado 2.

6. La decisión a que se refiere el apartado 5 se notificará a los solicitantes.

7. La Decisión por la que se crea el CEIC se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

8. El CEIC gozará de una autonomía global sustancial para determinar su composición, gobernanza, financiación, presupuesto y las modalidades para recabar las respectivas contribuciones financieras de los miembros, así como los derechos de voto y los métodos de trabajo. No obstante, la organización, la composición y los métodos de trabajo del CEIC, incluidas las modificaciones de los estatutos, se notificarán a la Comisión y deberán estar en consonancia con los fines y objetivos del presente Reglamento y de la Iniciativa Chips para Europa, así como contribuir a su consecución.

9. El CEIC elaborará un informe anual de actividades, que incluirá una descripción técnica de sus actividades y los estados financieros. El informe anual de actividades se enviará a la Comisión y se pondrá a disposición del público. La Comisión podrá formular recomendaciones sobre los asuntos tratados en el informe anual de actividades.

Artículo 8. Red Europea de Centros de Competencias en materia de Semiconductores

1. A efectos de la ejecución de acciones en el marco del componente de la iniciativa a que se refiere el artículo 5, letra d), podrá crearse una red europea de centros de competencias en materia de semiconductores (en lo sucesivo, «la Red»).

2. Con respecto a la ejecución de las acciones en el marco del componente de la iniciativa a que se refiere el artículo 5, letra d), la Red podrá llevar a cabo la totalidad o parte de las actividades siguientes en beneficio de la industria de la Unión,

en particular de las pymes y las empresas de mediana capitalización, así como del sector público:

a) proporcionar acceso a servicios y herramientas de diseño en el marco del componente de la iniciativa a que se refiere el artículo 5, letra a), así como a las líneas piloto apoyadas en el marco del componente de la iniciativa a que se refiere el artículo 5, letra b);

b) sensibilizar y proporcionar a las partes interesadas el saber hacer, los conocimientos especializados y las capacidades necesarios para ayudarlas a acelerar el desarrollo y la integración de tecnologías de semiconductores, opciones de diseño y conceptos de sistemas nuevos mediante el uso eficaz de la infraestructura;

c) sensibilizar y facilitar o garantizar el acceso a conocimientos especializados, saber hacer y servicios, incluida la madurez del diseño del sistema, líneas piloto nuevas y existentes y las acciones de apoyo necesarias para desarrollar capacidades y competencias respaldadas por la presente iniciativa;

d) facilitar la transferencia de conocimientos especializados y saber hacer entre Estados miembros y regiones, fomentando el intercambio de capacidades, conocimientos y buenas prácticas, así como los programas conjuntos;

e) desarrollar y gestionar acciones de formación específicas sobre tecnologías de semiconductores para apoyar el desarrollo de la reserva de talento en la Unión.

3. Los Estados miembros designarán los centros de competencias candidatos de conformidad con sus procedimientos y estructuras administrativas e institucionales nacionales a través de un proceso abierto y competitivo. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, el procedimiento para crear centros de competencias, en particular los criterios de selección, así como otras tareas y funciones de los centros con respecto a la ejecución de las acciones en el marco de la iniciativa, el procedimiento para crear la Red y adoptar decisiones sobre la selección de las entidades que la formen. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 33, apartado 2.

4. La Red dispondrá de una amplia autonomía global a la hora de determinar su organización, composición y métodos de trabajo. No obstante, la organización, la composición y los métodos de trabajo de la Red deberán estar en consonancia con los fines y objetivos del presente Reglamento y de la iniciativa, así como contribuir a su consecución.

Artículo 9. Ejecución

1. Los componentes enumerados en el artículo 5, letras a) a d), en el marco de la iniciativa, podrán confiarse a la Empresa Común de Chips a que se refiere el Reglamento XX/XX del Consejo, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/2085 del Consejo, y ejecutarse en el programa de trabajo de esta.

2. A fin de reflejar el cambio tecnológico y la evolución del mercado, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 32, a fin de modificar el anexo I en lo referente a las actividades establecidas en él en consonancia con los objetivos de la iniciativa, según lo establecido en el artículo 4.

3. A fin de garantizar la ejecución y la evaluación efectivas de la iniciativa, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 32, a fin de modificar el anexo II en lo referente a los indicadores mensurables para supervisar la ejecución de la iniciativa e informar sobre la consecución de sus objetivos, establecidos en el artículo 4.

Capítulo III. Seguridad del suministro

Artículo 10. Instalaciones de producción integrada

1. Las instalaciones de producción integrada son instalaciones pioneras de diseño y producción de semiconductores, que incluyen la etapa de fabricación o la etapa

de empaquetado, ensamblado y prueba, o ambas, que están situadas en la Unión y que contribuyen a la seguridad del suministro destinado al mercado interior.

2. Las instalaciones de producción integrada reunirán los criterios siguientes:

- a) cumplen los requisitos para ser consideradas instalaciones pioneras;
- b) su creación y su funcionamiento tienen un claro impacto positivo en la cadena de valor de los semiconductores de la Unión a la hora de garantizar la seguridad del suministro y aumentar el número de trabajadores cualificados;
- c) garantizan que no están sujetas a la aplicación extraterritorial de obligaciones de servicio público de terceros países de manera que pueda menoscabarse la capacidad de la empresa de cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 21, apartado 1, y se comprometen a informar a la Comisión cuando surja dicha obligación;
- d) se comprometen a invertir en la próxima generación de chips.

3. A efectos de invertir en la próxima generación de chips de conformidad con el apartado 2, letra d), las instalaciones de producción integrada tendrán acceso prioritario a las líneas piloto establecidas de conformidad con el artículo 5, letra b). Tal acceso prioritario se entenderá sin perjuicio del acceso efectivo a las líneas piloto por parte de otras empresas interesadas.

Artículo 11. Fundiciones abiertas de la UE

1. Las fundiciones abiertas de la UE son instalaciones pioneras de producción de semiconductores, que incluyen la etapa de fabricación o la etapa de empaquetado, ensamblado y prueba, o ambas, que están situadas en la Unión y que ofrecen capacidad efectiva de producción a empresas no vinculadas, favoreciendo así la seguridad del suministro destinado al mercado interior.

2. Las fundiciones abiertas de la UE cumplirán los criterios siguientes:

- a) cumplen los requisitos para ser consideradas instalaciones pioneras;
- b) su creación y funcionamiento tienen un claro impacto positivo en la cadena de valor de los semiconductores de la Unión a la hora de garantizar la seguridad del suministro y aumentar el número de trabajadores cualificados, teniendo en cuenta, en particular, en qué medida ofrecen capacidad efectiva de producción, de la etapa de fabricación o de la etapa de empaquetado, ensamblado y prueba, o de ambas, a empresas no vinculadas a la instalación, en caso de existir suficiente demanda;
- c) garantizan que no están sujetas a la aplicación extraterritorial de obligaciones de servicio público de terceros países de manera que pueda menoscabarse la capacidad de la empresa de cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 21, apartado 1, y se comprometen a informar a la Comisión cuando surja dicha obligación;
- d) se comprometen a invertir en la próxima generación de chips.

3. En aquellos casos en que una fundición abierta de la UE ofrezca capacidad efectiva de producción a empresas no vinculadas al operador de la instalación, establecerá y mantendrá una separación funcional adecuada y efectiva de los procesos de diseño y fabricación, a fin de garantizar la protección de la información obtenida en cada fase.

4. A efectos de invertir en la próxima generación de chips de conformidad con el apartado 2, letra d), las fundiciones abiertas de la UE tendrán acceso prioritario a las líneas piloto establecidas de conformidad con el artículo 5, letra b). Tal acceso prioritario se entenderá sin perjuicio del acceso efectivo a las líneas piloto por parte de otras empresas interesadas.

Artículo 12. Solicitud y reconocimiento

1. Cualquier empresa o consorcio de empresas (en lo sucesivo, «el solicitante») podrá presentar una solicitud a la Comisión para que la instalación prevista del solicitante sea reconocida como instalación de producción integrada o fundición abierta de la UE.

2. La Comisión, en consulta con el Consejo Europeo de Semiconductores, evaluará la solicitud mediante un proceso equitativo y transparente basado en los siguientes elementos:

- a) el cumplimiento de los criterios establecidos en el artículo 10, apartado 2, o en el artículo 11, apartado 2, respectivamente;
- b) un plan de negocio que evalúe la viabilidad financiera del proyecto, que incluya información sobre cualquier ayuda pública prevista;
- c) la experiencia demostrada del solicitante en la instalación y explotación de instalaciones similares;
- d) la presentación de un documento justificativo adecuado que demuestre la disposición del Estado o Estados miembros en los que el solicitante tenga la intención de establecer su instalación para facilitar la creación de dicha instalación.

La Comisión tramitará la solicitud, adoptará oportunamente su decisión y la notificará al solicitante.

3. La Comisión supervisará las actividades de las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE. En aquellos casos en que la Comisión constate que una instalación ha dejado de cumplir los criterios establecidos en el artículo 10, apartado 2, o en el artículo 11, apartado 2, respectivamente, notificará sus conclusiones al Consejo Europeo de Semiconductores. Una vez se haya consultado al Consejo Europeo de Semiconductores y se haya escuchado a la instalación, la Comisión podrá derogar la decisión por la que se concede a una instalación la condición de instalación de producción integrada o de fundición abierta de la UE.

4. La Comisión, previa consulta al Consejo Europeo de Semiconductores, podrá revocar una decisión por la que se reconozca la condición de instalación de producción integrada o de fundición abierta de la UE si el reconocimiento se basa en una solicitud con información incorrecta.

5. Las instalaciones que dejen de ser instalaciones de producción integrada y fundiciones abiertas de la UE perderán todos los derechos relacionados con el reconocimiento de esta condición derivados del presente Reglamento.

Artículo 13. Interés y apoyo públicos

1. Se considerará que las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE contribuyen a la seguridad del suministro de semiconductores en la Unión y que, por tanto, redundan en interés público.

2. A fin de lograr la seguridad del suministro en la Unión, los Estados miembros podrán, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado, aplicar regímenes de apoyo y prestar apoyo administrativo a las instalaciones de producción integrada y a las fundiciones abiertas de la UE de conformidad con el artículo 14.

Artículo 14. Agilización nacional de los procedimientos de concesión de autorizaciones

1. Los Estados miembros velarán por que las solicitudes administrativas relativas a la planificación, construcción y explotación de instalaciones de producción integrada y fundiciones abiertas de la UE se tramiten de manera eficiente y oportuna. A tal fin, todas las autoridades nacionales afectadas velarán por que se dé a estas solicitudes el tratamiento más rápido legalmente posible.

2. En aquellos casos en que tal estatuto exista en la legislación nacional, se asignará, a las instalaciones de producción integrada y a las fundiciones abiertas de la UE, el estatuto de la máxima importancia nacional posible y se las tratará como tal en los procesos de concesión de autorizaciones, y en particular en los relativos a las evaluaciones medioambientales y, si así lo dispone la legislación nacional, en la ordenación del territorio.

3. La seguridad del suministro de semiconductores puede considerarse una razón imperiosa de interés público de primer orden en el sentido del artículo 6, apartado 4, y del artículo 16, apartado 1, letra c), de la Directiva 92/43/CEE, y de interés público

superior en el sentido del artículo 4, apartado 7, de la Directiva 2000/60/CE. Por lo tanto, la planificación, la construcción y la explotación de instalaciones de producción integrada y de fundiciones abiertas de la UE pueden considerarse de interés público superior, siempre que se cumplan las demás condiciones establecidas en dichas disposiciones.

4. Para cada instalación de producción integrada y fundición abierta de la UE, el Estado miembro de que se trate designará a una autoridad responsable de facilitar y coordinar las solicitudes administrativas relacionadas con la planificación, la construcción y la explotación. La autoridad designará un coordinador que actuará como punto de contacto único para la instalación de producción integrada o la fundición abierta de la UE. La autoridad podrá crear un grupo de trabajo en el que estén representadas todas las autoridades que intervienen en las solicitudes administrativas, con el fin de elaborar un calendario de concesión de autorizaciones y de supervisar y coordinar su ejecución. Si la creación de una instalación de producción integrada o de una fundición abierta de la UE requiere que se tomen decisiones en dos o más Estados miembros, las autoridades respectivas adoptarán todas las medidas necesarias en pro de una cooperación y coordinación eficientes y eficaces entre ellas.

Capítulo IV. Supervisión y respuesta a las crisis

Sección 1. Supervisión

Artículo 15. Supervisión y alerta

1. Los Estados miembros supervisarán periódicamente la cadena de valor de los semiconductores. En particular:

a) supervisarán los indicadores de alerta temprana identificados con arreglo al artículo 16;

b) supervisarán la disponibilidad e integridad de los servicios y bienes suministrados por los agentes clave del mercado identificados con arreglo al artículo 17.

Los Estados miembros comunicarán las conclusiones pertinentes al Consejo Europeo de Semiconductores en forma de actualizaciones periódicas.

2. Los Estados miembros invitarán a los principales usuarios de semiconductores y a otras partes interesadas pertinentes a que faciliten información sobre las fluctuaciones significativas de la demanda y las alteraciones conocidas de su cadena de suministro. Para facilitar el intercambio de información, los Estados miembros establecerán un mecanismo y una estructura administrativa para estas actualizaciones.

3. Las autoridades nacionales competentes designadas con arreglo al artículo 26, apartado 1, podrán solicitar información a organizaciones representativas de empresas o a empresas que operen a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores en aquellos casos en que sea necesario y proporcionado a efectos del apartado 1. En tal caso, las autoridades nacionales competentes prestarán especial atención a las pymes, a fin de minimizar la carga administrativa derivada de la solicitud y favorecerán las soluciones digitales para obtener dicha información. Toda información obtenida en virtud del presente apartado será tratada de conformidad con las obligaciones de confidencialidad establecidas en el artículo 27.

4. En aquellos casos en que un Estado miembro tenga conocimiento de una posible crisis en el sector de los semiconductores o de una fluctuación significativa de la demanda o disponga de información concreta y fiable sobre la materialización de cualquier otro factor de riesgo o acontecimiento, alertará inmediatamente de ello a la Comisión («alerta temprana»).

5. En aquellos casos en que la Comisión tenga conocimiento de una posible crisis en el sector de los semiconductores, de una fluctuación significativa de la demanda o disponga de información concreta y fiable sobre la materialización de cualquier otro factor de riesgo o acontecimiento, sobre la base de una alerta de un Estado miem-

bro facilitada de conformidad con el apartado 4, o a través de otras fuentes, como la información procedente de socios internacionales, deberá, sin demora injustificada:

a) convocar una reunión extraordinaria del Consejo Europeo de Semiconductores para coordinar las siguientes acciones:

1) evaluar si está justificada la activación de la fase de crisis a que se refiere el artículo 18;

2) debatir si puede ser apropiado, necesario y proporcionado que los Estados miembros adquieran conjuntamente semiconductores, productos intermedios o materias primas afectados o amenazados por una posible crisis en el sector de los semiconductores («contratación coordinada»);

b) entablará consultas o cooperará, en nombre de la Unión, con los terceros países pertinentes con el fin de buscar soluciones de cooperación para hacer frente a las alteraciones de la cadena de suministro, de conformidad con las obligaciones internacionales. Esto podrá requerir, en su caso, coordinación en los foros internacionales pertinentes.

6. La contratación coordinada a que se refiere el apartado 5, letra a), inciso ii), será llevada a cabo por los Estados miembros de conformidad con las normas establecidas en el artículo 38 de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁶.

7. Las autoridades nacionales competentes designadas con arreglo al artículo 26, apartado 1, elaborarán una cartografía de las empresas que operen a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores en su territorio nacional, que incluirá información no confidencial sobre los servicios o productos, así como información de contacto. Notificarán esta lista y cualquier actualización posterior a la Comisión. Previa consulta al Consejo Europeo de Semiconductores, la Comisión podrá publicar orientaciones para especificar en mayor medida la información que debe recogerse y definir las especificaciones técnicas y los formatos.

Artículo 16. Evaluación de riesgos e indicadores de alerta temprana de la Unión

1. Previa consulta al Consejo Europeo de Semiconductores, la Comisión evaluará los riesgos que puedan alterar, poner en peligro o perjudicar el suministro de semiconductores (evaluación de riesgos de la Unión). En la evaluación de riesgos de la Unión, la Comisión establecerá los indicadores de alerta temprana.

2. La Comisión revisará la evaluación de riesgos de la Unión, incluidos los indicadores de alerta temprana, según sea necesario.

3. Al supervisar la cadena de valor de los semiconductores de conformidad con el artículo 15, los Estados miembros supervisarán los indicadores de alerta temprana establecidos por la Comisión.

Artículo 17. Agentes clave del mercado

1. Los Estados miembros identificarán a los agentes clave del mercado a lo largo de las cadenas de suministro de semiconductores en su territorio nacional, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

a) el número de otras empresas de la Unión que dependen de los servicios o de los bienes proporcionados por un agente del mercado;

b) la cuota de mercado de dichos servicios o bienes del agente clave del mercado a escala mundial o de la Unión;

c) la importancia de un agente del mercado para mantener un nivel suficiente de suministro de un bien o servicio en la Unión, teniendo en cuenta la disponibilidad de otros medios para proporcionar dicho bien o servicio;

⁶⁶. Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

d) el impacto que una alteración del suministro del bien o servicio proporcionado por el agente del mercado pueda tener en la cadena de suministro de semiconductores de la Unión y en los mercados dependientes.

2. Al supervisar la cadena de valor de los semiconductores de conformidad con el artículo 15, los Estados miembros, previa consulta al Consejo Europeo de Semiconductores, realizarán un seguimiento de la disponibilidad e integridad de los servicios o bienes que proporcionan los agentes clave del mercado.

Sección 2. Fase de crisis de suministro de semiconductores

Artículo 18. Activación de la fase de crisis

1. Se considerará que existe una crisis en el sector de los semiconductores cuando se produzcan alteraciones graves en el suministro de semiconductores que provoquen una escasez significativa que:

- a) entrañe retrasos significativos o efectos negativos significativos en uno o más sectores económicos importantes de la Unión, o
- b) impida el suministro, la reparación y el mantenimiento de productos esenciales utilizados por sectores críticos.

2. En aquellos casos en que una evaluación de la Comisión aporte pruebas concretas, graves y fiables de una crisis en el sector de los semiconductores, la Comisión podrá activar la fase de crisis mediante actos de ejecución de conformidad con el artículo 33, apartado 2. La duración de la activación se especificará en el acto de ejecución. En aquellos casos en que, habida cuenta del alcance y la gravedad de la crisis en el sector de los semiconductores, existan razones imperiosas de urgencia debidamente justificadas que así lo exijan, se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 33, apartado 3, a los actos de ejecución adoptados en virtud del presente artículo.

3. Antes de que expire el período iniciado con la activación de la fase de crisis, la Comisión, previa consulta al Consejo Europeo de Semiconductores, evaluará si debe prolongarse la activación de la fase de crisis. Si la evaluación llega a la conclusión de que procede prorrogar dicha activación, la Comisión podrá hacerlo mediante actos de ejecución. La duración de la prórroga se especificará en los actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 33, apartado 2. La Comisión podrá decidir en repetidas ocasiones prorrogar la activación de la fase de crisis en aquellos casos en que proceda.

4. Durante la fase de crisis, la Comisión, a petición de un Estado miembro o por iniciativa propia, convocará reuniones extraordinarias del Consejo Europeo de Semiconductores, cuando se estime necesario. Los Estados miembros colaborarán estrechamente con la Comisión y coordinarán todas las medidas nacionales adoptadas en relación con la cadena de suministro de semiconductores en el seno del Consejo Europeo de Semiconductores.

5. Al expirar el período de duración para el que se ha activado la fase de crisis, dejarán de aplicarse las medidas adoptadas de conformidad con los artículos 20, 21 y 22. La Comisión revisará la evaluación de riesgos de la Unión de conformidad con el artículo 16, apartado 2, a más tardar seis meses después de la expiración del período de duración de la fase de crisis.

Artículo 19. Caja de herramientas de emergencia

1. En aquellos casos en que se active la fase de crisis y se considere que procede para hacer frente a la crisis en el sector de los semiconductores en la Unión, la Comisión adoptará la medida prevista en el artículo 20 en las condiciones establecidas en el mismo. Además, la Comisión podrá adoptar las medidas contempladas tanto en el artículo 21 como en el artículo 22 en las condiciones que en ellos se establecen.

2. Previa consulta al Consejo Europeo de Semiconductores, la Comisión podrá limitar las medidas previstas en los artículos 21 y 22 a determinados sectores críti-

cos cuyo funcionamiento se vea alterado o amenazado con sufrir alteraciones debido a la crisis en el sector de los a los semiconductores.

3. En aquellos casos en que se active la fase de crisis y se considere que procede para hacer frente a la crisis en el sector de los semiconductores en la Unión, el Consejo Europeo de Semiconductores podrá:

a) evaluar el impacto de la posible aplicación de medidas de protección, en particular si la situación del mercado corresponde a una escasez significativa de un producto esencial con arreglo al Reglamento (UE) 2015/479, y presentar un dictamen a la Comisión;

b) evaluar nuevas medidas de emergencia pertinentes y eficaces y asesorar al respecto.

4. El recurso a las medidas a que se refiere el apartado 1 será proporcionado y se limitará a lo necesario para hacer frente a alteraciones graves de funciones sociales o actividades económicas vitales en la Unión y deberá redundar en el interés superior de la Unión. El recurso a estas medidas evitará imponer una carga administrativa desproporcionada a las pymes.

5. La Comisión informará periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo de cualquier medida adoptada de conformidad con el apartado 1 y explicará los motivos de su decisión.

6. Previa consulta al Consejo Europeo de Semiconductores, la Comisión podrá publicar orientaciones sobre la ejecución y la utilización de las medidas de emergencia.

Artículo 20. Recogida de información

1. Previa consulta al Consejo Europeo de Semiconductores, la Comisión solicitará a las organizaciones representativas de las empresas o, en caso necesario, a las empresas que operan a lo largo de la cadena de suministro de semiconductores, que informen a la Comisión sobre sus capacidades teóricas de producción, sus capacidades efectivas de producción y las alteraciones primarias actuales, y que faciliten otros datos existentes necesarios para evaluar la naturaleza de la crisis en el sector de los semiconductores o para identificar y evaluar posibles medidas de mitigación o de emergencia a escala nacional o de la Unión.

2. La solicitud de información indicará su base jurídica, será proporcionada en cuanto a la granularidad y el volumen de los datos y la frecuencia de acceso a los datos solicitados, tendrá en cuenta los objetivos legítimos de la empresa y el coste y el esfuerzo necesarios para facilitar los datos, y establecerá el plazo en el que debe facilitarse la información. Asimismo, indicará las sanciones previstas en el artículo 28.

3. Estarán obligados a facilitar la información solicitada en nombre de la empresa o de la asociación de empresas afectadas los propietarios de las empresas o sus representantes y, en el caso de personas jurídicas, sociedades o asociaciones sin personalidad jurídica, las personas encargadas de representarlas de acuerdo con la ley o con los estatutos. Los abogados debidamente habilitados podrán facilitar la información en nombre de sus clientes. Estos últimos seguirán siendo plenamente responsables si la información presentada es incompleta, incorrecta o engañosa.

4. En caso de que una empresa facilite información incorrecta, incompleta o engañosa en respuesta a una solicitud formulada en virtud del presente artículo, o no facilite la información en el plazo establecido, se le impondrán multas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 28.

5. En caso de que una empresa establecida en la Unión sea objeto de una solicitud de información relativa a sus actividades en relación con los semiconductores procedente de un tercer país, informará de ello a la Comisión de manera que esta pueda solicitar información similar. La Comisión informará al Consejo Europeo de Semiconductores de la existencia de dicha solicitud procedente de un tercer país.

Artículo 21. Pedidos calificados de prioritarios

1. En aquellos casos en que sea necesario y proporcionado a fin de garantizar el funcionamiento de todos o algunos sectores críticos, la Comisión podrá obligar a las instalaciones de producción integrada y a las fundiciones abiertas de la UE a aceptar un pedido de productos pertinentes para la crisis y a darle prioridad («pedido calificado de prioritario»). Esta obligación prevalecerá sobre cualquier obligación de ejecución de Derecho público o privado.

2. La obligación prevista en el apartado 1 también puede imponerse a otras empresas de semiconductores que hayan aceptado tal posibilidad en el contexto de la recepción de ayudas públicas.

3. Cuando una empresa de semiconductores establecida en la Unión esté sujeta a una medida de pedido calificado de prioritario de un tercer país, informará de ello a la Comisión. En caso de que dicha obligación afecte significativamente al funcionamiento de determinados sectores críticos, la Comisión podrá obligar a dicha empresa a aceptar pedidos de productos pertinentes para la crisis y a darles prioridad, de conformidad con los apartados 4, 5 y 6.

4. Las obligaciones previstas en los apartados 1, 2 y 3 serán adoptadas por la Comisión mediante una Decisión. Esta se adoptará de conformidad con todas las obligaciones jurídicas de la Unión aplicables, teniendo en cuenta las circunstancias del caso y, entre otros, los principios de necesidad y proporcionalidad. La Decisión tendrá en cuenta, en particular, los objetivos legítimos de la empresa afectada y el coste y el esfuerzo necesarios para cualquier cambio en la secuencia de producción. En su Decisión, la Comisión indicará la base jurídica del pedido considerado prioritario, fijará el plazo en el que se ejecutará el pedido y, en su caso, especificará el producto y la cantidad, e indicará las sanciones previstas en el artículo 28 en caso de incumplimiento de la obligación. El pedido calificado de prioritario se hará a un precio justo y razonable.

5. La empresa afectada estará obligada a aceptar un pedido calificado de prioritario y a darle prioridad. La empresa podrá solicitar a la Comisión que revise el pedido calificado de prioritario si lo considera debidamente justificado por alguno de los motivos siguientes:

a) si la empresa no puede ejecutar el pedido calificado de prioritario por falta de capacidad teórica de producción o de capacidad efectiva de producción, incluso otorgando un trato preferente al pedido;

b) si la aceptación del pedido supone una carga económica excesiva y conlleva especiales dificultades para la empresa.

6. En aquellos casos en que una empresa sea obligada a aceptar un pedido calificado de prioritario y a darle prioridad, no será responsable de los incumplimientos de las obligaciones contractuales necesarios para ejecutar los pedidos calificados de prioritarios. La responsabilidad quedará excluida solamente en la medida en que el incumplimiento de las obligaciones contractuales fue necesario para el cumplimiento de la priorización encomendada.

Artículo 22. Compras comunes

1. A petición de dos o más Estados miembros, la Comisión podrá establecer un mandato para actuar como central de compras en nombre de los Estados miembros participantes (en lo sucesivo, «Estados miembros participantes») para su contratación pública de productos pertinentes para la crisis en determinados sectores críticos (en lo sucesivo, «compras comunes»).

2. La Comisión, en consulta con el Consejo Europeo de Semiconductores, evaluará la utilidad, la necesidad y la proporcionalidad de la solicitud. En aquellos casos en que la Comisión no tenga intención de aprobar la solicitud, informará de ello a los Estados miembros interesados y al Consejo Europeo de Semiconductores y expondrá los motivos de su negativa.

3. La Comisión elaborará una propuesta de acuerdo marco para su firma por los Estados miembros participantes. En él se organizará detalladamente la compra común a que se refiere el apartado 1.

4. La contratación pública en virtud del presente Reglamento será efectuada por la Comisión de conformidad con las normas establecidas en el Reglamento Financiero para su propia contratación pública. La Comisión podrá tener la capacidad y la responsabilidad, en nombre de todos los Estados miembros participantes, de celebrar contratos con agentes económicos, incluidos los fabricantes de productos pertinentes para hacer frente a la crisis, relativos a la compra de dichos productos o a la financiación anticipada de la producción o el desarrollo de dichos productos, a cambio de un derecho prioritario sobre el resultado.

5. En aquellos casos en que la contratación pública de productos pertinentes para hacer frente a la crisis incluya financiación con cargo al presupuesto de la Unión, podrán establecerse condiciones particulares en acuerdos específicos con los agentes económicos.

6. La Comisión llevará a cabo los procedimientos de contratación pública y celebrará los contratos con los agentes económicos en nombre de los Estados miembros participantes. La Comisión invitará a los Estados miembros participantes a designar representantes para que participen en la preparación de los procedimientos de contratación pública. El despliegue y el uso de los productos adquiridos seguirán siendo responsabilidad de los Estados miembros participantes.

Capítulo V. Gobernanza

Sección 1. Consejo Europeo de Semiconductores

Artículo 23. Creación y funciones del Consejo Europeo de Semiconductores

1. Se crea el Consejo Europeo de Semiconductores.

2. El Consejo Europeo de Semiconductores proporcionará a la Comisión asesoramiento y asistencia con arreglo al presente Reglamento, en particular:

- a) asesorando sobre la iniciativa al Consejo de Autoridades Públicas de la Empresa Común de Chips;
- b) intercambiando información sobre el funcionamiento de las instalaciones de producción integrada y las fundiciones abiertas de la UE;
- c) debatiendo y preparando la identificación de sectores y tecnologías específicos con un posible gran impacto social y que, por ello, sean importantes en materia de seguridad, lo cual requiere una certificación de productos de confianza;
- d) abordando los problemas de supervisión y de respuesta a las crisis;
- e) asesorando sobre la ejecución coherente del presente Reglamento, facilitando la cooperación entre los Estados miembros e intercambiando información sobre cuestiones relacionadas con el presente Reglamento.

3. El Consejo Europeo de Semiconductores apoyará a la Comisión en la cooperación internacional, incluida la recogida de información y la evaluación de crisis, en consonancia con las obligaciones internacionales.

4. El Consejo Europeo de Semiconductores garantizará la coordinación, la cooperación y el intercambio de información, en aquellos casos en que proceda, con las estructuras pertinentes de respuesta y de preparación frente a las crisis establecidas en virtud del Derecho de la Unión.

Artículo 24. Estructura del Consejo Europeo de Semiconductores

1. El Consejo Europeo de Semiconductores estará compuesto por representantes de los Estados miembros y estará presidido por un representante de la Comisión.

2. Cada punto de contacto único nacional a que se refiere el artículo 26, apartado 3, nombrará a un representante de alto nivel en el Consejo Europeo de Semiconductores. En aquellos casos en que sea pertinente por lo que se refiere a la función

y los conocimientos especializados, un Estado miembro podrá contar con más de un representante en relación con diferentes tareas del Consejo Europeo de Semiconductores. Cada miembro del Consejo Europeo de Semiconductores tendrá un suplente.

3. A propuesta de la Comisión y de acuerdo con ella, el Consejo Europeo de Semiconductores adoptará su reglamento interno por mayoría simple de sus miembros.

4. La Comisión podrá crear subgrupos permanentes o temporales con el fin de examinar cuestiones específicas. Cuando proceda, la Comisión podrá invitar a dichos subgrupos, en calidad de observadores, a organizaciones que representen los intereses de la industria de semiconductores, incluida la Alianza industrial sobre tecnologías de procesadores y semiconductores y a usuarios de semiconductores a escala de la Unión. Se creará un subgrupo que incluirá a las organizaciones de investigación y tecnología de la Unión, con el fin de examinar aspectos específicos de las orientaciones tecnológicas estratégicas e informar al respecto al Consejo Europeo de Semiconductores.

Artículo 25. Funcionamiento del Consejo Europeo de Semiconductores

1. El Consejo Europeo de Semiconductores celebrará reuniones ordinarias una vez al año, como mínimo. Podrá celebrar reuniones extraordinarias a petición de la Comisión o de un Estado miembro y con arreglo a lo dispuesto en los artículos 15 y 18.

2. El Consejo Europeo de Semiconductores celebrará reuniones aparte para las funciones a que se refiere el artículo 23, apartado 2, letra a), y para las tareas contempladas en el artículo 23, apartado 2, letras b), c) y d).

3. La presidencia convocará las reuniones y elaborará el orden del día de conformidad con las tareas del Consejo Europeo de Semiconductores en virtud del presente Reglamento y con su reglamento interno. La Comisión prestará apoyo administrativo y analítico a las actividades del Consejo Europeo de Semiconductores de conformidad con el artículo 23.

4. La Comisión podrá nombrar observadores para que participen en las reuniones, según proceda. La Comisión podrá invitar a participar en las reuniones del Consejo Europeo de Semiconductores, con carácter puntual, a expertos con conocimientos específicos, incluidos los de las organizaciones de partes interesadas pertinentes, en relación con un asunto incluido en el orden del día. La Comisión podrá facilitar los intercambios entre el Consejo Europeo de Semiconductores y otros órganos, oficinas, agencias y grupos consultivos de la Unión. La Comisión invitará a un representante del Parlamento Europeo al Consejo Europeo de Semiconductores en calidad de observador. La Comisión garantizará la participación de otras instituciones y órganos pertinentes de la Unión en el Consejo Europeo de Semiconductores en calidad de observadores en lo que respecta a las reuniones relativas al capítulo IV sobre *supervisión y respuesta a las crisis*. Los observadores y expertos no tendrán derecho de voto ni participarán en la formulación de dictámenes, recomendaciones o asesoramiento del Consejo Europeo de Semiconductores y sus subgrupos.

5. El Consejo Europeo de Semiconductores adoptará las medidas necesarias para garantizar el manejo y el tratamiento seguros de la información confidencial.

Sección 2. Autoridades nacionales competentes

Artículo 26. Designación de las autoridades nacionales competentes y de los puntos de contacto únicos

1. Cada Estado miembro designará una o varias autoridades nacionales competentes con el fin de garantizar la aplicación y ejecución del presente Reglamento a nivel nacional.

2. En aquellos casos en que los Estados miembros designen más de una autoridad nacional competente, establecerán claramente las responsabilidades respectivas

de las autoridades correspondientes y velarán por que cooperen de manera eficaz y eficiente para desempeñar sus funciones en virtud del presente Reglamento, en particular en lo que respecta a la designación y las actividades del punto de contacto único nacional a que se refiere el apartado 3.

3. Cada Estado miembro designará un punto de contacto único nacional para ejercer una función de enlace, a fin de garantizar la cooperación transfronteriza con las autoridades nacionales competentes de otros Estados miembros, con la Comisión y con el Consejo Europeo de Semiconductores («punto de contacto único»). Si un Estado miembro designa únicamente una autoridad competente, dicha autoridad también será el punto de contacto único.

4. Cada Estado miembro notificará a la Comisión la designación de la autoridad nacional competente y, en su caso, los motivos para designar más de una autoridad nacional competente, y del punto de contacto único nacional, así como sus tareas y responsabilidades precisas en virtud del presente Reglamento, sus datos de contacto y cualquier modificación posterior de estos elementos.

5. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales competentes, incluido el punto de contacto único designado, ejerzan sus competencias de manera imparcial, transparente y a su debido tiempo y dispongan de las competencias y de los recursos técnicos, financieros y humanos adecuados para desempeñar sus funciones en virtud del presente Reglamento.

6. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales competentes celebren consultas y cooperen con otras autoridades nacionales pertinentes, así como con las partes interesadas correspondientes, en aquellos casos en que proceda y de conformidad con el Derecho de la Unión y el nacional. La Comisión facilitará el intercambio de experiencias entre las autoridades nacionales competentes.

Capítulo VI. Confidencialidad y sanciones

Artículo 27. Tratamiento de la información confidencial

1. La Comisión y las autoridades nacionales competentes, sus funcionarios, agentes y otras personas que trabajen bajo la supervisión de dichas autoridades, así como los funcionarios y agentes de otras autoridades de los Estados miembros, se abstendrán de divulgar la información que hayan obtenido o intercambiado en aplicación del presente Reglamento y que, por su naturaleza, esté amparada por la obligación de secreto profesional. Respetarán la confidencialidad de la información y los datos obtenidos en el desempeño de sus funciones y actividades, de manera que se protejan, en particular, los derechos de propiedad intelectual y la información empresarial sensible o los secretos comerciales. Esta obligación se aplicará a todos los representantes de los Estados miembros, los observadores, los expertos y otros participantes que asistan a las reuniones del Consejo Europeo de Semiconductores de conformidad con el artículo 23, y a los miembros del Comité con arreglo al artículo 33, apartado 1.

2. En aquellos casos en que sea necesario, la Comisión y los Estados miembros podrán intercambiar información confidencial con las autoridades reguladoras de terceros países con las que hayan celebrado acuerdos de confidencialidad bilaterales o multilaterales que garanticen un nivel de confidencialidad adecuado.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución, según sea necesario a raíz de la experiencia adquirida en la recogida de información, a fin de especificar las modalidades prácticas para el tratamiento de la información confidencial en el contexto del intercambio de información en virtud del presente Reglamento. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 33, apartado 2.

Artículo 28. Sanciones y multas

1. Si se considera necesario y proporcionado, la Comisión podrá, mediante una Decisión:

a) imponer multas en aquellos casos en que una organización representativa de empresas o una empresa, de forma intencionada o por negligencia grave, facilite información incorrecta, incompleta o engañosa en respuesta a una solicitud presentada de conformidad con el artículo 20, o no facilite la información en el plazo prescrito;

b) imponer multas en aquellos casos en que una empresa, deliberadamente o por negligencia grave, no cumpla la obligación de informar a la Comisión sobre una obligación con un tercer país, de conformidad con el artículo 20, apartado 5, y el artículo 21, apartado 3;

c) imponer multas coercitivas en aquellos casos en que una empresa, de forma deliberada o por negligencia grave, no cumpla la obligación de dar prioridad a la producción de productos relacionados con la crisis de conformidad con el artículo 21.

2. Las multas impuestas en los casos contemplados en el apartado 1, letras a) y b), no excederán de 300 000 EUR.

3. Las multas coercitivas impuestas en los casos a que se refiere el apartado 1, letra c), no superarán el 1,5% del volumen de negocios diario medio del ejercicio anterior por cada día laborable de incumplimiento de la obligación con arreglo al artículo 21, calculado a partir de la fecha establecida en la decisión.

4. Al fijar el importe de la multa coercitiva, se tomarán en consideración la naturaleza, gravedad y duración de la infracción, teniendo debidamente en cuenta los principios de proporcionalidad y oportunidad.

5. En aquellos casos en que la empresa haya cumplido la obligación que la multa coercitiva pretendía hacer cumplir, la Comisión podrá fijar el importe definitivo de esta en una cifra inferior a la que resultaría con arreglo a la decisión inicial.

6. El Tribunal de Justicia de las Unión Europea tendrá competencia jurisdiccional plena para revisar las decisiones por las cuales la Comisión haya impuesto una multa coercitiva. Podrá anular, reducir o incrementar la sanción o multa coercitiva impuesta.

Artículo 29. Plazo de prescripción para la imposición de multas y multas coercitivas

1. Los poderes atribuidos a la Comisión en virtud del artículo 28 estarán sujetos a los siguientes plazos de prescripción:

a) dos años en caso de infracción de las disposiciones sobre las solicitudes de información con arreglo al artículo 20;

b) dos años en caso de incumplimiento de las disposiciones relativas a la obligación de información con arreglo al artículo 20, apartado 5, y al artículo 21, apartado 3;

c) tres años en caso de incumplimiento de las disposiciones relativas a la obligación de dar prioridad a la producción de productos pertinentes para hacer frente a la crisis de conformidad con el artículo 21.

2. El plazo de prescripción comenzará a contar a partir del día en que se cometa la infracción. No obstante, en el caso de infracciones continuadas o reiteradas, el plazo de prescripción comenzará a contar el día en que cese la infracción.

3. Toda acción adoptada por la Comisión o las autoridades competentes de los Estados miembros encaminada a garantizar el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento interrumpirá el plazo de prescripción.

4. La interrupción del plazo de prescripción se aplicará a todas las partes consideradas responsables de participar en la infracción.

5. Tras cada interrupción, el plazo comenzará a contarse desde el inicio. No obstante, se habrá alcanzado la prescripción a más tardar el día en que se cumpla un plazo igual al doble del de la prescripción sin que la Comisión haya impuesto ninguna sanción ni multa coercitiva. Dicho plazo se prorrogará por el tiempo durante el cual el plazo de prescripción se suspenda debido a que la decisión de la Comisión es objeto de un procedimiento pendiente ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Artículo 30. Prescripción en materia de ejecución de sanciones

1. Los poderes de la Comisión para hacer cumplir las decisiones adoptadas en aplicación del artículo 28 estarán sujetos a un plazo de prescripción de tres años.

2. El plazo comenzará a contar a partir del día en que la decisión sea firme.

3. Quedará suspendido el plazo de prescripción para la ejecución de sanciones y de multas coercitivas:

a) por la notificación de una decisión que modifique el importe inicial de la sanción o de la multa coercitiva o que rechace una solicitud tendente a obtener tal modificación;

b) por cualquier acción de la Comisión, o de un Estado miembro que actúe a instancia de la Comisión, que esté destinada a la recaudación por vía ejecutiva de la sanción o la multa coercitiva.

4. Tras cada interrupción, el plazo comenzará a contarse desde el inicio.

5. Quedará suspendido el plazo de prescripción para la ejecución de sanciones y multas coercitivas:

a) durante el plazo otorgado para el pago;

b) mientras dure la suspensión del cobro por vía ejecutiva en virtud de una decisión del Tribunal de Justicia.

Artículo 31. Derecho a ser oído para la imposición de sanciones o multas coercitivas

1. Antes de adoptar una decisión de conformidad con el apartado 28, la Comisión ofrecerá a la empresa o a las organizaciones representativas de las empresas en cuestión la oportunidad de ser oídas sobre:

a) las conclusiones preliminares de la Comisión, incluido cualquier asunto respecto del cual la Comisión haya formulado objeciones;

b) las medidas que la Comisión se proponga adoptar en vista de las conclusiones preliminares con arreglo a la letra a) del presente apartado.

2. Las empresas y las asociaciones de empresas en cuestión podrán presentar sus observaciones a las conclusiones preliminares de la Comisión en un plazo que esta fijará en sus conclusiones preliminares y que no podrá ser inferior a catorce días.

3. La Comisión basará sus decisiones únicamente en las objeciones sobre las que las empresas y las asociaciones de empresas en cuestión hayan podido formular observaciones.

4. Los derechos de defensa de la empresa o asociación de empresas en cuestión se respetarán plenamente en cualquier procedimiento. La empresa o la asociación de empresas en cuestión tendrán derecho a acceder al expediente de la Comisión conforme a las condiciones de una divulgación negociada, a reserva del interés legítimo de las empresas de proteger sus secretos empresariales. El derecho de acceso al expediente no se extenderá a la información confidencial ni a los documentos internos de la Comisión o de las autoridades de los Estados miembros. En particular, el derecho de acceso no se extenderá a los intercambios de correspondencia entre la Comisión y las autoridades de los Estados miembros. Lo dispuesto en el presente apartado no será óbice para que la Comisión divulgue y utilice la información necesaria para demostrar una infracción.

Capítulo VII. Delegación de poderes y procedimiento de comité

Artículo 32. Ejercicio de la delegación

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

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 9, apartados 2 y 3, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente acto legislativo.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 9, apartados 2 y 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en 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 simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 9, apartados 2 y 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 33. Comité

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

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011, en relación con su artículo 5.

Capítulo VIII. Disposiciones finales

Artículo 34. Modificaciones del Reglamento (UE) 2021/694, por el que se establece el Programa Europa Digital y se deroga la Decisión (UE) 2015/2240

1. El Reglamento (UE) n.º 2021/694 queda modificado como sigue:

1) En el *artículo 3, apartado 2*, se añade la letra f) siguiente:

f) objetivo específico 6: Semiconductores.».

2) Se inserta el artículo 8 *bis* siguiente:

«Artículo 8 *bis*. Objetivo específico 6 - Semiconductores

La contribución financiera de la Unión en virtud del objetivo específico 6 - Semiconductores perseguirá los objetivos establecidos en el artículo 4, letras a) a d), del Reglamento XX/XX del Parlamento Europeo y del Consejo.».

3) En el *artículo 9, los apartados 1 y 2*, se modifican como sigue:

«Artículo 9. Presupuesto

1. La dotación financiera para la ejecución del Programa, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de diciembre 2027, será de 8 638 000 000 EUR a precios corrientes.

2. La distribución indicativa del importe indicado en el apartado 1 será la siguiente:

2 076 914 000 EUR para el objetivo específico 1 - Informática de alto rendimiento;

1 841 956 000 EUR para el objetivo específico 2 - Inteligencia artificial;

1 529 566 000 EUR para el objetivo específico 3 - Ciberseguridad y confianza;

517 347 000 EUR para el objetivo específico 4 - Capacidades digitales avanzadas;

1 022 217 000 EUR para el objetivo específico 5 - Despliegue y mejor uso de la capacidad digital e interoperabilidad;

1 650 000 000 EUR para el objetivo específico 6 - Semiconductores.».

4) En el *artículo 11*, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La cooperación con los terceros países y organizaciones a que se refiere el apartado 1 del presente artículo en relación con los objetivos específicos 1, 2, 3 y 6 estará sujeta a lo dispuesto en el artículo 12.».

5) En el *artículo 12*, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. En caso de que existan motivos de seguridad debidamente justificados, el programa de trabajo también podrá estipular que las entidades jurídicas establecidas en países asociados y las entidades jurídicas establecidas en la Unión pero controladas desde terceros países puedan ser admisibles para participar en la totalidad o en una parte de las acciones en el marco de los objetivos específicos 1, 2 y 6, únicamente si cumplen los requisitos que han de cumplir las entidades jurídicas para garantizar la protección de los intereses esenciales de seguridad de la Unión y los Estados miembros y para garantizar la protección de la información de los documentos clasificados. Dichos requisitos se establecerán en el programa de trabajo.».

6) En el *artículo 13*, se añade el apartado 3 siguiente:

«3. Las sinergias del objetivo específico 6 con otros programas de la Unión se describen en el artículo 6 y en el anexo III del Reglamento XX/XX.».

7) El *artículo 14* se modifica como sigue:

El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

8) «1. El Programa se ejecutará en gestión directa, de conformidad con el Reglamento Financiero, o en gestión indirecta confiando determinadas labores de ejecución a los organismos mencionados en el artículo 62, apartado 1, primer párrafo, letra c), del Reglamento Financiero, de conformidad con los artículos 4 a 8 *bis* del presente Reglamento. Los organismos a los que se haya confiado la ejecución del Programa podrán apartarse de las normas de participación y difusión establecidas en el presente Reglamento únicamente si dicha salida está prevista en el acto jurídico por el que se establecen dichos organismos o por el que se les delega tareas de ejecución presupuestaria o, para los organismos a que se refiere el artículo 62, apartado 1, primer párrafo, letra c), incisos ii), iii) o v), del Reglamento Financiero, en aquellos casos en que dicha salida está prevista en el convenio de contribución y las necesidades de funcionamiento específicas de dichos organismos o la naturaleza de la acción lo requieren.».

9) En el *artículo 14*, se añade el apartado siguiente:

«4. En aquellos casos en que se reúnan las condiciones establecidas en el artículo 22 del Reglamento XX/XX, se aplicarán las disposiciones de dicho artículo.».

10) En el *artículo 17*, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Solo serán admisibles las acciones que contribuyan a cumplir los objetivos establecidos en los artículos 3 a 8 *bis*.».

11) En el *anexo I*, se añade el párrafo siguiente:

«Objetivo específico 6 - Semiconductores

Las acciones correspondientes al objetivo específico 6 figuran en el anexo I del Reglamento XX/XX.».

12) En el *anexo II* se añade el párrafo siguiente:

«Objetivo específico 6 - Semiconductores

En el anexo II del Reglamento XX/XX figuran indicadores mensurables para supervisar la ejecución e informar sobre los progresos realizados en relación con el objetivo específico 6.».

13) En el *anexo III* se añade el párrafo siguiente:

«Objetivo específico 6 - Semiconductores. En el anexo III del Reglamento XX/XX figuran las sinergias con programas de la Unión en relación con el objetivo específico 6.».

Artículo 35. Evaluación y revisión

1. A más tardar tres años después de que el presente Reglamento sea aplicable, y posteriormente cada cuatro años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la evaluación y revisión del presente Reglamento. Los informes se harán públicos.

2. A efectos de la evaluación y la revisión, el Consejo Europeo de Semiconductores, los Estados miembros y las autoridades nacionales competentes facilitarán información a la Comisión a petición de esta.

3. Al llevar a cabo la evaluación y revisión, la Comisión tendrá en cuenta las posiciones y conclusiones del Consejo Europeo de Semiconductores, del Parlamento Europeo, del Consejo y de los demás órganos o fuentes pertinentes.

Artículo 36. Entrada en vigor

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 Parlamento Europeo, la presidenta; por el Consejo, el presidente

N. de la r.: La documentació esmentada pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre l'Agència de la Unió Europea per a les Drogues

295-00099/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea de l'1.03.2022

Reg. 37146 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 07.03.2022

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la Agencia de la Unión Europea para las Drogas [COM(2022) 18 final] [COM(2022) 18 final anexo] [2022/0009 (COD)] {SEC(2022) 45 final} {SWD(2022) 8 final} {SWD(2022) 9 final}

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, 12.1.2022, COM(2022) 18 final, 2022/0009 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la Agencia de la Unión Europea para las Drogas {SEC(2022) 45 final} - {SWD(2022) 8 final} - {SWD(2022) 9 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

Las drogas ilegales constituyen un complejo problema de salud y de seguridad que afecta a millones de personas en la UE y en todo el mundo. Según las estimaciones del Informe Europeo sobre Drogas de 2021¹, alrededor de 83 millones de adultos residentes en la UE han consumido drogas ilegales en algún momento de su vida. En 2019 se produjeron al menos 5 150 muertes por sobredosis en la UE, cifra que ha aumentado de manera constante cada año desde 2012, también entre los adolescentes de edades comprendidas entre 15 y 19 años. El informe muestra también el deterioro de la situación por lo que respecta a los volúmenes de cocaína y heroína introducidos en la UE, que se encuentran en máximos históricos. Se producen drogas, en particular drogas sintéticas (anfetaminas y éxtasis), dentro de la UE, tanto para consumo interno como para exportación². Se calcula que el mercado de la droga alcanza un valor minorista mínimo de 30 000 millones EUR al año³, y sigue siendo el mayor mercado delictivo de la UE y una importantísima fuente de ingresos para los grupos de delincuencia organizada⁴.

El cannabis es la droga más consumida. El consumo de heroína y otros opioides sigue siendo el más frecuentemente asociado a las formas más nocivas del consumo de drogas. Cada vez hay más cocaína crack disponible; diferentes drogas ilegales empiezan a ofrecerse también en dosis más pequeñas o paquetes más baratos, considerados más adecuados para el consumo doméstico. Se observa asimismo un aumento del consumo de benzodiazepinas⁵ entre los consumidores de drogas de alto riesgo, presos y algunos grupos con un consumo recreativo de drogas, lo que podría reflejar la elevada disponibilidad y el bajo coste de estas sustancias, así como problemas de salud mental relacionados con la pandemia. Entre las personas que consumen drogas, está muy extendido el policonsumo de sustancias⁶, lo que tiene un efecto perjudicial en la salud pública. Además, el aumento de la disponibilidad de otras drogas, en particular la cocaína y algunas sustancias sintéticas, está asociado a un aumento de los niveles de violencia y otros delitos relacionados con las drogas⁷.

1. Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT), Informe Europeo sobre Drogas 2021, https://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/13838/2021.2256_ES0906.pdf www.emcdda.europa.eu.

2. En 2019, se dismantelaron en Europa más de 370 laboratorios ilegales para la producción de drogas; Informe Europeo sobre Drogas 2021.

3. OEDT/Europol, EU Drug Markets Report 2019 («Informe sobre los mercados de la droga de la UE, 2019», documento no disponible en español), <https://www.emcdda.europa.eu/2019/drug-markets>.

4. Véase Transcrime, From illegal markets to legitimate businesses: the portfolio of organised crime in Europe, 2015, <http://www.transcrime.it/wp-content/uploads/2015/03/OCP-Full-Report.pdf>; Europol, Evaluación de la amenaza de la delincuencia grave y organizada de la Unión Europea (SOCTA), 2021.

5. Esto incluye el consumo indebido de benzodiazepinas desviadas del uso terapéutico o que aparecen como nuevas benzodiazepinas. Las «nuevas benzodiazepinas» se definen como nuevas sustancias psicoactivas que contienen un núcleo de benzodiazepina y que no están controladas por el sistema internacional de control de fármacos.

6. La Organización Mundial de la Salud define el policonsumo de drogas como el consumo de más de una sustancia o de más de un tipo de sustancia por una persona, normalmente al mismo tiempo o una detrás de otra en un breve período de tiempo. Fuente: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44000/9241544686_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

7. OEDT/Europol, EU Drug Markets Report 2019 («Informe sobre los mercados de la droga de la UE 2019», documento no disponible en español), <https://www.emcdda.europa.eu/2019/drug-markets>.

Según los estudios más recientes⁸, los mercados de la droga han sido notablemente resistentes a las perturbaciones causadas por la pandemia. No solo la producción y el tráfico de drogas no se han visto en general afectados, sino que la pandemia ha acarreado también un aumento de los riesgos para las poblaciones marginadas. Durante los confinamientos iniciales relacionados con la pandemia de COVID-19, se observaron algunos cambios en las rutas y los métodos del comercio mayorista, así como perturbaciones y algunas carencias a nivel local. Sin embargo, vendedores y compradores de drogas se han adaptado rápidamente a la nueva situación, en particular haciendo un mayor uso de servicios de mensajería cifrada, aplicaciones de redes sociales, fuentes en línea y servicios de correo y entrega a domicilio. La reducción del consumo de drogas observada durante los confinamientos iniciales desapareció al irse relajando las restricciones a la circulación. Como consecuencia de ello, a mediados de 2021, los niveles de consumo de la mayoría de las drogas volvieron a situarse en los niveles anteriores a la COVID o incluso por encima. Además, no se observó ninguna disminución de la oferta. Por el contrario, se notificaron incautaciones de varias toneladas de cocaína en puertos europeos en 2020 y a principios de 2021, mientras que el cultivo de cannabis y la producción de drogas sintéticas en la Unión Europea continuaron en los niveles anteriores a la pandemia a lo largo de 2020, con un número cada vez mayor de casos de cannabis adulterado con cannabinoides sintéticos. Aunque en toda Europa los servicios de asistencia relacionados con las drogas, incluidos los servicios de bajo umbral, las salas de consumo higiénico de drogas y los servicios de tratamiento residencial y ambulatorio, han vuelto a funcionar, siguen estando limitados por las estrictas medidas aplicadas contra la COVID-19 y funcionan con capacidad reducida.

Esta evolución de la situación requiere una actuación eficaz a nivel de la Unión. La Estrategia de la UE sobre Drogas 2021-2025⁹ y el Plan de Acción de la UE sobre Drogas 2021-2025¹⁰ proporcionan el marco estratégico para ello. En la Estrategia, entre otras cosas, se invita a la Comisión «a presentar una propuesta de revisión de su mandato [del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, OEDT¹¹] tan pronto como sea posible, a fin de garantizar una mayor participación de dicha agencia a la hora de abordar los desafíos actuales y futuros del fenómeno de las drogas»¹². La presente propuesta da cumplimiento a este compromiso.

En 2018/19, la Comisión llevó a cabo la cuarta evaluación del Observatorio de conformidad con los requisitos del Reglamento (CE) n.º 1920/2006¹³. La conclusión fue que, en general, el Observatorio funcionaba bien, pero se podía mejorar más en varios ámbitos, en particular teniendo en cuenta la evolución del fenómeno de la droga.

Esta conclusión se ha visto corroborada durante los contactos periódicos con el Observatorio y sus partes interesadas, en los que se subrayó la creciente desconexión entre la complejidad y la rápida evolución del fenómeno de la droga y lo establecido en el mandato del Observatorio. El Reglamento (CE) n.º 1920/2006 no refleja la realidad actual del fenómeno de la droga y está desfasado con respecto a las tareas que el Observatorio tiene que llevar a cabo para abordar los retos actuales y futuros del fenómeno de la droga.

Por consiguiente, la presente propuesta dispone una **revisión selectiva** del mandato del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, y trata de reforzar

8. OEDT, Informe Europeo sobre Drogas 2021; OEDT, Impact of COVID-19 on drug markets, use, harms and drug services in the community and prisons («Impacto de la COVID-19 en los mercados de la droga, el consumo, los daños y los servicios relacionados con las drogas en la comunidad y en las cárceles», documento no disponible en español), abril de 2021 www.emcdda.europa.eu.

9. DO C 102I de 24.3.2021, p. 1.

10. DO C 272 de 8.7.2021, p. 2.

11. Reglamento (CE) n.º 1920/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, sobre el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (Refundición) (DO L 376 de 27.12.2006, p. 1).

12. Estrategia de la UE sobre Drogas 2021-2025, Prioridad estratégica 11, punto 5.

13. COM(2019) 228.

este mandato para garantizar que la futura Agencia pueda reaccionar eficazmente a los nuevos retos, prestar un mejor apoyo a los Estados miembros y contribuir a la evolución de la situación a nivel internacional. En particular, la propuesta tiene por objeto abarcar expresamente las polisustancias, es decir, otras adicciones basadas en sustancias cuando estas sustancias se toman combinadas con drogas ilegales; reforzar las capacidades de vigilancia y evaluación de las amenazas; crear un laboratorio que garantice que la Agencia tenga a su disposición toda la información forense y toxicológica; consolidar la posición de los puntos focales nacionales para garantizar que puedan proporcionar datos pertinentes; establecer la competencia de la Agencia para desarrollar campañas de prevención y sensibilización a escala de la UE, así como para emitir alertas en caso de que se comercialicen sustancias especialmente peligrosas. Por último, la propuesta aclara el papel de la Agencia en la escena internacional¹⁴. Al mismo tiempo, la propuesta también adaptará el marco institucional de la Agencia al planteamiento común del Parlamento Europeo, el Consejo de la UE y la Comisión Europea sobre las agencias descentralizadas de la UE¹⁵.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La presente propuesta legislativa tiene en cuenta un amplio conjunto de políticas de la UE en el ámbito de la seguridad interior y la salud pública.

Por lo que se refiere a las políticas en materia de drogas, la presente propuesta legislativa tiene en cuenta la Estrategia de la UE sobre Drogas 2021-2025 y el Plan de Acción correspondiente. También tiene en cuenta la modificación del Reglamento (CE) n.º 1920/2006¹⁶, así como varios actos por los que se añaden sustancias a la definición de droga de la Decisión marco 2004/757/JAI del Consejo¹⁷.

La presente propuesta legislativa tiene en cuenta también la cooperación del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT) con otros organismos de la Unión, en particular la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol)¹⁸, la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal (Eurojust)¹⁹, la Agencia de la Unión Europea para la Formación Policial (CE-

14. Para más detalles, véase la opción preferida que se describe a continuación en la sección 3.

15. El planteamiento común en relación con las agencias descentralizadas de la UE establece un conjunto exhaustivo de principios rectores para que el funcionamiento de las agencias descentralizadas de la UE sea más coherente, eficaz y transparente; véase la Declaración Conjunta del Parlamento Europeo, del Consejo de la Unión Europea y de la Comisión Europea sobre las agencias descentralizadas: el Planteamiento Común, de 2012; https://europa.eu/european-union/sites/europaeu/files/docs/body/joint_statement_and_common_approach_2012_en.pdf.

16. Reglamento (UE) 2017/2101 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1920/2006 en lo relativo al intercambio de información, al sistema de alerta rápida y al procedimiento de evaluación del riesgo de las nuevas sustancias psicotrópicas (DO L 305 de 21.11.2017, p. 1).

17. DO L 335 de 11.11.2004, p. 8. Véanse también la Directiva (UE) 2017/2103 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por la que se modifica la Decisión marco 2004/757/JAI del Consejo para incluir las nuevas sustancias psicoactivas en la definición de droga y por la que se deroga la Decisión 2005/387/JAI del Consejo (DO L 305 de 21.11.2017, p. 12); la Directiva Delegada (UE) 2019/369 de la Comisión, de 13 de diciembre de 2018, por la que se modifica el anexo de la Decisión Marco 2004/757/JAI del Consejo en lo que respecta a la inclusión de nuevas sustancias psicotrópicas en la definición de «droga» (DO L 66 de 7.3.2019, p. 3); la Directiva Delegada (UE) 2020/1687 de la Comisión, de 2 de septiembre de 2020, por la que se modifica el anexo de la Decisión Marco 2004/757/JAI del Consejo en lo que respecta a la inclusión de la nueva sustancia psicoactiva N,N-dietil-2-[[4-(1-metiletoxi)fenil]metil]-5-nitro-1H-benzimidazol-1-etanamina (isotonitaceno) en la definición de droga (DO L 379 de 13.11.2020, p. 55); y la Directiva Delegada (UE) 2021/802 de la Comisión, de 12 de marzo de 2021, por la que se modifica el anexo de la Decisión Marco 2004/757/JAI del Consejo en lo que respecta a la inclusión de las nuevas sustancias psicotrópicas metilo 3,3-dimetil-2-[1-(pent-4-en-1-il)-1H-indazol-3-carbonil]amino butanoato (MDMB-4en-PINACA) y metilo 2-[1-(4-fluorobutil)-1H-indol-3-carbonil] amino-3,3-dimetilbutanoato (4F-MDMB-BICA) en la definición de «droga» (DO L 178 de 20.5.2021, p. 1).

18. Reglamento (UE) 2016/794 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol) y por el que se sustituyen y derogan las Decisiones 2009/371/JAI, 2009/934/JAI, 2009/935/JAI, 2009/936/JAI y 2009/968/JAI del Consejo (DO L 135 de 24.5.2016, p. 53).

19. Reglamento (UE) 2018/1727 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, sobre la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal (Eurojust) y por el que se sustituye y deroga la Decisión 2002/187/JAI del Consejo (DO L 295 de 21.11.2018, p. 138).

POL), la Agencia Europea de Medicamentos (EMA)²⁰ y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (CEPCE)²¹, pero también otras agencias y organismos descentralizados de la UE.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La presente propuesta legislativa tiene en cuenta otras políticas pertinentes de la Unión que se han adoptado o puesto en marcha desde la entrada en vigor del Reglamento (CE) n.º 1920/2006 sobre el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (refundición).

Por lo que se refiere a la innovación, la presente propuesta legislativa tiene en cuenta la financiación de la UE para las políticas en materia de drogas en el marco de Horizonte 2020²², el Fondo de Seguridad Interior²³, las iniciativas políticas en materia de drogas en el marco del programa «Justicia»²⁴, el programa UEproSalud²⁵ y Horizonte Europa²⁶.

Por lo que se refiere a la salud pública, la presente propuesta legislativa tiene en cuenta el establecimiento de un sistema de alerta precoz y respuesta en relación con las amenazas transfronterizas graves para la salud^{27,28} y las propuestas de modificación de los mandatos de algunas de las agencias mencionadas²⁹. Al contemplar la cooperación con las agencias y los organismos de la Unión, la propuesta consideró también la creación de la Autoridad Europea de Preparación y Respuesta ante Emergencias Sanitarias (HERA)³⁰.

Por lo que respecta a la cooperación de la Agencia con terceros países, la presente propuesta legislativa tiene en cuenta las políticas exteriores de la Unión.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

El Reglamento (CE) n.º 1920/2006 de la Agencia se basó en el artículo 152 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, es decir, en la base jurídica para lo

20. Reglamento (CE) n.º 726/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, por el que se establecen procedimientos comunitarios para la autorización y el control de los medicamentos de uso humano y veterinario y por el que se crea la Agencia Europea de Medicamentos (DO L 136 de 30.4.2004, p. 1).

21. Reglamento (CE) n.º 851/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, por el que se crea un Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades (DO L 142 de 30.4.2004, p. 1).

22. Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crea el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa», se establecen sus normas de participación y difusión, y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1290/2013 y (UE) n.º 1291/2013 (DO L 170 de 12.5.2021, p. 1).

23. Reglamento (UE) n.º 513/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por el que se establece, como parte del Fondo de Seguridad Interior, el instrumento de apoyo financiero a la cooperación policial, la prevención y la lucha contra la delincuencia y la gestión de crisis, y por el que se deroga la Decisión 2007/125/JAI del Consejo (DO L 150 de 20.5.2014, p. 93). Véase también la propuesta de la Comisión relativa al Fondo de Seguridad Interior para el próximo marco financiero plurianual [COM(2018) 472 final].

24. Reglamento (UE) n.º 1382/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establece el programa «Justicia» para el período de 2014 a 2020 (DO L 354 de 28.12.2013, p. 73).

25. Reglamento (UE) 2021/522 por el que se establece un programa de acción de la Unión en el ámbito de la salud («programa UEproSalud») para el período 2021-2027 y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 282/2014 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 1).

26. COM(2018) 435 final.

27. Decisión n.º 1082/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2013, sobre las amenazas transfronterizas graves para la salud y por la que se deroga la Decisión n.º 2119/98/CE (DO L 293 de 5.11.2013, p. 1); véase también la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las amenazas transfronterizas graves para la salud y por el que se deroga la Decisión n.º 1082/2013/UE [COM(2020) 727 final].

28. Decisión de Ejecución (UE) 2017/253 de la Comisión, de 13 de febrero de 2017, por la que se fijan procedimientos para la notificación de alertas en el marco del sistema de alerta precoz y respuesta establecido en relación con las amenazas transfronterizas graves para la salud, así como para el intercambio de información, la consulta y la coordinación de las respuestas a tales amenazas de conformidad con la Decisión n.º 1082/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 37 de 14.2.2017, p. 23), que incluye las amenazas relacionadas con las drogas ilegales.

29. Para Europol, véase COM(2020) 796 final; para las agencias sanitarias, véase de manera general COM (2020) 724 y, con más detalle, para la EMA, COM (2020) 725 y, para el CEPCE, COM (2020) 726.

30. La evaluación inicial de impacto correspondiente puede consultarse en el siguiente enlace: [Autoridad Europea de Preparación y Respuesta ante Emergencias Sanitarias \(HERA\) \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/eu-hera).

relativo a la salud pública. Esta disposición se corresponde con el artículo 168 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

El artículo 168, apartado 1, párrafo tercero, del TFUE establece lo siguiente: «La Unión complementará la acción de los Estados miembros dirigida a reducir los daños a la salud producidos por las drogas, incluidas la información y la prevención». El artículo 168, apartado 5, del TFUE establece que el Parlamento Europeo y el Consejo podrán adoptar «medidas relativas a la vigilancia de las amenazas transfronterizas graves para la salud, a la alerta en caso de tales amenazas y a la lucha contra las mismas».

Abordar las cuestiones relacionadas con la oferta de drogas y el mercado de la droga contribuye a reducir la disponibilidad de drogas en la UE y a frenar su demanda y, en última instancia, favorece la salud pública. Las dimensiones de salud y seguridad del fenómeno de la droga están intrínsecamente relacionadas y no pueden tratarse por separado. Por lo tanto, el contenido de la presente propuesta legislativa está amparado por la base jurídica en materia de salud pública y no excede de lo que es posible con arreglo a dicha base jurídica.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Es **necesaria** una actuación de la UE para revisar el mandato de la Agencia.

El fenómeno de la droga afecta a todos los europeos y tiene carácter transfronterizo y multijurisdiccional, en particular por lo que respecta a los mercados de la droga y la delincuencia organizada. Hay numerosos retos comunes a todos los Estados miembros, tanto en el ámbito de la salud como en el de la seguridad, que deben abordarse. No es posible tratar el fenómeno de la droga únicamente a nivel nacional, regional o subnacional, ya que el tráfico de drogas es un delito transnacional. Los grupos de delincuencia organizada implicados en el tráfico de drogas aprovechan las diferencias en los enfoques normativos y jurídicos de los Estados miembros. Es muy habitual que un patrón de salud o de seguridad problemático que se detecta en un Estado miembro aparezca también en otros Estados miembros. La legislación nacional no podría abordar los aspectos transfronterizos del fenómeno de la droga, ni siquiera con las mejores prácticas nacionales. Debido a este carácter transnacional, es necesario actuar a nivel de la UE.

La presente propuesta legislativa aportará un considerable **valor añadido de la UE**. Adoptar una revisión selectiva del mandato de la Agencia, con el fin de capacitarla para hacer frente a los retos actuales y futuros, redundará en interés de la UE, en particular ante el empeoramiento reciente de la situación de las drogas en la UE, caracterizado por la amplia disponibilidad de una gama diversa de drogas de pureza o potencia cada vez mayores, sustentada en el uso indebido de la innovación y los avances tecnológicos, y que conduce a modelos de consumo más complejos y tiene una repercusión cada vez mayor en la salud pública y la seguridad. La revisión del mandato de la Agencia forma parte de la respuesta de la UE a estas tendencias.

Como puso de manifiesto la evaluación, la Agencia ofrece un importante valor añadido en comparación con la lucha contra el fenómeno de la droga únicamente a nivel nacional. Muchos de los fenómenos son por naturaleza transfronterizos, y cada vez más mundiales, por lo que un Estado miembro por sí solo no puede tratarlos. Sin embargo, el mandato actual de la Agencia limita su acción, el apoyo que puede prestar a los Estados miembros y el papel que puede desempeñar a nivel internacional. Por ejemplo, el hecho de que el mandato actual de la Agencia cubra solo de manera limitada el policonsumo de sustancias cercena la visión general del fenómeno de la droga a escala de la UE, ya que los datos recogidos, cuando se dispone de ellos, son fragmentarios. Esta situación contraviene los requisitos de la formulación de políticas de la UE en materia de drogas basada en datos contrastados, que depende de que haya un organismo neutral que proporcione datos empíricos y objetivos. La revisión selectiva que contiene la presente propuesta legislativa refuerza ámbitos

cruciales de la Agencia con el fin de capacitarla para responder mejor a estas cuestiones comunes.

La revisión del mandato actual contribuiría también a reducir la carga administrativa y a simplificar los procedimientos administrativos en los Estados miembros. Esto se conseguiría, entre otros factores, mediante la simplificación y la centralización propuestas de las obligaciones de información en los Estados miembros a través de los puntos focales nacionales, la vigilancia de los mercados de la droga y el mantenimiento de un sistema de alerta rápida y de alerta en materia de drogas, la organización de formación, el desarrollo de las mejores prácticas, etc. Todo esto llevaría a una reducción de los costes administrativos en los Estados miembros. Otro ejemplo es el hecho de que la Agencia podría proporcionar mejor información, lo cual beneficiaría tanto a la UE en su conjunto como a los Estados miembros. Estos por sí solos no podrían recoger y analizar datos en la misma medida, por falta de conocimientos o de recursos o por tratarse de problemas transfronterizos. Este último elemento constituye también un argumento a favor de la simplificación administrativa, ya que ningún Estado miembro podría afrontar estas cuestiones por sí solo y la cooperación con múltiples países acarrearía una elevada carga administrativa.

Proporcionalidad

La propuesta es **proporcionada**, ya que es la única manera de realizar los cambios necesarios en el mandato de la Agencia.

La actuación a nivel de la UE no pretende sustituir a las actuaciones o las autoridades nacionales ni cuestionar su pertinencia. El fenómeno de la droga solo puede abordarse si todos los niveles –UE, nacional y local– colaboran. La actual propuesta no excederá de lo que sea proporcionado para abordar un fenómeno a escala de la UE.

En lo que respecta a las posibles nuevas normas y responsabilidades de los puntos focales nacionales, corresponderá a los Estados miembros decidir las características exactas de las que quieran dotarlos. No obstante, para que los puntos focales nacionales estén en condiciones de proporcionar lo necesario a nivel de la UE y acceder a la financiación disponible a este nivel, conviene que cumplan algunos requisitos mínimos. Además, puesto que el suministro de los datos básicos de los Estados miembros a la Agencia a través de los puntos focales nacionales constituye la base del sistema general de vigilancia de la droga, es proporcionado establecer esos requisitos mínimos.

Elección del instrumento

Dado que el mandato de la Agencia está establecido en el Reglamento (CE) n.º 1920/2006, su revisión debe adoptar también la forma de un Reglamento.

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 principal consulta con las partes interesadas para la presente propuesta se emprendió en el marco de la evaluación de la Agencia llevada a cabo en 2018/19. Este proceso incluyó una amplia consulta con las partes interesadas, incluida una consulta pública de doce semanas. Los detalles de esta consulta figuran en el anexo III del correspondiente documento de trabajo de los servicios de la Comisión³¹. El anexo contiene también un breve resumen de los resultados de la consulta pública, cuyo informe de síntesis se ha publicado como anexo 5 del informe de evaluación³².

31. SWD(2019) 174.

32. MCI, Final report – External evaluation of the EMCDDA («Informe final: evaluación externa del OEDT», documento no disponible en español), noviembre de 2018; enlace: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4eaca79c-72f6-11e9-9f05-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-search>.

Además, las opiniones de determinadas partes interesadas, como los Estados miembros, los puntos focales nacionales u otros organismos, se abordaron de manera específica a través de reuniones o solicitudes de información concretas.

Desde que se realizó el estudio del consultor, se han mantenido varios debates con vistas a la revisión del mandato de la Agencia, incluidos los mantenidos en el Consejo de Administración del OEDT en diciembre de 2018 y junio de 2019, la presentación de los resultados de la evaluación al Grupo Horizontal «Drogas» en julio de 2019 y la presentación a los jefes de los puntos focales nacionales en su reunión de mayo de 2019.

En 2019 y 2020 se celebraron varias reuniones formales e informales. En concreto, se celebraron reuniones informales con diferentes miembros del personal de la Agencia, el jefe de los puntos focales nacionales, el Foro de la Sociedad Civil sobre las Drogas y representantes de los Estados miembros.

Los servicios de la Comisión organizaron también reuniones más formales. El 1 de julio de 2020 se celebró una reunión virtual con el grupo central del Foro de la Sociedad Civil sobre las Drogas. La propuesta de revisión del mandato del OEDT se debatió también en la sesión plenaria del Foro de la Sociedad Civil sobre las Drogas de 8 de octubre de 2020. En la reunión técnica de la red Reitox celebrada el 7 de octubre de 2020 y en la reunión de jefes de los puntos focales nacionales, el 26 de noviembre de 2020, se trataron los aspectos relacionados con estos puntos focales nacionales. El 26 de octubre de 2020 se organizó un seminario informal virtual para los miembros del Consejo de Administración del OEDT, en el que se analizaron las opciones políticas y las principales ideas para la opción preferida.

Durante estos intercambios, se subrayó la necesidad de adaptar el Reglamento del OEDT a los retos actuales en materia de drogas, como el policonsumo de sustancias, y de garantizar una financiación adecuada para la Agencia. Los participantes pidieron que se desarrollaran más las capacidades de vigilancia, recogida de datos y evaluación de la Agencia, así como sus competencias para iniciar campañas de información y para la comunicación de riesgos, reforzando su relación con las autoridades de los Estados miembros, y en particular con los puntos focales nacionales. Se subrayó también el papel del OEDT en relación con las políticas internacionales en materia de drogas y se hizo hincapié asimismo en la necesidad de disponer de una capacidad de laboratorio forense y toxicológico adecuada.

Recogida de datos y uso de asesoramiento especializado

La Comisión llevó a cabo una evaluación de la Agencia con el apoyo de un consultor de conformidad con los requisitos del artículo 23 del Reglamento (CE) n.º 1920/2006. Los principales resultados de esta evaluación se resumieron en un informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo³³ y en el correspondiente documento de trabajo de los servicios de la Comisión³⁴. En términos generales, la evaluación fue positiva en lo que respecta a los cinco criterios de evaluación (pertinencia, eficacia, eficiencia, coherencia y valor añadido de la UE), aunque también se señalaron mejoras posibles en varios ámbitos. Por ejemplo, podrían mejorarse la disponibilidad de productos más avanzados, la relación con la comunidad científica y los médicos generalistas y las medidas de sensibilización del público en general. La evaluación subrayó también la necesidad de mejorar el suministro de datos, de abordar el policonsumo de sustancias y prestar apoyo a los Estados miembros en la evaluación de sus políticas nacionales sobre drogas. La cooperación con terceros países y organizaciones internacionales podría reforzarse aún más. La evaluación no fue concluyente por lo que respecta a la posible ampliación futura del ámbito de

33. COM(2019) 228.

34. SWD(2019) 174.

actuación de la Agencia a fin de incluir otras sustancias legales e ilegales y conductas adictivas³⁵.

La Agencia aportó contribuciones de expertos a la evaluación de impacto y a la propuesta legislativa durante su redacción, y en concreto estimaciones de la incidencia de las distintas opciones estratégicas en términos de costes.

Evaluación de impacto

En consonancia con su política de mejora de la legislación, la Comisión realizó una evaluación de impacto.

Se han considerado varias opciones estratégicas legislativas y no legislativas. Algunas opciones estratégicas³⁶ se descartaron pronto y no se sometieron a un análisis y una evaluación más profundos. Se evaluaron en detalle dos opciones estratégicas: ambas tienen objetivos similares, pero llevan a un nivel de incidencia diferente en términos de costes, beneficios y carga administrativa.

– *Opción estratégica 4: Revisión selectiva: ofrecer una política en materia de drogas más útil*

Esta opción prevé un ámbito de actuación temático centrado en las drogas ilegales y orientado a profundizar en la base empírica de los fenómenos relacionados con las drogas, reforzando al mismo tiempo las capacidades de vigilancia y evaluación de amenazas de la Agencia para aumentar su capacidad de actuar y reaccionar ante nuevos retos, también a nivel internacional. Habría que facultar a los puntos focales nacionales para que actuasen como intermediarios más eficaces a la hora de trasladar y aplicar las aportaciones clave de la Agencia a nivel nacional. Con esta opción estratégica, la Agencia también ganaría agilidad para responder a las necesidades que surgieran en el ámbito de la política en materia de drogas a través de diversos servicios adaptados a los Estados miembros. Esta opción supondría una reducción importante de la carga administrativa, así como una simplificación de los procedimientos para los Estados miembros. También sería más adecuada por lo que respecta al necesario refuerzo de los recursos financieros y humanos.

– *Opción estratégica 5: Revisión expansiva: centrarse en diversas adicciones*

Esta opción ofrece un ámbito de actuación temático ampliado para abarcar la adicción en general, más allá de las drogas, y reformar el sistema de vigilancia de la Agencia sobre la base de metodologías e indicadores aplicables para abarcar diversas adicciones. La ampliación del ámbito temático a las adicciones afectaría al corpus de datos que los puntos focales nacionales tendrían que facilitar a la Agencia, así como al papel de esta como centro de puesta en común de conocimientos. Por último, la participación de la Agencia en la cooperación internacional se limitaría principalmente a las actuales actividades relacionadas con las drogas, ya que otras adicciones no presentan el mismo nivel de exposición internacional y transfronteriza. Esta opción podría dar lugar a solapamientos con las políticas existentes. Además, suscita dudas sobre la posible interferencia con competencias nacionales y podría resultar difícil desde el punto de vista de la subsidiariedad. Implicaría también un aumento importante de los recursos financieros y humanos que la Agencia necesitaría para llevar a cabo sus tareas.

Tras una evaluación detallada de las repercusiones de las opciones estratégicas mencionadas, la opción preferida es la 4, que implica una **revisión selectiva** del mandato. Los principales elementos de esta revisión selectiva son los siguientes:

– Se ampliaría el ámbito de actuación de la Agencia para abarcar el policonsumo de sustancias, es decir, otras adicciones basadas en sustancias cuando estas sustan-

35. También puede consultarse un resumen de los principales resultados en la sección 2.1 de la evaluación de impacto.

36. Opción estratégica 0: Escenario de referencia: mantenimiento del enfoque actual sin cambios; opción estratégica 1: Revisión mínima: refuerzo de la cooperación; opción estratégica 2: Desmantelamiento de la Agencia: derogación del Reglamento de base; opción estratégica 3: Fusión de la Agencia con otro organismo de la UE.

cias se toman combinadas con drogas ilegales. Por lo tanto, la revisión debe aclarar qué incluye el policonsumo de sustancias y en qué condiciones puede aplicarse el concepto. Esta ampliación limitada del mandato requeriría que los puntos focales nacionales comunicasen los datos pertinentes.

- Se ampliaría el mandato de la Agencia para que abarque explícitamente los problemas relacionados con la oferta de drogas y el mercado de la droga, ya que se trata de una dimensión cada vez más importante del fenómeno de la droga y que una Agencia de la Unión Europea para las Drogas (AUED) debe ser capaz de ocuparse plenamente de esta dimensión.

- Se reforzarían las capacidades de vigilancia y evaluación de amenazas de la Agencia, que prestaría más apoyo a los Estados miembros para aumentar la repercusión de su labor sobre el fenómeno de la droga y su capacidad de responder ante nuevos retos.

- Se crearía un laboratorio virtual, es decir, una red de laboratorios combinada con un centro de competencia en la Agencia, para que esta tenga a su disposición más información forense y toxicológica.

- Se facultaría a los puntos focales nacionales para proporcionar los datos pertinentes a la Agencia. El nuevo Reglamento establecería para su creación unos requisitos mínimos, que, posteriormente, serían certificados por la Agencia. El mandato de los puntos focales nacionales debe reflejar la revisión del mandato de la Agencia.

- Se otorgarían competencias a la Agencia para tomar medidas basadas en sus análisis y desarrollar campañas de prevención y sensibilización a escala de la UE, así como para emitir alertas en caso de que se comercialicen sustancias especialmente peligrosas.

- Estos elementos se complementarían con una cooperación reforzada con los Estados miembros y con las agencias y organismos descentralizados de la Unión, que es crucial, aunque no bastaría por sí sola para cumplir los objetivos de esta iniciativa.

- Por lo que respecta a la dimensión internacional, se aclararían las tareas de la Agencia para incluir en el propio mandato las competencias pertinentes.

Esta opción estratégica se refleja plenamente en la presente propuesta legislativa. Dotaría a la Agencia de las herramientas y capacidades necesarias para abordar todas las dimensiones del fenómeno de la droga tal y como se manifiesta hoy en día.

Además de revisar el mandato de la Agencia en cuanto al fondo, la propuesta legislativa también lo adaptará al planteamiento común en relación con las agencias descentralizadas de la UE³⁷. Esto aún no se ha hecho, ya que no se ha emprendido ninguna revisión sustancial del Reglamento (CE) n.º 1920/2006 desde que se adoptó el acuerdo sobre el planteamiento común en 2012. La adaptación al planteamiento común requiere que se amplíen numerosas disposiciones relativas a las normas institucionales y de gobernanza de la Agencia, aunque el contenido esencial de estas disposiciones siga siendo el mismo. La adopción de estas nuevas normas adaptará la gobernanza de la Agencia a la legislación más reciente sobre cuestiones relacionadas con las normas financieras, la protección de datos, la lucha contra el fraude y otras similares. Adaptará también las normas de gobernanza de la Agencia a las de otras agencias descentralizadas de la UE.

Las principales repercusiones de la presente propuesta recaen sobre la Comisión y la propia Agencia, así como sobre las autoridades nacionales. En relación con esto, habría posibles repercusiones de simplificación o en la carga administrativa, como se ha expuesto anteriormente³⁸. Las principales repercusiones económicas inciden

37. Véase la nota 15.

38. Véase la sección sobre «Subsidiariedad», página 5. No se dispone de datos cuantitativos sobre el potencial de simplificación y reducción de la carga. La reciente evaluación de la Estrategia de la UE en materia de lucha contra la droga (2013-2020) concluyó que no se dispone de información sobre los recursos que dedican los Estados miembros a las cuestiones relacionadas con la droga. Véase *Evaluation of the EU Drugs Strategy 2013-2020 and EU Action Plan on Drugs 2017-2020* (documento no disponible en español), SWD(2020) 150.

en el presupuesto de la UE, en relación con el necesario aumento de la contribución de la UE al presupuesto de la Agencia, y en una medida mucho más limitada en los presupuestos nacionales. Las repercusiones en otras partes interesadas, en particular los ciudadanos/particulares y las empresas, son limitadas y en gran medida indirectas, gracias a la mejora de la capacidad para hacer frente al fenómeno de la droga en la UE.

Derechos fundamentales

La revisión como tal no tiene ninguna incidencia directa en los derechos fundamentales. Los datos recogidos por y para la Agencia son datos estadísticos, pero no incluyen datos personales; por lo tanto, el artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales («Protección de datos de carácter personal») no se ve afectado. La propuesta tampoco afecta a otros derechos fundamentales.

No obstante, debe añadirse que el análisis de la Agencia aborda cuestiones importantes que pueden tener implicaciones para los derechos fundamentales³⁹, aunque la Agencia no decida o gestione por sí misma esas medidas. En este sentido, la mejora del funcionamiento de la Agencia podría tener repercusiones indirectas positivas en los derechos fundamentales.

4. Repercusiones presupuestarias

La presente propuesta legislativa tendría incidencia en el presupuesto y las necesidades de personal de la Agencia que se prevén actualmente en el marco financiero plurianual (MFP), y que son insuficientes para las tareas que la Agencia debe llevar a cabo a fin de abordar mejor el fenómeno de la droga, también en lo que respecta a los mercados de la droga y la oferta de drogas. Se calcula que se necesitarían un presupuesto adicional de unos 63 millones EUR y unos 40 puestos adicionales para el resto del período del marco financiero plurianual, para garantizar que la Agencia disponga de los recursos necesarios a fin de ejecutar su mandato revisado. Las nuevas tareas de la Agencia propuestas en la presente propuesta legislativa requerirían, por tanto, refuerzos financieros y humanos adicionales en comparación con los recursos asignados en el marco financiero plurianual 2021-2027 aprobado, que prevé un aumento anual del 2% de la contribución de la UE a la Agencia. La incidencia presupuestaria de los recursos financieros adicionales asignados a la Agencia de la UE para las Drogas se compensará mediante una reducción del gasto programado con cargo a la rúbrica 4⁴⁰ y también debería estabilizar las necesidades de recursos de la Agencia durante el período 2021-2027.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

El seguimiento y la evaluación del mandato de la Agencia se llevarían a cabo en gran medida mediante los mecanismos aplicables en virtud del presente Reglamento. En el artículo 52 se establece una evaluación que valore, en particular, la repercusión, la eficacia y la eficiencia de la Agencia y sus prácticas de trabajo, y, en su caso, la necesidad de modificar la estructura, el funcionamiento, el ámbito de actuación y las tareas de la Agencia, así como las consecuencias financieras de cualquier modificación de este tipo. Además de esta evaluación, la Comisión obtendrá datos a través de su representación en las reuniones del Consejo de Administración de la Agencia y de su supervisión, junto con los Estados miembros, del trabajo de la Agencia.

39. Por ejemplo, el trabajo sobre alternativas a las sanciones coercitivas, sobre normas mínimas de calidad en la reducción de la demanda de drogas, mejores prácticas en materia de tratamiento y reducción de daños.

40. Para más detalles, véase la ficha de financiación legislativa que figura en el anexo I.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

El capítulo I (artículos 1 a 5) incluye los objetivos y las tareas generales de la Agencia. Tras establecer que la Agencia de la Unión Europea para las Drogas (AUED) sustituye al Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT) (artículo 1) y definir el estatuto jurídico y la sede de la Agencia (artículo 2), así como algunas definiciones (artículo 3), en el artículo 4 se define el objetivo de la Agencia, que sigue siendo el mismo que el del Reglamento (CE) n.º 1920/2006. En el artículo 5 se establecen las tareas generales de la Agencia en torno a tres ámbitos de competencia principales, que se detallan en los capítulos II a IV.

En el capítulo II (artículos 6 y 7) se aclaran las tareas de vigilancia de la Agencia. El artículo 6 define qué datos debe recoger la Agencia y qué medidas deben adoptarse para disponer de la información más actualizada para su análisis. Define también las funciones de difusión de la Agencia. En el artículo 7 se establecen las principales tareas de vigilancia de la Agencia.

En el capítulo III (artículos 8 a 15) se definen las tareas de alerta rápida y evaluación del riesgo de la Agencia. En los artículos 8 a 11 se establecen las normas sobre el intercambio de información, el sistema de alerta rápida y el procedimiento de evaluación del riesgo en relación con las nuevas sustancias psicoactivas. Estas disposiciones no se han modificado con respecto a los artículos 5 *bis* a 5 *quinquies* del Reglamento (CE) n.º 1920/2006 [introducidos por el Reglamento (UE) 2017/2101]. El trabajo realizado por la Agencia a este respecto constituye la base para la posible inclusión de una nueva sustancia psicoactiva en la definición de «droga» mediante una directiva delegada en virtud de la Decisión marco 2004/757/JAI del Consejo. El artículo 12 reconoce la posibilidad de que la Agencia realice evaluaciones de amenazas en relación con nuevas tendencias del fenómeno de la droga que puedan afectar negativamente a la salud pública, la seguridad y la protección. Estas evaluaciones de amenazas contribuirán a aumentar la preparación de la UE para reaccionar ante nuevas amenazas y apoyar otras tareas de la Agencia. El artículo 13 se basa en la información obtenida del Sistema de Alerta Temprana de la UE, las evaluaciones de amenazas y otra información de los Estados miembros sobre la aparición de un riesgo grave, directo o indirecto, relacionado con las drogas. Establece un sistema europeo de alerta frente a las drogas, que facilite el intercambio rápido de información que pueda requerir la adopción de medidas rápidas para salvaguardar la salud pública, la seguridad o la protección. El artículo 14 establece las competencias de la Agencia en el ámbito de los precursores de drogas. Por último, el artículo 15 establece una red de laboratorios forenses y toxicológicos («laboratorio virtual»).

En el capítulo IV (artículos 16 a 21) se definen las tareas que deben contemplarse como parte del desarrollo de competencias. El artículo 16 establece las competencias de la Agencia en materia de prevención. La Agencia trabaja ya en este ámbito, por ejemplo mediante el desarrollo de un currículo europeo en materia de prevención o a través del registro de prevención Xchange. Esta faceta debe impulsarse permitiendo que la Agencia desarrolle programas y campañas de prevención en toda la UE, pero también apoyando a los Estados miembros en la preparación de campañas nacionales. El artículo 17 establece un procedimiento de acreditación y certificación para los programas nacionales, en particular los programas nacionales de prevención, tratamiento, reducción de daños y otros programas conexos. Esa acreditación o certificación proporcionaría a las autoridades nacionales o a los organismos profesionales la seguridad de que sus programas están acompañados con los conocimientos científicos más recientes y han demostrado su utilidad. El artículo 18 faculta a la Agencia para prestar apoyo a los Estados miembros, por ejemplo en la evaluación y el desarrollo de sus estrategias nacionales, pero también para el intercambio de mejores prácticas innovadoras u otra información pertinente. El artículo 19 permite a la Agencia impartir formación en el ámbito de su mandato, ya sea como tarea básica o de apoyo; en este segundo caso podría cobrarse por separado, si así se decide. En

el artículo 20 se exponen las actividades de cooperación internacional y asistencia técnica de la Agencia, que esta debe desarrollar más. La disposición aclara también que la cooperación internacional forma parte de las tareas básicas de la Agencia. El artículo 21 otorga a la Agencia un mandato para que sea más activa en el contexto del ciclo de los conocimientos de investigación de la UE. Esto debe incluir también la participación de la Agencia en el centro de innovación de la UE para la seguridad interior⁴¹.

En el capítulo V (artículos 22 a 34) se establecen las normas sobre la organización de la Agencia. Estas normas se basan en el Reglamento (CE) n.º 1920/2006. Los cambios introducidos en ellas en este capítulo obedecen a la aplicación del planteamiento común. Se han mantenido las características específicas de la Agencia, como la existencia de un Comité Científico o de una red de puntos focales nacionales, pero adaptándolas cuando ha sido conveniente.

El artículo 22 define la estructura de la Agencia. En los artículos 23 a 27 se establecen la composición, las funciones y los métodos de trabajo del Consejo de Administración. Se han elaborado sobre la base del artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 1920/2006, el reglamento interno del Consejo de Administración del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (OEDT) y el planteamiento común. En el artículo 28 se establecen las normas relativas al Comité Ejecutivo, que apoya al Consejo de Administración y prepara sus reuniones. Constituyen la base de esta disposición el artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 1920/2006, el reglamento interno del Consejo de Administración del OEDT y el planteamiento común. En el artículo 29, basado en el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1920/2006 y en el planteamiento común, se establecen las responsabilidades del director ejecutivo. En el artículo 30, que está en consonancia con el artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 1920/2006, se establecen las normas aplicables al Comité Científico. Por último, en los artículos 31 a 34 se establecen las normas aplicables a la red Reitox de puntos focales nacionales y a los propios puntos focales nacionales. Los puntos focales nacionales deben reforzarse de manera acorde con la revisión del mandato de la Agencia, por lo que se han ampliado las normas que les son aplicables a fin de exponer sus funciones y responsabilidades de manera más detallada. Es preciso que los puntos focales nacionales estén facultados para actuar como organismo central en los Estados miembros respecto de todos los datos relacionados con las drogas y deben desempeñar también un papel adecuado a nivel nacional. Para que puedan desempeñar adecuadamente su función, su configuración debe ajustarse a determinados requisitos mínimos, cuyo cumplimiento debe certificar la Agencia. Más allá de estos requisitos mínimos, corresponde a los Estados miembros decidir qué forma dar a estos puntos focales nacionales con arreglo a su ordenamiento jurídico nacional.

El capítulo VI (artículos 35 a 41) contiene las disposiciones financieras. En el artículo 35 se establecen las normas sobre el documento único de programación de la Agencia, que incluye la planificación trienal y el programa de trabajo del año siguiente. Esta disposición se ha adaptado a los últimos reglamentos financieros⁴². Los cambios en las disposiciones financieras con respecto al Reglamento (CE) n.º 1920/2006 obedecen a la aplicación del planteamiento común y de las normas financieras actualmente aplicables a las agencias descentralizadas de la UE. Los cambios introducidos en relación con los procedimientos presupuestarios, la rendición de cuentas y la aprobación de la gestión son menores. La única disposición nueva de este capítulo es el artículo 37, que permitiría a la Agencia cobrar tasas por determinadas tareas que no formen parte de sus tareas básicas. Corresponderá a la Agencia

41. Documentos del Consejo 12837/19, 12496/19 y 7829/20.

42. Reglamento Delegado (UE) 2019/715 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2018, relativo al Reglamento Financiero marco de los organismos creados en virtud del TFUE y el Tratado Euratom y a los que se refiere el artículo 70 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 122 de 10.5.2019, p. 1).

decidir en una fase posterior, una vez que el presente Reglamento sea aplicable, si hará o no uso de esta opción.

El capítulo VII (artículos 42 a 44) contiene las normas de personal. Los cambios con respecto al Reglamento (CE) n.º 1920/2006 obedecen a la aplicación del planteamiento común y a cambios en el Estatuto de los funcionarios y el régimen aplicable a los otros agentes (artículos 42 y 44)⁴³. En el artículo 43 figuran las normas de personal aplicables al director ejecutivo.

El capítulo VIII (artículos 45 a 63) contiene las disposiciones generales y finales. Los cambios con respecto al Reglamento (CE) n.º 1920/2006 obedecen a la aplicación del planteamiento común y a adaptaciones a la legislación más reciente. La mayoría de estas disposiciones ya estaban incluidas en el Reglamento (CE) n.º 1920/2006. Este capítulo contiene también disposiciones transitorias (artículos 58 a 61) para facilitar una transición adecuada del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías a la Agencia de la Unión Europea para las Drogas.

2022/0009 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la Agencia de la Unión Europea para las Drogas

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 168, apartado 5,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo⁴⁴,

Previa consulta al Comité de las Regiones⁴⁵,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías fue creado por el Reglamento (CEE) n.º 302/93 del Consejo⁴⁶. Este acto constitutivo fue refundido en 2006 mediante el Reglamento (CE) n.º 1920/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁷.

(2) El Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías se creó para proporcionar información real, objetiva, fiable y comparable sobre las drogas, las toxicomanías y sus consecuencias a nivel de la Unión, con el fin de proporcionar a la Unión y a los Estados miembros datos contrastados que sirvieran de base para la elaboración de políticas y orientasen las iniciativas de lucha contra la droga y, de este modo, les fueran de utilidad cuando, en sus respectivos ámbitos de competencia, adoptasen medidas o decidieran actuar para hacer frente al fenómeno de la droga. La creación del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías ha mejorado de forma manifiesta la disponibilidad de información sobre las drogas y las toxicomanías en toda Europa.

(3) Aunque su objetivo general sigue siendo válido y debe mantenerse, el Reglamento (CE) n.º 1920/2006 ya no es adecuado para hacer frente a los retos actuales y futuros en materia de drogas. Por consiguiente, debe revisarse el mandato del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, incluso para sustituirlo y darle el nuevo nombre de «Agencia de la Unión Europea para las Drogas» («la Agencia»). Puesto que es necesario introducir modificaciones sustanciales en el Re-

43. DO L 56 de 4.3.1968, p. 1.

44. DO C de , p. .

45. DO C de , p. .

46. Reglamento (CEE) n.º 302/93 del Consejo, de 8 de febrero de 1993, por el que se crea un Observatorio europeo de la droga y las toxicomanías (DO L 36 de 12.2.1993, p. 1).

47. Reglamento (CE) n.º 1920/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, sobre el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías (Refundición) (DO L 376 de 27.12.2006, p. 1).

glamento (CE) n.º 1920/2006 para incorporar el planteamiento común aplicable a las agencias descentralizadas de la Unión⁴⁸ y tener en cuenta la evolución del fenómeno de la droga, conviene, en aras de la claridad, sustituir dicho Reglamento por un nuevo Reglamento.

(4) El Reglamento (CE) n.º 1920/2006 se centraba principalmente en las cuestiones relacionadas con la salud. Sin embargo, es necesario abordar también las relacionadas con los mercados de la droga y la oferta de drogas para comprender las repercusiones del fenómeno de la droga en la salud pública, reducir la disponibilidad de drogas en la Unión y frenar la demanda de drogas. Las cuestiones relacionadas con la salud y con la oferta están intrínsecamente relacionadas entre sí. Por eso la Agencia debe abordar el fenómeno de la droga de manera más global.

(5) El trabajo de la Agencia debe respetar las competencias respectivas de la Unión y de sus Estados miembros en el ámbito de la droga. Debe abarcar todas las facetas del fenómeno de la droga y las respuestas dadas al mismo. Al hacerlo, la Agencia debe guiarse por las estrategias y los planes de acción pertinentes adoptados por la Unión, en particular la Estrategia de la UE sobre Drogas y el Plan de Acción correspondiente.

(6) En el desempeño de sus actividades, la Agencia debe cooperar con otras agencias y organismos de la Unión, en particular la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol), la Agencia de la Unión Europea para la Formación Policial (CEPOL), la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal (Eurojust), la Agencia Europea de Medicamentos (EMA), el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (CEPCE) y la Agencia Ejecutiva Europea de Educación y Cultura (EACEA), y debe tener en cuenta sus actividades para evitar duplicaciones. Debe haber también cooperación a nivel internacional con las autoridades y los organismos pertinentes de terceros países y en el ámbito de las Naciones Unidas.

(7) El policonsumo de sustancias, es decir, el consumo concomitante de una o más sustancias psicoactivas o de uno o más tipos de sustancias psicoactivas, ya sean legales o ilegales, cuando dichas sustancias se toman combinadas con drogas, es cada vez más frecuente. Por lo tanto, la Agencia debe abordar otras adicciones basadas en sustancias cuando estas sustancias se toman combinadas con drogas, mediante el desarrollo de sistemas de vigilancia que, en lugar de centrarse en una sola sustancia, por ejemplo la heroína, consideren el importante papel que desempeña el consumo simultáneo o consecutivo también de otras sustancias, como opioides no controlados o medicamentos mal utilizados.

(8) La Agencia debe desarrollar sus actividades en torno a tres ámbitos de competencias principales, a saber, la vigilancia, para lograr políticas mejor fundamentadas; la alerta rápida y la evaluación del riesgo, para lograr actuaciones mejor fundamentadas; y el desarrollo de competencias, para lograr respuestas más sólidas de la Unión al fenómeno de la droga.

(9) La recogida, el análisis y la difusión de datos deben seguir siendo la tarea principal de la Agencia. Los datos estándar se recogen a través de los puntos focales nacionales, que deben seguir siendo uno de los principales proveedores de datos a la Agencia. A través de métodos innovadores de recogida de datos se dispone cada vez más de otras fuentes de datos más cercanos al tiempo real. Por consiguiente, la Agencia debe tener acceso a todos los datos disponibles para obtener una visión global del fenómeno de la droga en la Unión y de los factores externos que influyen en él.

(10) Los requisitos en materia de datos de la Agencia deben reflejarse en los puntos focales nacionales. Estos deben estar facultados, en los Estados miembros, para

48. Declaración Conjunta del Parlamento Europeo, el Consejo de la UE y la Comisión Europea sobre las agencias descentralizadas, de 19 de julio de 2012, https://european-union.europa.eu/sites/default/files/docs/body/joint_statement_and_common_approach_2012_en.pdf.

recibir todos los datos pertinentes de las distintas autoridades nacionales. La recogida de datos en los Estados miembros debe simplificarse en la medida de lo posible para evitar la duplicación de informes y esfuerzos.

(11) Con el fin de facilitar y estructurar la recogida de datos, el intercambio de información, tanto cualitativa como cuantitativa, y de apoyar la implantación de un sistema de vigilancia integrado e interoperable que permita la vigilancia en tiempo real, la Agencia debe disponer de una solución digital adecuada, que permita la automatización de la gestión y el intercambio de datos e información. Esta solución debe facilitar también la vigilancia en tiempo real de los mercados de la droga basados en la tecnología, incluida la red oscura.

(12) Para que la Agencia pueda utilizar mejor la información de la que disponga, por ejemplo para adoptar medidas más proactivas, como evaluaciones de amenazas, informes de inteligencia estratégica y alertas, y para mejorar la preparación de la Unión ante futuras tendencias, debe reforzarse la capacidad analítica y de vigilancia de la Agencia.

(13) Con el fin de mejorar la preparación de la Unión, es necesario también tener una visión global de la posible evolución futura del fenómeno de la droga. A fin de prepararse y preparar a los responsables políticos para esta evolución futura, la Agencia debe llevar a cabo ejercicios periódicos de prospectiva teniendo en cuenta las megatendencias, es decir, las fuerzas impulsoras a largo plazo que sean observables ya y que con toda probabilidad tendrán una influencia significativa en el futuro, con el objetivo de detectar nuevos retos y nuevas oportunidades para responder a los problemas relacionados con las drogas.

(14) El fenómeno de la droga se sustenta cada vez más en las posibilidades que ofrece la tecnología, como se demostró una vez más durante la pandemia de COVID-19, en la que se ha observado una mayor adopción de las nuevas tecnologías para facilitar la distribución de drogas. Se calcula que alrededor de dos tercios de las ofertas en los mercados de la red oscura están relacionadas con la droga. El comercio de drogas utiliza diferentes plataformas, incluidas las redes sociales y las aplicaciones móviles. Esta tendencia tiene un correlato en las respuestas al fenómeno de la droga, con un mayor uso de las aplicaciones móviles y las intervenciones de sanidad electrónica. La Agencia, junto con otras agencias pertinentes de la Unión y evitando la duplicación de esfuerzos, debe vigilar esta evolución como parte de su enfoque global del fenómeno de la droga.

(15) Las nuevas sustancias psicoactivas que plantean riesgos sociales y de salud pública en toda la Unión deben abordarse a nivel de la Unión. Por lo tanto, es necesario vigilarlas y, para poder dar una respuesta rápida, mantener el Sistema de Alerta Temprana de la UE. El intercambio de información sobre las nuevas sustancias psicoactivas y el sistema de alerta rápida frente a ellas, incluido el informe inicial y la evaluación del riesgo de las nuevas sustancias psicoactivas, se ha modificado recientemente y debe mantenerse sin cambios.

(16) Sobre la base de su vigilancia reforzada y de la experiencia adquirida en la evaluación del riesgo de las nuevas sustancias psicoactivas, la Agencia debe desarrollar capacidades generales de evaluación de amenazas. Se necesita urgentemente una capacidad más proactiva para detectar con rapidez las nuevas amenazas y proporcionar información que sirva para adoptar medidas que las contrarresten, ya que la naturaleza dinámica del fenómeno moderno de la droga hace que los retos conexos pueden propagarse rápidamente a través de las fronteras.

(17) Dado que las sustancias peligrosas pueden causar daños que afecten a la salud pública, es preciso que la Agencia pueda emitir alertas. Como apoyo a esta función, la Agencia debe desarrollar un sistema europeo de alerta frente a la droga al que puedan acceder las autoridades nacionales. Este sistema debe facilitar el intercambio rápido de información que pueda ser necesario para la adopción de medidas rápidas para salvaguardar la salud pública, la seguridad y la protección. Conviene

que la Agencia pueda informar no solo a las autoridades nacionales, sino también a los potenciales consumidores de estas sustancias.

(18) Los precursores de drogas son sustancias necesarias para la producción de drogas como las anfetaminas, la cocaína y la heroína. Puesto que está aumentando la producción de drogas ilegales en la Unión, debe reforzarse la prevención del tráfico de precursores de drogas y de su desvío de los canales legales a la producción de drogas ilegales. Como apoyo a esta labor, la Agencia debe desempeñar un papel en la vigilancia del desvío y el tráfico de precursores de drogas y asistir a la Comisión en la ejecución de la legislación de la Unión en materia de precursores de drogas.

(19) Habida cuenta de la creciente necesidad de datos forenses y toxicológicos y de conocimientos técnicos especializados, y ante la falta de coordinación entre los laboratorios de los Estados miembros, es necesario crear un laboratorio «virtual», es decir, una red de laboratorios forenses y toxicológicos con conocimientos en el ámbito de las drogas y los daños relacionados con ellas. Este laboratorio «virtual» debe ofrecer a la Agencia acceso a la información pertinente, aumentar sus capacidades en este ámbito y apoyar el intercambio de conocimientos entre los laboratorios correspondientes de los Estados miembros, sin incurrir en los elevados costes que implicaría la creación y el mantenimiento de su propio laboratorio.

(20) La red de laboratorios forenses y toxicológicos debe ser representativa de los Estados miembros, por lo que se les debe permitir que designen dos laboratorios, especializados en conocimientos toxicológicos y forenses, que formarán parte de ella. A fin de garantizar una cobertura lo más amplia posible, también debe ofrecerse a los expertos de otros laboratorios cuyo trabajo guarde relación con el de la Agencia, incluida la Red Europea de Laboratorios de Aduanas, la posibilidad de participar en la red. Esta cooperación propiciaría el aprendizaje mutuo entre todos los laboratorios en diferentes áreas.

(21) Para ampliar los conocimientos en este ámbito y apoyar a los Estados miembros, la Agencia debe definir y financiar proyectos pertinentes, por ejemplo para el desarrollo de estándares de referencia sobre las nuevas drogas, la realización de estudios toxicológicos o farmacológicos y la caracterización de las drogas. Este enfoque propiciaría el intercambio de información entre los laboratorios pertinentes y reduciría los costes para cada uno de ellos.

(22) Dado que la Agencia tiene acceso a los datos y a la experiencia científica necesaria para elaborar y promover estrategias de prevención con una base empírica, debe participar en la labor de prevención, en particular en el intercambio de las mejores prácticas y los resultados de la investigación aplicables a la prevención frente a las drogas, la prevención de la delincuencia relacionada con las drogas y de los daños relacionados con las drogas, incluida la elaboración de normas de calidad para la prevención frente a las drogas (normas de calidad europeas para la prevención frente a las drogas) o de un currículo que proporcione a los responsables de la toma de decisiones y de las políticas conocimientos sobre las intervenciones y los enfoques de prevención basados en datos contrastados más eficaces (currículo de prevención de la Unión Europea).

(23) Por su perspectiva de la Unión, conviene que la Agencia pueda evaluar las medidas y la formación nacionales, por ejemplo en materia de prevención, tratamiento, reducción de daños y otras medidas conexas, con las miras puestas en su conformidad con los avances científicos más recientes y en su utilidad demostrada. Los Estados miembros o los organismos profesionales pertinentes deben tener la posibilidad de utilizar la acreditación o certificación como sello de calidad para su trabajo.

(24) Habida cuenta de su posición única a nivel de la Unión que le permite comparar datos y mejores prácticas, la Agencia debe apoyar la evaluación y la elaboración de estrategias nacionales en materia de drogas de una manera más estructurada en todos los Estados miembros, en particular en lo que se refiere a la elaboración

de políticas. Además, el papel de la Agencia a la hora de proporcionar formación y apoyo a los Estados miembros para la aplicación de las normas de calidad y las buenas prácticas debe reforzarse a la luz de los conocimientos especializados que ha desarrollado en estos ámbitos.

(25) Las responsabilidades de la Agencia en el ámbito de la cooperación internacional deben definirse con más claridad para que pueda participar de lleno en esas actividades y responder a las solicitudes de terceros países y organismos. Es preciso que la Agencia pueda contribuir al desarrollo y la aplicación de la dimensión exterior de la política de la Unión en materia de drogas y al liderazgo de la Unión a nivel multilateral como medio para garantizar una aplicación eficiente y coherente de las políticas de la Unión en materia de drogas a nivel interno e internacional. Para que la Agencia pueda asignar niveles adecuados de recursos a esta tarea, el trabajo en materia de cooperación internacional debe formar parte de las tareas básicas de la Agencia. Debe basarse en un marco de cooperación internacional de la Agencia, que debe ser acorde con las prioridades de cooperación internacional de la Unión y debe revisarse periódicamente para garantizar su adecuación a la evolución internacional.

(26) Con el fin de contribuir a que la financiación de la Unión para la investigación en materia de protección desarrolle todo su potencial y aborde las necesidades de las políticas sobre drogas, la Agencia debe ayudar a la Comisión a definir temas clave de investigación y a configurar y ejecutar los programas marco de investigación e innovación de la Unión que guarden relación con los objetivos de la Agencia. Cuando la Agencia asista a la Comisión en la determinación de temas clave de investigación y en la configuración y ejecución de programas marco de la Unión, no debe recibir financiación de dichos programas, para evitar potenciales conflictos de intereses. Por último, la Agencia debe participar en las iniciativas a escala de la Unión que aborden la investigación y la innovación a fin de garantizar que se desarrollen y estén disponibles para su uso las tecnologías necesarias para sus actividades.

(27) El Consejo de Administración debe estar asistido por un Comité Ejecutivo en la preparación de sus decisiones. La Agencia debe estar dirigida por un director ejecutivo. Un Comité Científico debe prestar asistencia continua al Consejo de Administración y al director ejecutivo en relación con las cuestiones científicas pertinentes.

(28) Los puntos focales nacionales deben ser uno de los principales proveedores de datos de la Agencia. Es necesario establecer requisitos mínimos para su creación por los Estados miembros y su certificación por la Agencia. Con el fin de garantizar el buen funcionamiento de los puntos focales nacionales, conviene que estos se establezcan con carácter permanente, con un presupuesto específico y con cierto grado de independencia en el desempeño de sus funciones.

(29) La Agencia debe disponer de los recursos adecuados para llevar a cabo sus tareas y contar con un presupuesto autónomo. Debe financiarse principalmente mediante una contribución del presupuesto general de la Unión. El procedimiento presupuestario de la Unión debe aplicarse a la contribución de la Unión y a cualesquiera otras subvenciones que corran a cargo del presupuesto general de la Unión. La auditoría de las cuentas debe correr a cargo del Tribunal de Cuentas de la Unión Europea.

(30) El cobro de tasas mejora la financiación de las agencias y puede contemplarse para cuestiones específicas que puedan separarse claramente de las tareas básicas de estas. Las tasas que cobre la Agencia deben cubrir sus costes por la prestación de los servicios respectivos.

(31) El director ejecutivo debe presentar el informe anual de la Agencia al Parlamento Europeo y al Consejo. Además, el Parlamento Europeo y el Consejo deben poder solicitar al director ejecutivo que informe sobre el cumplimiento de sus obligaciones.

(32) Debe aplicarse a la Agencia el Reglamento (CE) n.º 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁹. La Agencia debe ser lo más transparente posible con respecto a sus actividades, sin poner en peligro la consecución del objetivo de sus operaciones.

(33) Deben aplicarse a la Agencia el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰ y el Acuerdo Interinstitucional, de 25 de mayo de 1999, entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión de las Comunidades Europeas relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF)⁵¹, al que ya se adhirió el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías.

(34) A fin de controlar y garantizar el funcionamiento de la Agencia y de que su mandato le permita llevar a cabo las actividades necesarias que requieren el mercado de la droga y la evolución de las políticas, debe realizarse periódicamente una evaluación externa del trabajo de la Agencia y, en caso necesario, su mandato debe adaptarse en consecuencia.

(35) La Agencia debe cooperar estrechamente con las organizaciones internacionales pertinentes, con otros organismos gubernamentales y no gubernamentales y con los organismos técnicos pertinentes de dentro y fuera de la Unión en la ejecución de su programa de trabajo, principalmente para evitar la duplicación de tareas y tener acceso a todos los datos y herramientas necesarios para llevar a cabo su mandato.

(36) La Agencia sustituye y sucede al Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, creado por el Reglamento (CE) n.º 1920/2016. Por consiguiente, ha de ser la sucesora legal de todos sus contratos, incluidos los contratos de trabajo, los pasivos contraídos y los bienes adquiridos. Los acuerdos internacionales celebrados por el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento deben seguir en vigor.

(37) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, la creación de una agencia para hacer frente al fenómeno de la droga, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones y los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

Han adoptado el presente reglamento:

Capítulo I. Objetivos y tareas generales de la agencia

Artículo 1. Creación de la Agencia

1. Por el presente Reglamento se crea la Agencia de la Unión Europea para las Drogas (en lo sucesivo, «la Agencia»).

2. La Agencia sustituirá y sucederá al Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías, creado por el Reglamento (CE) n.º 1920/2006.

Artículo 2. Estatuto jurídico y sede

1. La Agencia será un organismo de la Unión con personalidad jurídica.

2. La Agencia gozará en cada uno de los Estados miembros de la más amplia capacidad jurídica que la legislación nacional reconozca a las personas jurídicas. En

49. Reglamento (CE) n.º 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión (DO L 145 de 31.5.2001, p. 43).

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

51. DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

particular podrá adquirir y enajenar bienes muebles e inmuebles y emprender acciones judiciales.

3. La sede de la Agencia estará en Lisboa (Portugal).

Artículo 3. Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «drogas»: la droga tal como se define en el artículo 1, punto 1, de la Decisión marco 2004/757/JAI del Consejo⁵²;

2) «nuevas sustancias psicoactivas»: las sustancias definidas en el artículo 1, punto 4, de la Decisión marco 2004/757/JAI del Consejo;

3) «policonsumo de sustancias»: el consumo concomitante de una o más sustancias psicoactivas o uno o más tipos de sustancias psicoactivas, ya sean legales o ilegales, cuando dichas sustancias se toman combinadas con drogas;

4) «precursores de drogas»: sustancias controladas y supervisadas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 273/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵³ y con el Reglamento (CE) n.º 111/2005 del Consejo⁵⁴;

5) «países participantes»: los Estados miembros y los terceros países que hayan celebrado un acuerdo con la Unión de conformidad con el artículo 54;

6) «organización internacional»: una organización y sus entes subordinados de Derecho internacional público, o cualquier otro organismo creado mediante un acuerdo entre dos o más países o en virtud de tal acuerdo;

7) «convenios de las Naciones Unidas sobre drogas»: la Convención Única de las Naciones Unidas sobre Estupefacientes de 1961, enmendada por el Protocolo de 1972⁵⁵, el Convenio de las Naciones Unidas sobre Sustancias Sicotrópicas de 1971⁵⁶ y la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y Sustancias Sicotrópicas de 1988⁵⁷;

8) «sistema de las Naciones Unidas»: el sistema del mecanismo de control establecido por los convenios de las Naciones Unidas sobre drogas.

Artículo 4. Cometido general de la Agencia

La Agencia proporcionará a la Unión y a sus Estados miembros información empírica, objetiva, fiable y comparable, así como alerta rápida y evaluación de riesgos a nivel de la Unión en relación con las drogas, las toxicomanías, los mercados de la droga y sus consecuencias, y recomendará acciones adecuadas y concretas, basadas en datos contrastados, sobre cómo afrontar de manera oportuna los retos conexos.

Artículo 5. Tareas específicas

1. Para llevar a cabo el cometido general establecido en el artículo 4, la Agencia realizará las tareas siguientes:

a) tareas de vigilancia, que incluirán:

1) la recogida de información y de datos con arreglo al artículo 6, apartado 1;

2) la difusión de información y de datos con arreglo al artículo 6, apartado 5;

así como

3) la vigilancia del fenómeno de la droga, incluida la dimensión de salud pública, seguridad y protección, de conformidad con el artículo 7;

b) tareas de preparación, que incluirán:

52. Decisión marco 2004/757/JAI del Consejo, de 25 de octubre de 2004, relativa al establecimiento de disposiciones mínimas de los elementos constitutivos de delitos y las penas aplicables en el ámbito del tráfico ilícito de drogas (DO L 335 de 11.11.2004, p. 8).

53. Reglamento (CE) n.º 273/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, sobre precursores de drogas (DO L 47 de 18.2.2004, p. 1).

54. Reglamento (CE) n.º 111/2005 del Consejo, de 22 de diciembre de 2004, por el que establecen normas para la vigilancia del comercio de precursores de drogas entre la Comunidad y terceros países (DO L 22 de 26.1.2005, p. 1).

55. Serie de Tratados de las Naciones Unidas, vol. 976, n.º 14152.

56. Serie de Tratados de las Naciones Unidas, vol. 1019, n.º 14956.

57. Serie de Tratados de las Naciones Unidas, vol. 1582, n.º 27627.

1) el intercambio de información sobre las nuevas sustancias psicoactivas y el sistema de alerta rápida frente a ellas, incluidas la preparación de un informe inicial y la evaluación del riesgo, de conformidad con los artículos 8 a 11;

2) la evaluación de las amenazas y preparación ante ellas de conformidad con el artículo 12;

3) la implantación y la puesta en funcionamiento de un sistema europeo de alerta frente a las drogas de conformidad con el artículo 13;

4) la vigilancia de las tendencias relacionadas con el tráfico y el desvío de precursores de drogas y la contribución a la aplicación de la legislación sobre precursores de drogas de conformidad con el artículo 14;

5) la creación y la puesta en funcionamiento de una red de laboratorios forenses y toxicológicos de conformidad con el artículo 15;

c) tareas de desarrollo de competencias, que incluirán:

1) el desarrollo, la ampliación y la promoción de campañas y programas de prevención a escala de la Unión con arreglo al artículo 16;

2) la acreditación y la certificación de las medidas nacionales con arreglo al artículo 17;

3) la prestación de apoyo a los Estados miembros con arreglo al artículo 18;

4) la oferta de formación con arreglo al artículo 19;

5) la cooperación internacional y la asistencia técnica con arreglo al artículo 20;

6) actividades de investigación e innovación con arreglo al artículo 21.

2. La Agencia constituirá y coordinará, en consulta y en cooperación con las autoridades y organismos competentes de los países participantes, la red a que se refiere el artículo 31.

3. La Agencia actuará de manera objetiva, imparcial y científicamente rigurosa a la hora de desempeñar y ejecutar las tareas a que se refiere el apartado 1.

4. La Agencia mejorará la coordinación entre la acción nacional y la de la Unión en sus ámbitos de actividad y facilitará el intercambio de información entre los responsables de la toma de decisiones, los investigadores, los especialistas y quienes se dedican a cuestiones relacionadas con la droga en organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

5. La Agencia apoyará a la Comisión, a los Estados miembros y a otras partes interesadas pertinentes, determinadas en las estrategias aplicables de la Unión en materia de drogas, en la puesta en práctica de dichas estrategias, cuando proceda.

6. En el desempeño y la ejecución de las tareas a que se refiere el apartado 1, la Agencia podrá organizar reuniones de expertos, crear grupos de trabajo *ad hoc* y financiar proyectos, si es necesario.

7. En el desempeño y la ejecución de las tareas a que se refiere el apartado 1, la Agencia cooperará activamente con otras agencias y organismos descentralizados de la Unión, en particular Europol, Eurojust, la Agencia Europea de Medicamentos, el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades, organizaciones de la sociedad civil y otras partes interesadas pertinentes, a fin de lograr la máxima eficiencia en la vigilancia y la evaluación del fenómeno de la droga y la respuesta a él.

8. La Agencia podrá emprender actividades de comunicación por iniciativa propia dentro de su mandato. La asignación de recursos a las actividades de comunicación no deberá ir en detrimento del ejercicio efectivo de las tareas a que se refiere el apartado 1. Las actividades de comunicación se llevarán a cabo de conformidad con planes de comunicación y difusión pertinentes adoptados por el Consejo de Administración.

Capítulo II. Vigilancia

Artículo 6. Recogida y difusión de información y datos

1. La Agencia:

a) recogerá toda la información y los datos pertinentes, lo que incluirá la información y los datos comunicados por los puntos focales nacionales, los resultantes de la investigación, los disponibles a través de fuentes abiertas y los procedentes de la Unión, de fuentes no gubernamentales y de organizaciones internacionales competentes;

b) recogerá la información y los datos necesarios para la vigilancia del policonsumo de sustancias a que se refiere el artículo 7, apartado 1, letra c);

c) recogerá la información y los datos que faciliten los puntos focales nacionales y las unidades nacionales de Europol sobre las nuevas sustancias psicoactivas y transmitirá esa información a los puntos focales nacionales y a las unidades nacionales de Europol, así como a la Comisión, sin demora injustificada;

d) recogerá y analizará información y datos sobre los precursores de drogas, su desvío y su tráfico;

e) realizará y encargará los estudios de investigación y vigilancia, las encuestas, los estudios de viabilidad y los proyectos piloto que sean necesarios para el desempeño de sus tareas;

f) garantizará la mejora de la comparabilidad, la objetividad y la fiabilidad de la información y los datos a nivel de la Unión, definiendo indicadores y estándares comunes de carácter no obligatorio, pero cuya observancia pueda ser recomendada por la Agencia al objeto de conseguir una mayor uniformidad de los métodos de medición utilizados por los Estados miembros y la Unión; la Agencia desarrollará, en particular, herramientas y métodos que faciliten a los Estados miembros la supervisión y la evaluación de sus políticas nacionales y, a la Comisión, la supervisión y la evaluación de las políticas de la Unión.

2. La Agencia recopilará los datos nacionales pertinentes a través de los puntos focales nacionales. Cooperará también estrechamente con otras organizaciones y organismos nacionales, europeos e internacionales que ya dispongan de este tipo de información.

3. La Agencia desarrollará, en el marco de su mandato, métodos y programas de recogida de datos, también a través de proyectos con socios externos.

4. La Agencia podrá desarrollar las soluciones digitales necesarias para la gestión y el intercambio automático de la información y los datos.

En caso de que se desarrollen, dichas soluciones digitales deberán:

a) permitir la recogida automatizada de datos, incluida la información de dominio público, manteniendo al mismo tiempo la posibilidad del suministro manual de datos;

b) aplicar inteligencia artificial para la validación, el análisis y la notificación automatizada de los datos;

c) prever el tratamiento y el intercambio informatizados de información, datos y documentos.

5. La Agencia difundirá información y datos mediante:

a) la puesta a disposición de la Unión, los Estados miembros y otras partes interesadas de la información que produzca, en particular sobre la evolución de la situación y los cambios de tendencias;

b) la amplia difusión de sus análisis, conclusiones e informes;

c) la amplia difusión de datos fiables, excluidos los datos sensibles confidenciales o no confidenciales, a través de la publicación, basada en los datos que recoja, de un informe periódico sobre la situación del fenómeno de la droga, incluyendo datos sobre las tendencias emergentes;

d) la constitución de un fondo documental científico abierto y la facilitación del acceso a él, así como el fomento de las actividades de información;

e) el suministro de información sobre las normas de calidad, las mejores prácticas innovadoras y los resultados de la investigación ejecutables en los Estados miembros y la facilitación del intercambio y la aplicación de dichas normas y prácticas.

6. La Agencia no recogerá datos que hagan posible la identificación de personas o pequeños grupos de personas. Se abstendrá de transmitir información relativa a personas concretas.

Artículo 7. Vigilancia del fenómeno de la droga

1. La Agencia vigilará:

a) el fenómeno de la droga en la Unión de manera global, a través de indicadores epidemiológicos y de otros tipos, abarcando los aspectos de la salud, la seguridad y la protección, incluida la ejecución de las estrategias de la Unión aplicables en materia de drogas;

b) las tendencias emergentes del fenómeno de la droga en la Unión, y a nivel internacional en la medida en que afecten a la Unión; esto incluirá la vigilancia del uso de las nuevas tecnologías para los servicios de drogas o el tráfico de drogas, y los vínculos con otros ámbitos delictivos, según proceda;

c) el policonsumo de sustancias y sus consecuencias, en particular las implicaciones para las políticas y las respuestas que se deriven de la interacción del consumo de drogas y una o más sustancias psicoactivas o uno o más tipos de sustancias, ya sean legales o ilegales; incluido el aumento de los riesgos de problemas sanitarios y sociales que puede producirse cuando las drogas y otras sustancias psicoactivas se consumen al mismo tiempo o consecutivamente en un breve período de tiempo o cuando diferentes sustancias se producen o se venden juntas; la necesidad de tener en cuenta las causas comunes del consumo de drogas y las adicciones; y las implicaciones para la vigilancia y el intercambio de las mejores prácticas del hecho de que las políticas y las respuestas se centren de manera global en múltiples sustancias;

d) los problemas relacionados con las drogas y las soluciones aportadas, en particular la aplicación de las mejores prácticas innovadoras y de los resultados de la investigación;

e) en cooperación con Europol y con el apoyo de los puntos focales nacionales y las unidades nacionales de Europol, todas las nuevas sustancias psicoactivas notificadas por los Estados miembros;

f) los precursores de drogas, su tráfico y su desvío;

g) las políticas de la Unión y nacionales en materia de drogas, en particular con vistas a apoyar su elaboración y su evaluación independiente;

h) los mercados de la droga basados en la tecnología, en cooperación con Europol en el marco de sus respectivos mandatos.

2. Basándose en sus actividades de vigilancia, la Agencia determinará cuáles son las mejores prácticas innovadoras y fomentará su desarrollo. La Agencia facilitará y compartirá información sobre las mejores prácticas innovadoras de los Estados miembros y facilitará el intercambio de dichas prácticas entre ellos.

3. La Agencia llevará a cabo periódicamente ejercicios de prospectiva, teniendo en cuenta la información disponible. Sobre esa base, formulará previsiones pertinentes para la elaboración de las futuras políticas en materia de drogas.

Capítulo III. Preparación

Artículo 8. Intercambio de información y sistema de alerta rápida con respecto a las nuevas sustancias psicoactivas

1. Cada Estado miembro se asegurará de que sus puntos focales nacionales y su unidad nacional de Europol faciliten oportunamente y sin dilaciones injustificadas a la Agencia y a Europol, teniendo en cuenta los mandatos respectivos de ambos organismos, la información disponible sobre nuevas sustancias psicoactivas.

La información guardará relación con la detección y la identificación, el consumo y las pautas de consumo, la producción, la extracción, la distribución y los métodos de distribución, el tráfico y el uso con fines comerciales, médicos o científicos de esas sustancias y con los riesgos tanto potenciales como constatados que presentan.

2. La Agencia, en cooperación con Europol, recogerá, cotejará, analizará y evaluará la información sobre las nuevas sustancias psicoactivas. Comunicará esta información oportunamente a los puntos focales nacionales, a las unidades nacionales de Europol y a la Comisión, con el fin de facilitarles toda la información necesaria a efectos de la alerta rápida.

La Agencia redactará el informe inicial o el informe inicial conjunto de conformidad con el artículo 9 sobre la base de la información recogida conforme al párrafo primero.

Artículo 9. Informe inicial

1. Cuando la Agencia, la Comisión o la mayoría de los Estados miembros consideren que la información compartida sobre una nueva sustancia psicoactiva y recogida en uno o más Estados miembros suscita preocupación por los riesgos sanitarios o sociales que pueda conllevar esa nueva sustancia psicoactiva a escala de la Unión, la Agencia deberá redactar un informe inicial sobre la nueva sustancia psicoactiva.

A los efectos del párrafo primero, cada Estado miembro notificará a la Comisión y a los demás Estados miembros su deseo de que se elabore un informe inicial. Cuando se alcance una mayoría de Estados miembros, la Comisión transmitirá las instrucciones pertinentes a la Agencia e informará a los Estados miembros en consecuencia.

2. El informe inicial contendrá:

a) una indicación preliminar de la naturaleza y magnitud de los incidentes que revelen problemas sanitarios y sociales con los que pudiera estar relacionada la nueva sustancia psicoactiva, el número de tales incidentes y las pautas de consumo de la nueva sustancia psicoactiva;

b) una indicación preliminar de la descripción química y física de la nueva sustancia psicoactiva, así como de los métodos y los precursores químicos utilizados en su producción o extracción;

c) una indicación preliminar de la descripción farmacológica y toxicológica de la nueva sustancia psicoactiva;

d) una indicación preliminar de la participación de grupos delictivos en la producción o la distribución de la nueva sustancia psicoactiva;

e) información sobre el uso humano y veterinario de la nueva sustancia psicoactiva, entre otros, como principio activo de un medicamento de uso humano o de un medicamento veterinario;

f) información sobre los usos comerciales e industriales de la nueva sustancia psicoactiva, el alcance de dichos usos y su empleo con fines de investigación y desarrollo científicos;

g) información sobre si la nueva sustancia psicoactiva está sujeta a medidas restrictivas en los Estados miembros;

h) información sobre si la nueva sustancia psicoactiva es o ha sido objeto de evaluación en el marco del sistema de las Naciones Unidas;

i) cualquier otra información pertinente de que se disponga.

3. A efectos del informe inicial, la Agencia utilizará la información de la que disponga.

4. Cuando la Agencia lo considere necesario, solicitará a los puntos focales nacionales que proporcionen información adicional sobre la nueva sustancia psicoactiva. Los puntos focales nacionales deberán proporcionar dicha información en el plazo de dos semanas tras la recepción de la solicitud.

5. La Agencia, sin demora injustificada una vez que se haya empezado a elaborar el informe inicial con arreglo al párrafo primero, solicitará a la Agencia Europea de Medicamentos que le facilite información sobre si, a nivel de la Unión o nacional, la nueva sustancia psicoactiva es un principio activo en:

a) un medicamento de uso humano o un medicamento veterinario que ha obtenido una autorización de comercialización de conformidad con la Directiva 2001/83/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸, la Directiva 2001/82/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁹ o el Reglamento (CE) n.º 726/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁰;

b) un medicamento de uso humano o un medicamento veterinario que es objeto de una solicitud de autorización de comercialización;

c) un medicamento de uso humano o un medicamento veterinario cuya autorización de comercialización ha sido suspendida por la autoridad competente;

d) un medicamento de uso humano no autorizado del tipo a que se hace referencia en artículo 5, apartados 1 y 2, de la Directiva 2001/83/CE, o un medicamento veterinario preparado extemporáneamente por una persona autorizada para ello por la normativa nacional de conformidad con el artículo 10, apartado 1, letra c), de la Directiva 2001/82/CE;

e) un medicamento en investigación, tal como se define en el artículo 2, letra d), de la Directiva 2001/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁶¹.

Cuando la información se refiera a autorizaciones de comercialización concedidas por Estados miembros, estos se la comunicarán a la Agencia Europea de Medicamentos a petición de esta.

6. La Agencia, sin demora injustificada una vez que se haya empezado a redactar el informe inicial conforme al párrafo primero, solicitará a Europol que facilite información sobre la participación de grupos delictivos en la producción, la distribución y los métodos de distribución y el tráfico de la nueva sustancia psicoactiva y en cualquier uso que se haga de ella.

7. La Agencia, sin demora injustificada una vez que se haya empezado a redactar el informe inicial conforme al párrafo primero, solicitará a la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas, al Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades y a la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria que faciliten la información y los datos de que dispongan sobre la nueva sustancia psicoactiva.

8. Los detalles de la cooperación entre la Agencia y las agencias descentralizadas de la Unión a que se refieren los apartados 5, 6 y 7 se regirán por acuerdos de colaboración, los cuales se celebrarán de conformidad con el artículo 53, apartado 2.

9. La Agencia deberá respetar las condiciones de utilización de la información que se le comunique, incluidas las condiciones de acceso a los documentos y de seguridad de los datos y la información, así como de protección de los datos confidenciales, incluidos los datos de carácter sensible y la información comercial confidencial de terceros.

10. La Agencia presentará el informe inicial a la Comisión y a los Estados miembros en las cinco semanas siguientes a la formulación de las solicitudes de información a que se refieren los apartados 5, 6 y 7.

11. Cuando la Agencia recoja información sobre diversas nuevas sustancias psicoactivas que considere de estructura química similar, presentará a la Comisión y a los Estados miembros, en las seis semanas siguientes a la formulación de las solicitudes de información a que se refieren los apartados 5, 6 y 7, informes iniciales individuales o informes iniciales conjuntos sobre esas diversas nuevas sustancias

58. Directiva 2001/83/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de noviembre de 2001, por la que se establece un código comunitario sobre medicamentos para uso humano (DO L 311 de 28.11.2001, p. 67).

59. Directiva 2001/82/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de noviembre de 2001, por la que se establece un código comunitario sobre medicamentos veterinarios (DO L 311 de 28.11.2001, p. 1).

60. Reglamento (CE) n.º 726/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, por el que se establecen procedimientos comunitarios para la autorización y el control de los medicamentos de uso humano y veterinario y por el que se crea la Agencia Europea de Medicamentos (DO L 136 de 30.4.2004, p. 1).

61. Directiva 2001/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de abril de 2001, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros sobre la aplicación de buenas prácticas clínicas en la realización de ensayos clínicos de medicamentos de uso humano (DO L 121 de 1.5.2001, p. 34).

psicoactivas, siempre que las características de cada una de ellas estén claramente identificadas.

Artículo 10. Procedimiento e informe de evaluación del riesgo

1. En el plazo de las dos semanas siguientes a la recepción del informe inicial mencionado en el artículo 9, apartado 10, la Comisión podrá pedir a la Agencia que evalúe los riesgos potenciales que entraña la nueva sustancia psicoactiva y que elabore un informe de evaluación del riesgo, cuando del informe inicial pueda inferirse que la sustancia puede conllevar riesgos graves para la salud pública y, en su caso, riesgos sociales graves. La evaluación del riesgo será realizada por el Comité Científico.

2. En el plazo de las dos semanas siguientes a la recepción del informe inicial conjunto mencionado en el artículo 9, apartado 11, la Comisión podrá pedir a la Agencia que evalúe los riesgos potenciales que entrañan las distintas nuevas sustancias psicoactivas con una estructura química similar y que redacte un informe conjunto de evaluación del riesgo, cuando del informe inicial conjunto pueda inferirse que las sustancias pueden conllevar riesgos graves para la salud pública y, en su caso, riesgos sociales graves. La evaluación conjunta del riesgo será realizada por el Comité Científico.

3. El informe de evaluación del riesgo o el informe conjunto de evaluación del riesgo contendrá:

a) la información disponible sobre las propiedades químicas y físicas de la nueva sustancia psicoactiva, así como los métodos y los precursores químicos utilizados en su producción o extracción;

b) la información disponible sobre las propiedades farmacológicas y toxicológicas de la nueva sustancia psicoactiva;

c) un análisis de los riesgos para la salud asociados a la nueva sustancia psicoactiva, en particular, con respecto a su toxicidad aguda y crónica, propensión al abuso, riesgo de producir dependencia y efectos a nivel físico, mental y comportamental;

d) un análisis de los riesgos sociales asociados a la nueva sustancia psicoactiva, en particular, su impacto sobre el funcionamiento de la sociedad, el orden público y las actividades delictivas, y la participación de la delincuencia organizada en la producción, distribución, métodos de distribución y tráfico de la nueva sustancia psicoactiva;

e) la información disponible sobre el alcance y los patrones de uso de la nueva sustancia psicoactiva, su disponibilidad y su potencial de difusión dentro de la Unión;

f) la información disponible sobre los usos comerciales e industriales de la nueva sustancia psicoactiva, el alcance de dichos usos y su empleo en la investigación y el desarrollo científicos;

g) cualquier otra información pertinente de que se disponga.

4. El Comité Científico evaluará los riesgos que implique la nueva sustancia psicoactiva o el grupo de nuevas sustancias psicoactivas.

La Comisión, la Agencia, Europol y la Agencia Europea de Medicamentos tendrán derecho a designar a dos observadores cada uno.

5. El Comité Científico evaluará el riesgo sobre la base de la información disponible y de otros datos científicos pertinentes. Tendrá en cuenta todas las opiniones manifestadas por sus miembros. La Agencia deberá organizar el procedimiento de evaluación del riesgo, determinando la futura necesidad de información y otros estudios pertinentes.

6. La Agencia presentará el informe de evaluación del riesgo, o el informe conjunto de evaluación del riesgo, a la Comisión y a los Estados miembros en el plazo de seis semanas tras la recepción de la petición de la Comisión para que se elabore un informe de evaluación del riesgo.

7. Previa recepción de una petición debidamente justificada de la Agencia, la Comisión podrá prorrogar el plazo para la realización de la evaluación del riesgo o la evaluación conjunta del riesgo a fin de que puedan realizarse investigaciones adicionales y recogerse más datos. Dicha petición contendrá información sobre el período necesario para completar la evaluación del riesgo o la evaluación conjunta del riesgo.

8. La Agencia proporcionará también oportunamente evaluaciones rápidas del riesgo, de conformidad con el artículo 20 del Reglamento (UE).../... sobre las amenazas transfronterizas graves para la salud y por el que se deroga la Decisión n.º 1082/2013/UE, en caso de que exista una de las amenazas a las que se refiere el artículo 2, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento, cuando la amenaza entre dentro del mandato de la Agencia.

Artículo 11. Exclusión de la evaluación del riesgo

1. No se realizará la evaluación del riesgo cuando la nueva sustancia psicoactiva se encuentre en una fase avanzada de evaluación en el marco del sistema de las Naciones Unidas, es decir, una vez que el Comité de Expertos de la Organización Mundial de la Salud en Farmacodependencia haya publicado su análisis crítico junto con una recomendación escrita, salvo si existen suficientes datos e información disponibles que indiquen la necesidad de un informe de evaluación del riesgo en el ámbito de la Unión, debiendo motivarse dicha necesidad en el informe inicial.

2. No se realizará la evaluación del riesgo cuando, tras una evaluación en el marco del sistema de las Naciones Unidas, se haya decidido no catalogar la nueva sustancia psicoactiva, salvo si existen suficientes datos e información disponibles que indiquen la necesidad de un informe de evaluación del riesgo en el ámbito de la Unión, debiendo motivarse dicha necesidad en el informe inicial.

3. No se realizará la evaluación del riesgo si la nueva sustancia psicoactiva es un principio activo de:

a) un medicamento de uso humano o un medicamento veterinario que haya obtenido una autorización de comercialización de conformidad con la Directiva 2001/83/CE, la Directiva 2001/82/CE o el Reglamento (CE) n.º 726/2004;

b) un medicamento de uso humano o un medicamento veterinario que sea objeto de una solicitud de autorización de comercialización;

c) un medicamento de uso humano o un medicamento veterinario cuya autorización de comercialización haya sido suspendida por la autoridad competente;

d) un medicamento en investigación, tal como se define en el artículo 2, letra d), de la Directiva 2001/20/CE.

Artículo 12. Evaluación de las amenazas y preparación frente a ellas

1. La Agencia desarrollará una capacidad estratégica general de evaluación de amenazas para determinar, en una fase temprana, nuevas tendencias del fenómeno de la droga que puedan afectar negativamente a la salud pública, a la seguridad y a la protección y, de este modo, contribuir a aumentar la preparación de las partes interesadas pertinentes para responder a tiempo y con eficacia a las nuevas amenazas.

2. La Agencia fijará un conjunto de criterios para determinar cuándo debe iniciarse una evaluación de amenazas.

La Agencia podrá poner en marcha una evaluación de amenazas por iniciativa propia sobre la base de un análisis interno de las señales obtenidas a través de la vigilancia rutinaria, la investigación u otras fuentes de información adecuadas. También podrá iniciarse una evaluación de amenazas a petición de la Comisión o de un Estado miembro, si se cumplen los criterios definidos.

3. La evaluación de las amenazas consistirá en un análisis rápido de la información existente y, en caso necesario, en la recogida de nueva información a través de las redes de información de la Agencia. La Agencia desarrollará métodos científicos de evaluación rápida adecuados.

4. En el informe de evaluación de las amenazas se describirán la amenaza detectada, la situación existente a la luz de los datos contrastados disponibles y los resultados potenciales en caso de inacción y se expondrán las opciones de preparación y respuesta que puedan adoptarse para mitigar la amenaza detectada. También podrá contener posibles medidas de seguimiento que deban adoptarse. El informe de evaluación de las amenazas se enviará a la Comisión y a los Estados miembros, según proceda.

5. La Agencia cooperará estrechamente con otras agencias y organismos descentralizados de la Unión y con organizaciones de la Unión e internacionales en la realización de la evaluación de amenazas, haciendo que participen en ella cuando proceda. Cuando la amenaza potencial ya sea objeto de un análisis en el marco de otro mecanismo de la Unión, la Agencia no realizará su evaluación.

6. Con el acuerdo de la Comisión, la Agencia realizará evaluaciones de amenazas relacionadas con las drogas que surjan fuera de la Unión y que puedan afectar a la salud pública, la seguridad y la protección dentro de la Unión.

Artículo 13. Sistema europeo de alerta frente a las drogas

1. La Agencia creará y gestionará un sistema europeo de alerta rápida frente a las drogas.

2. Los Estados miembros notificarán inmediatamente a la Agencia toda información relativa a la aparición de un riesgo grave directo o indirecto relacionado con las drogas que afecte a la salud humana, la seguridad o la protección, así como cualquier información que pueda ser útil para coordinar una respuesta cuando tengan conocimiento de este tipo de información, como:

- a) tipo y origen del riesgo;
- b) fecha y lugar del suceso que implique el riesgo;
- c) medios de exposición, transmisión o propagación;
- d) datos analíticos y toxicológicos;
- e) métodos de detección;
- f) riesgos para la salud pública;
- g) medidas de salud pública aplicadas o que se prevea adoptar a nivel nacional;
- h) otras medidas distintas de las medidas de salud pública;
- i) cualquier otra información pertinente sobre el riesgo grave para la salud de que se trate.

3. La Agencia analizará y evaluará la información y los datos disponibles sobre los posibles riesgos graves para la salud humana y la complementará con cualquier información científica y técnica que haya obtenido a partir del sistema de alerta rápida a que se refiere el artículo 8 y de otras evaluaciones de amenazas realizadas de conformidad con el artículo 12, de otras agencias y organismos de la Unión y de organizaciones internacionales, en particular la Organización Mundial de la Salud. La Agencia tendrá en cuenta la información obtenida mediante sus herramientas de recogida de datos y a través de fuentes de dominio público.

4. Sobre la base de la información recibida con arreglo al apartado 3, la Agencia transmitirá comunicaciones específicas de alerta rápida de riesgo o notificaciones de inteligencia estratégica, o ambas cosas, a las autoridades nacionales pertinentes, incluidos los puntos focales nacionales. Estas comunicaciones de riesgos o notificaciones de inteligencia estratégica podrán proponer opciones de respuesta que los Estados miembros podrán tener en cuenta en su planificación de la preparación y de sus actividades de respuesta nacional.

5. Los Estados miembros informarán a la Agencia de toda información adicional de que dispongan para seguir analizando y evaluando el riesgo, así como de las acciones realizadas o las medidas adoptadas tras la recepción de las notificaciones y la información transmitidas en el marco del sistema europeo de alerta frente a las drogas.

6. La Agencia cooperará estrechamente con la Comisión y con los Estados miembros a fin de promover la coherencia necesaria en el proceso de comunicación de riesgos.

7. La Agencia podrá abrir la participación en el sistema europeo de alerta frente a las drogas a terceros países u organizaciones internacionales. Esa participación se basará en la reciprocidad e incluirá medidas de confidencialidad equivalentes a las aplicables en la Agencia.

8. La Agencia podrá desarrollar un sistema de alerta a través del cual pueda llegar y dirigirse directamente a las personas que consumen o pueden consumir drogas.

Artículo 14. Precursores de drogas

1. La Agencia asistirá a la Comisión en la vigilancia de los cambios en la situación del tráfico y el desvío de precursores de drogas y en la evaluación de la necesidad de añadir, retirar o cambiar de categoría sustancias catalogadas y no catalogadas en relación con el Reglamento (CE) n.º 273/2004 y el Reglamento (CE) n.º 111/2005, en particular para determinar y evaluar sus usos lícitos e ilícitos.

2. La Agencia elaborará, por propia iniciativa o a petición de la Comisión, un informe de evaluación de amenazas sobre precursores de drogas.

Artículo 15. Red de laboratorios forenses y toxicológicos

1. La Agencia creará una red de laboratorios forenses y toxicológicos especialmente activos en las investigaciones forenses y toxicológicas sobre drogas y daños relacionados con las drogas.

2. La red actuará principalmente como foro para propiciar el intercambio de datos e información sobre las novedades y tendencias, organizar formación para mejorar las competencias de los expertos forenses en drogas, apoyar la implantación de sistemas de garantía de la calidad y favorecer una mayor armonización de la recogida de datos y los métodos analíticos.

3. Cada Estado miembro tendrá derecho a designar, a través de su representante en el Consejo de Administración, dos laboratorios, uno especializado en análisis forense y otro especializado en toxicología, como laboratorios nacionales representantes en la red. La Agencia podrá seleccionar, para proyectos específicos, otros laboratorios o expertos especialmente activos en las investigaciones forenses y toxicológicas sobre drogas y los daños relacionados con las drogas.

4. El Centro Común de Investigación de la Comisión será miembro de la red y representará en ella a la Comisión.

5. La red cooperará estrechamente con otras redes y organizaciones existentes activas en este ámbito. Se informará periódicamente a la red a que se refiere el artículo 31 sobre el trabajo de la red de laboratorios forenses y toxicológicos.

6. La Agencia presidirá la red y convocará al menos una reunión al año. La red podrá decidir la creación de grupos de trabajo, que podrán estar presididos por miembros de la red.

7. La red permitirá a la Agencia tener acceso a los laboratorios forenses y toxicológicos, en concreto para el análisis de nuevas sustancias psicoactivas cuando sea necesario.

8. La Agencia definirá y financiará proyectos específicos para impulsar la red, según proceda y con arreglo a normas y procedimientos claros y transparentes, definidos previamente por la Agencia.

9. La Agencia creará una base de datos para almacenar, analizar y facilitar la información y los datos recogidos o generados por la red.

Capítulo IV. Desarrollo de competencias

Artículo 16. Campañas de prevención

1. La Agencia diseñará, desarrollará y promoverá programas y campañas a nivel de la Unión para prevenir los problemas relacionados con las drogas y sensibilizar sobre los efectos adversos que provocan las drogas.

2. Los programas y campañas a que se refiere el apartado 1 serán acordes con las orientaciones políticas establecidas en la Estrategia de la UE sobre Drogas y el correspondiente Plan de Acción aplicables. Abordarán las dimensiones importantes del fenómeno de la droga, se dirigirán a grupos específicos y se basarán en los datos contrastados y las mejores prácticas recogidos por la Agencia.

3. La Agencia desarrollará normas de calidad para la prevención frente a las drogas, promoverá su cumplimiento e impartirá o apoyará actividades de formación conforme al artículo 19.

4. La Agencia asistirá a los Estados miembros en el desarrollo de campañas nacionales de prevención en el ámbito de su mandato, incluido el desarrollo de programas de prevención destinados a reducir la delincuencia relacionada con la droga y a impedir la explotación de personas vulnerables en el mercado de la droga.

Artículo 17. Acreditación y certificación de los programas nacionales

1. A petición de una autoridad nacional de un país participante o de un organismo profesional pertinente, en los casos en que el país participante no disponga de ningún organismo de acreditación o de certificación similar, la Agencia ofrecerá acreditación y certificación para los programas nacionales de conformidad con el protocolo operativo normalizado establecido en el apartado 3.

2. Antes de conceder la acreditación o la certificación a un programa nacional, la Agencia evaluará el programa y examinará si se ajusta a los conocimientos científicos más recientes y si se ha demostrado su utilidad para alcanzar los objetivos declarados.

3. La Agencia elaborará un procedimiento de acreditación y certificación, que expondrá de manera transparente en un protocolo operativo normalizado. El Consejo de Administración de la Agencia aprobará el protocolo operativo normalizado y cualquier modificación de este antes de su aplicación.

El protocolo operativo normalizado a que se refiere el párrafo primero debe contener, como mínimo:

a) las condiciones específicas relativas a la capacidad y los recursos de la Agencia para llevar a cabo el procedimiento de acreditación o certificación;

b) los criterios conforme a los cuales se evaluará el programa nacional con vistas a su acreditación o certificación y que permitan comprobar el cumplimiento de las condiciones mencionadas en el apartado 2; los programas sujetos a acreditación o certificación incluirán, como mínimo, la prevención, el tratamiento, la reducción de daños y otros temas conexos;

c) los detalles del proceso de acreditación o certificación llevado a cabo por la Agencia, incluida la designación de la documentación que debe presentarse y el calendario del procedimiento;

d) las condiciones en las que se podrá restringir, suspender o retirar la acreditación o la certificación;

e) los procedimientos para la resolución de los recursos, incluidas, en su caso, las vías de recurso contra las decisiones de acreditación o su omisión.

Artículo 18. Apoyo a los Estados miembros

1. A petición de un Estado miembro, la Agencia podrá apoyar la evaluación independiente de sus políticas en materia de drogas y la elaboración de políticas en materia de droga basadas en datos contrastados en consonancia con las estrategias de la Unión aplicables.

2. La Agencia apoyará a los Estados miembros en la aplicación de sus estrategias nacionales en materia de drogas, sus normas de calidad y las mejores prácticas innovadoras y facilitará el intercambio de información entre los responsables de la toma de decisiones a nivel nacional.

3. Cuando preste apoyo para la evaluación de políticas, la Agencia actuará con independencia y se guiará por sus normas científicas.

Artículo 19. Formación

La Agencia, dentro del ámbito de su mandato, en la medida de los recursos presupuestarios y de personal de que disponga y en coordinación con otras agencias y organismos descentralizados de la Unión:

a) impartirá formación y currículos especializados en ámbitos de interés y pertinencia para la Unión;

b) proporcionará herramientas y sistemas de apoyo relacionados con la formación para facilitar el intercambio de conocimientos a nivel de la Unión;

c) ayudará a los Estados miembros a organizar iniciativas de formación y de desarrollo de las capacidades.

Artículo 20. Cooperación internacional y asistencia técnica

1. La Agencia:

a) elaborará un marco de cooperación internacional, que deberá ser aprobado por el Consejo de Administración, previa aprobación de la Comisión, y que guiará las actividades de la Agencia en el ámbito de la cooperación internacional;

b) cooperará activamente con las organizaciones y los organismos a que se refiere el artículo 53;

c) apoyará el intercambio y la difusión a escala internacional de las mejores prácticas de la Unión y de los resultados de la investigación que sean ejecutables;

d) supervisará los cambios en el fenómeno internacional de la droga que puedan suponer una amenaza para la Unión o tener consecuencias para ella, mediante la supervisión y el análisis de la información obtenida de organismos internacionales, autoridades nacionales, resultados de la investigación y otras fuentes de información pertinentes;

e) proporcionará datos y análisis sobre la situación en materia de drogas a nivel europeo en reuniones internacionales y foros técnicos adecuados, en estrecha coordinación con la Comisión, y apoyará a esta y a los Estados miembros en los diálogos internacionales sobre drogas;

f) promoverá la incorporación de los datos sobre drogas y toxicomanías recogidos en los Estados miembros o procedentes de la Unión en los programas internacionales de vigilancia y control de las drogas, en particular los establecidos por las Naciones Unidas y sus organismos especializados, sin perjuicio de las obligaciones de transmisión de información que incumban a los Estados miembros en virtud de las disposiciones de los convenios de las Naciones Unidas sobre drogas;

g) apoyará a los Estados miembros a la hora de comunicar la información pertinente y proporcionar los análisis necesarios al sistema de las Naciones Unidas, incluida la presentación de todos los datos pertinentes relacionados con las nuevas sustancias psicoactivas a la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito y a la Organización Mundial de la Salud;

h) apoyará a los terceros países en la elaboración de sus políticas en materia de drogas conforme a los principios de las estrategias de la Unión sobre drogas, en particular prestando apoyo para la evaluación independiente de sus políticas.

2. El marco de cooperación internacional a que se refiere el apartado 1, letra a), tendrá en cuenta los documentos estratégicos pertinentes de la Unión y considerará la evolución del fenómeno de la droga, en particular en lo que respecta a las rutas del tráfico y las zonas de producción de drogas. En él se indicarán los países o regiones prioritarios para la cooperación y se expondrán los resultados principales de

la cooperació. La Agència evaluarà i revisarà periòdicament el marc de cooperació internacional.

3. A petició de la Comissió i amb l'aprobació del Consell d'Administració, la Agència transferirà els seus coneixements tècnics i prestarà assistència tècnica a tercers països.

La assistència tècnica se centrarà, en particular, en la creació o la consolidació de punts focals nacionals, sistemes nacionals de recollida de dades i sistemes nacionals d'alerta ràpida, i contribuirà després a la creació i el reforç de vincles estructurals amb el sistema d'alerta ràpida a què es refereix l'article 8 i amb la xarxa a què es refereix l'article 31. Si el tercer país així ho sol·licita, la Agència podrà proporcionar una certificació a aquests organismes nacionals.

4. La cooperació amb tercers països i amb organitzacions internacionals es durà a terme de conformitat amb els articles 53 i 54.

Article 21. Investigació i innovació

1. La Agència assistirà a la Comissió i als Estats membres en la definició dels temes clau de investigació i en l'elaboració i execució dels programes marcos de la Unió per a les activitats de investigació i innovació que siguin pertinents per a la realització del seu mandat general establert en l'article 4. Quan la Agència assista a la Comissió en la definició de temes clau de investigació i en l'elaboració i execució d'un programa marcos de la Unió, la Agència no rebra finançament de dicho programa.

2. La Agència supervisarà de forma proactiva les activitats de investigació i innovació i contribuirà a elles per complir el seu mandat general establert en l'article 4, donar suport a les activitats connexes dels Estats membres i dur a terme les seves activitats de investigació i innovació en relació amb les qüestions regulades pel present Reglament, inclosos el desenvolupament, l'assaig i la validació d'algoritmes per al desenvolupament d'eines, així com la formació connexa. La Agència comunicarà els resultats d'aquesta investigació al Parlament Europeu, als Estats membres i a la Comissió de conformitat amb l'article 49.

3. La Agència contribuirà a les activitats del centre d'innovació de la UE per a la seguretat interior, o de qualsevol instrument que el substitueixi, i participarà en elles, en el marc del cicle de investigació i innovació.

4. La Agència podrà planificar i dur a terme projectes pilots sobre les qüestions regulades pel present Reglament.

5. La Agència publicarà informació sobre els seus projectes de investigació, inclosos els projectes de demostració, els socis col·laboradors participants i el pressupost del projecte.

6. La Agència crearà una base de dades per emmagatzemar i analitzar programes de investigació relacionats amb les drogues i per facilitar la seva consulta.

Capítol V. Organització de l'agència

Article 22. Estructura administrativa i de gestió

La estructura administrativa i de gestió de la Agència estarà constituïda per:

- a) un Consell d'Administració, que exercirà les funcions que s'estableixen en l'article 24;
- b) un Comitè Executiu, que exercirà les funcions que s'estableixen en l'article 28;
- c) un Director Executiu, amb les responsabilitats que s'estableixen en l'article 29;
- d) un Comitè Científic, que exercirà les funcions que s'estableixen en l'article 30;
- e) una Xarxa Europea d'Informació sobre Drogues i Toxicomanies (Reitox) de conformitat amb l'article 31.

Artículo 23. Composición del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración estará compuesto por un representante de cada Estado miembro y dos representantes de la Comisión, todos con derecho a voto.
2. El Consejo de Administración estará integrado también por:
 - a) un experto independiente especialista en el ámbito de la droga designado por el Parlamento Europeo, con derecho a voto;
 - b) un representante de cada tercer país que haya celebrado un acuerdo con la Unión de conformidad con el artículo 54, sin derecho a voto.
3. Cada miembro del Consejo de Administración tendrá un suplente. El suplente representará al miembro titular en ausencia de este.
4. Los miembros del Consejo de Administración y sus suplentes serán nombrados en función de sus conocimientos en el ámbito de las drogas y las toxicomanías, teniendo en cuenta las pertinentes aptitudes en materia presupuestaria, administrativa y de gestión. Todas las partes representadas en el Consejo de Administración procurarán limitar la rotación de sus representantes, a fin de garantizar la continuidad en la labor de este órgano. Todas las partes tratarán de lograr una representación equilibrada de mujeres y hombres en el Consejo de Administración.
5. El Consejo de Administración podrá invitar, en calidad de observadores, a representantes de organizaciones internacionales con las que la Agencia coopere con arreglo a lo dispuesto en el artículo 53.
6. La duración del mandato de los miembros titulares y de sus suplentes será de cuatro años. Este mandato podrá ser renovable.

Artículo 24. Funciones del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración:
 - a) formulará orientaciones generales para las actividades de la Agencia;
 - b) adoptará el proyecto de documento único de programación a que se refiere el artículo 35 antes de someterlo al dictamen de la Comisión;
 - c) adoptará, una vez solicitado el dictamen de la Comisión, el documento único de programación de la Agencia por una mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto de conformidad con el artículo 23;
 - d) adoptará, por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto, el presupuesto anual de la Agencia y ejercerá otras funciones relacionadas con el presupuesto de la Agencia de conformidad con el capítulo VI;
 - e) evaluará y aprobará, por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto, el informe anual de actividades consolidado sobre las actividades de la Agencia y lo enviará junto con su evaluación, a más tardar el 1 de julio de cada año, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas; el informe anual de actividades consolidado se hará público;
 - f) adoptará las normas financieras aplicables a la Agencia de conformidad con el artículo 41;
 - g) adoptará una estrategia de lucha contra el fraude proporcionada a los riesgos de fraude, teniendo en cuenta los costes y beneficios de las medidas que vayan a aplicarse;
 - h) adoptará una estrategia para lograr mejoras de la eficiencia y sinergias con otras agencias y organismos descentralizados de la Unión;
 - i) adoptará normas para la prevención y la gestión de conflictos de intereses con respecto a sus miembros, así como a los miembros del Comité Ejecutivo, el Comité Científico y la Red Europea de Información sobre Drogas y Toxicomanías (Reitox), y con respecto a los expertos nacionales en comisión de servicios y otros agentes no contratados por la Autoridad a que se refiere el artículo 44, y publicará anualmente en su sitio web las declaraciones de intereses de los miembros del Consejo de Administración;

j) adoptará el protocolo operativo normalizado a que se refiere el artículo 17, apartado 3;

k) adoptará el marco de cooperación internacional de la Agencia a que se refiere el artículo 20, apartado 1, y los programas de asistencia técnica a que se refiere el artículo 20, apartado 3;

l) aprobará el nivel mínimo de cofinanciación a que se refiere el artículo 32, apartado 7;

m) adoptará y actualizará periódicamente los planes de comunicación y difusión a que se refiere el artículo 5, apartado 8, basándose en un análisis de las necesidades;

n) adoptará su reglamento interno;

o) de conformidad con el apartado 2, ejercerá, respecto del personal de la Agencia, las competencias atribuidas por el Estatuto de los funcionarios a la Autoridad facultada para proceder a los nombramientos y las atribuidas por el Régimen aplicable a los otros agentes a la Autoridad facultada para proceder a las contrataciones⁶² (las «competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos»);

p) de acuerdo con la Comisión, adoptará las disposiciones oportunas para la aplicación del Estatuto de los funcionarios y el régimen aplicable a los otros agentes de conformidad con el artículo 110, apartado 2, del Estatuto de los funcionarios;

q) nombrará al director ejecutivo y, cuando proceda, decidirá sobre la prórroga de su mandato o sobre su cese de conformidad con el artículo 43;

r) nombrará a un contable, sujeto al Estatuto de los funcionarios y al Régimen aplicable a los otros agentes, que gozará de plena independencia en el ejercicio de sus funciones;

s) nombrará a los miembros del Comité Científico;

t) aprobará la lista de expertos que se utilizará para ampliar el Comité Científico de conformidad con el artículo 10, apartado 4;

u) garantizará un seguimiento adecuado de las conclusiones y recomendaciones que se deriven de los informes de auditoría y las evaluaciones internos o externos, así como de las investigaciones de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), creada por la Decisión 1999/352/CE de la Comisión, CECA, Euratom⁶³ y de la Fiscalía Europea, creada por el Reglamento (UE) 2017/1939 del Consejo⁶⁴, tal como se contempla en el artículo 48;

v) adoptará todas las decisiones relativas al establecimiento de las estructuras internas de la Agencia y, cuando sea necesario, a su modificación, teniendo en cuenta las necesidades de la Agencia para ejercer su actividad, así como la buena gestión financiera;

w) autorizará la celebración de convenios de trabajo, de conformidad con el artículo 53;

2. El Consejo de Administración adoptará, de conformidad con el artículo 110 del Estatuto de los funcionarios, una decisión basada en el artículo 2, apartado 1, de dicho Estatuto y en el artículo 6 del Régimen aplicable a los otros agentes por la que se deleguen en el director ejecutivo las competencias correspondientes de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos y se determinen las condiciones de suspensión de dicha delegación. El director ejecutivo estará autorizado para subdelegar esas competencias.

Cuando así lo exijan circunstancias excepcionales, el Consejo de Administración podrá, mediante resolución, suspender temporalmente la delegación de las competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos en el director

62. Reglamento (CEE, Euratom, CECA) n.º 259/68 del Consejo, de 29 de febrero de 1968, por el que se establece el Estatuto de los funcionarios de las Comunidades Europeas y el régimen aplicable a los otros agentes de estas Comunidades y por el que se establecen medidas específicas aplicables temporalmente a los funcionarios de la Comisión (DO L 56 de 4.3.1968, p. 1).

63. Decisión 1999/352/CE, CECA, Euratom de la Comisión, de 28 de abril de 1999, por la que se crea la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (DO L 136 de 31.5.1999, p. 20).

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

ejecutivo y la subdelegación de competencias por parte de este último, y asumir el ejercicio de las competencias o delegarlas en uno de sus miembros o en un miembro del personal que no sea el director ejecutivo.

Artículo 25. Presidente del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración elegirá entre sus miembros con derecho a voto un presidente y un vicepresidente. El presidente y el vicepresidente serán elegidos por mayoría de dos tercios de los miembros del Consejo de Administración con derecho a voto.

2. El vicepresidente sustituirá automáticamente al presidente cuando este no pueda ejercer sus funciones.

3. La duración del mandato del presidente y del vicepresidente será de cuatro años. Su mandato podrá renovarse una vez. No obstante, si el presidente o el vicepresidente dejaran de ser miembros del Consejo de Administración durante su mandato, este expirará automáticamente en la misma fecha.

4. El procedimiento detallado para la elección del presidente y del vicepresidente se establecerá en el reglamento interno del Consejo de Administración.

Artículo 26. Reuniones del Consejo de Administración

1. El presidente convocará las reuniones del Consejo de Administración.

2. El director ejecutivo de la Agencia participará en las deliberaciones, pero sin derecho a voto.

3. El Consejo de Administración se reunirá al menos una vez al año en sesión ordinaria. Además, se reunirá a iniciativa de su presidente, a petición de la Comisión o a petición de, como mínimo, un tercio de sus miembros.

4. El Consejo de Administración podrá invitar a cualquier persona cuya opinión pueda ser de interés a que asista a sus reuniones en calidad de observador.

5. Los miembros del Consejo de Administración podrán, con sujeción al reglamento interno, estar asistidos en las reuniones por asesores o expertos.

6. La Agencia se hará cargo de la secretaría del Consejo de Administración.

Artículo 27. Sistema de votación del Consejo de Administración

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 24, apartado 1, letras c) y d), en el artículo 25, apartado 1, en el artículo 43, apartado 8, y en el artículo 53, apartado 2, el Consejo de Administración tomará sus decisiones por mayoría de sus miembros con derecho a voto.

2. Cada miembro con derecho a voto dispondrá de un voto. En ausencia de un miembro con derecho a voto, su suplente podrá ejercer su derecho a voto.

3. El presidente y el vicepresidente participarán en las votaciones.

4. El director ejecutivo no participará en las votaciones.

5. El reglamento interno del Consejo de Administración establecerá de manera más pormenorizada el régimen de votación, en particular las condiciones en las que un miembro puede actuar en nombre de otro.

Artículo 28. Comité Ejecutivo

1. El Comité Ejecutivo:

a) decidirá sobre los asuntos previstos en las normas financieras adoptadas de conformidad con el artículo 41 que no estén reservados al Consejo de Administración por el presente Reglamento;

b) se asegurará de que se tomen medidas adecuadas en aplicación de las conclusiones y recomendaciones resultantes de los informes de auditoría y las evaluaciones internos o externos, así como de las investigaciones de la OLAF y de la Fiscalía Europea a que se refiere el artículo 48;

c) sin perjuicio de las responsabilidades del director ejecutivo, recogidas en el artículo 29, seguirá y supervisará la ejecución de las decisiones adoptadas por el

Consejo de Administración, con el fin de reforzar la supervisión de la gestión administrativa y presupuestaria.

2. Cuando sea necesario, por motivos de urgencia, el Comité Ejecutivo podrá adoptar determinadas decisiones provisionales en lugar del Consejo de Administración, en particular en materia de gestión administrativa, incluida la suspensión de la delegación de las competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos, y para cuestiones presupuestarias.

3. El Comité Ejecutivo estará compuesto por el presidente y el vicepresidente del Consejo de Administración, otros dos miembros nombrados por el Consejo de Administración entre sus miembros con derecho a voto y dos representantes de la Comisión en el Consejo de Administración.

El presidente del Consejo de Administración ocupará también la Presidencia del Comité Ejecutivo.

El director ejecutivo participará en las reuniones del Comité Ejecutivo, pero no tendrá derecho a voto. El Comité Ejecutivo podrá invitar a otros observadores a que participen en sus sesiones.

4. La duración del mandato de los miembros del Comité Ejecutivo será de cuatro años. El mandato de los miembros del Comité Ejecutivo finalizará cuando pierdan su condición de miembros del Consejo de Administración.

5. El Comité Ejecutivo se reunirá al menos dos veces al año en sesión ordinaria. Además, se reunirá por iniciativa de su presidente o a petición de sus miembros.

6. El Comité Ejecutivo tomará sus decisiones por consenso. Si el Comité Ejecutivo no está en condiciones de adoptar una decisión por consenso, el asunto se remitirá al Consejo de Administración.

7. El Consejo de Administración establecerá el reglamento interno del Comité Ejecutivo, incluidas las normas de votación de sus miembros.

Artículo 29. Responsabilidades del director ejecutivo

1. El director ejecutivo será responsable de la gestión de la Agencia. El director ejecutivo rendirá cuentas de su gestión ante el Consejo de Administración.

2. Sin perjuicio de las competencias de la Comisión, del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo, el director ejecutivo será independiente en el ejercicio de sus funciones y no solicitará ni aceptará instrucciones de ningún Gobierno ni de ningún otro organismo.

3. El director ejecutivo informará al Parlamento Europeo sobre el ejercicio de sus funciones cuando se le invite a hacerlo. El Consejo podrá convocar al director ejecutivo para que le informe del ejercicio de sus funciones.

4. El director ejecutivo será el representante legal de la Agencia.

5. El director ejecutivo será responsable de la ejecución de las tareas atribuidas a la Agencia a las que se refiere el artículo 5. El director ejecutivo será, en particular, responsable de lo siguiente:

- a) la administración corriente de la Agencia;
- b) la preparación y la aplicación de las decisiones aprobadas por el Consejo de Administración;
- c) la preparación del documento único de programación a que se refiere el artículo 35 y su presentación al Consejo de Administración previa consulta a la Comisión;
- d) la ejecución del documento único de programación y la información sobre su ejecución al Consejo de Administración;
- e) la preparación del informe anual de actividades consolidado de la Agencia y su presentación al Consejo de Administración para su evaluación y aprobación;
- f) la propuesta al Consejo de Administración del nivel mínimo de cofinanciación a que se refiere el artículo 32, apartado 7, en caso de que se conceda dicha cofinanciación a los puntos focales nacionales;

g) la propuesta a la Comisión, previa consulta al Consejo de Administración, del importe de las tasas de conformidad con el artículo 37;

h) la preparación de un plan de acción de seguimiento en relación con las conclusiones de los informes de auditoría y las evaluaciones internos o externos, así como con las investigaciones llevadas a cabo por la OLAF y la Fiscalía Europea a que se refiere el artículo 48, y la información sobre los progresos realizados dos veces al año a la Comisión y periódicamente al Consejo de Administración y al Comité Ejecutivo;

i) la protección de los intereses financieros de la Unión mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilegal, sin perjuicio de las competencias de investigación de la OLAF y de la Fiscalía Europea, mediante la realización de controles efectivos y, si se detectan irregularidades, mediante la recuperación de los importes indebidamente abonados y, en su caso, la imposición de sanciones administrativas efectivas, proporcionadas y disuasorias, incluidas sanciones financieras;

j) la preparación de estrategias de lucha contra el fraude y de mejora de la eficiencia y sinergias para la Agencia y su presentación al Consejo de Administración para su aprobación;

k) la elaboración de un proyecto de normativa financiera aplicable a la Agencia;

l) la elaboración del proyecto de estado de previsión de ingresos y gastos de la Agencia y la ejecución de su presupuesto.

6. El director ejecutivo decidirá si es necesario enviar a uno o varios miembros de su personal a uno o varios Estados miembros para llevar a cabo las tareas de la Agencia de forma eficiente y eficaz. Antes de tomar la decisión de establecer una oficina local, el director ejecutivo habrá de obtener el consentimiento previo de la Comisión, del Consejo de Administración y del Estado o los Estados miembros de acogida de que se trate. Esta decisión especificará el alcance de las actividades que se llevarán a cabo en la oficina local, evitándose costes innecesarios y la duplicación de funciones administrativas de la Agencia. Se podrá celebrar un acuerdo de sede con el Estado o los Estados miembros de acogida de que se trate.

Artículo 30. Comité Científico

1. El Comité Científico estará compuesto por un máximo de quince personalidades científicas nombradas por el Consejo de Administración en razón de su competencia científica y su independencia, tras la publicación de una convocatoria de manifestaciones de interés en el Diario Oficial de la Unión Europea. El procedimiento de selección asegurará que las especialidades de los miembros del Comité Científico comprendan los ámbitos más importantes relacionados con los objetivos de la Agencia.

2. Los miembros del Comité Científico serán nombrados a título personal por un período de cuatro años, renovable una sola vez.

3. Los miembros del Comité Científico serán independientes y actuarán en interés público. No solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún Gobierno ni de ningún otro organismo.

4. Cuando un miembro deje de cumplir los criterios de independencia, informará de ello al Consejo de Administración. De forma alternativa, a propuesta de al menos un tercio de sus miembros o de la Comisión, el Consejo de Administración podrá declarar la falta de independencia y destituir a la persona en cuestión. El Consejo de Administración designará a un nuevo miembro por lo que reste de mandato con arreglo al procedimiento establecido para los miembros ordinarios.

5. El Comité Científico emitirá un dictamen en los casos previstos por el presente Reglamento o sobre cualquier cuestión científica relativa a las actividades de la Agencia que el Consejo de Administración o el director ejecutivo le sometan. Los dictámenes del Comité Científico se publicarán en el sitio web de la Agencia.

6. A efectos de la evaluación de los riesgos que plantee una nueva sustancia psicoactiva o un grupo de nuevas sustancias psicoactivas, el director ejecutivo podrá ampliar el Comité Científico, si lo considera necesario y siguiendo el asesoramiento del presidente de dicho Comité, mediante la incorporación de expertos que representen los ámbitos científicos pertinentes para garantizar una evaluación equilibrada de los riesgos que plantee la nueva sustancia psicoactiva. El director ejecutivo designará a esos expertos entre los incluidos en una lista. El Consejo de Administración aprobará la lista de expertos cada cuatro años.

7. El Comité Científico elegirá un presidente y un vicepresidente para la duración del mandato del Comité Científico. El presidente podrá participar en calidad de observador en las reuniones del Consejo de Administración.

8. El Comité Científico se reunirá al menos una vez al año.

9. La Agencia publicará y mantendrá al día en su sitio web la lista de los miembros del Comité Científico.

Artículo 31. Red Europea de Información sobre Drogas y Toxicomanías (Reitox)

1. La Agencia tendrá a su disposición la Red Europea de Información sobre Drogas y Toxicomanías (Reitox). La red Reitox estará constituida por los puntos focales nacionales designados de conformidad con el artículo 32 y un punto focal correspondiente a la Comisión.

2. La red Reitox se reunirá al menos una vez al año en sesión ordinaria. La Agencia convocará y presidirá las reuniones. Además, se reunirá por iniciativa de su portavoz o a petición de al menos un tercio de sus miembros.

3. La red Reitox elegirá entre sus miembros un portavoz y un máximo de tres portavoces adjuntos. El portavoz representará a la red Reitox ante la Agencia y podrá participar en calidad de observador en las reuniones del Consejo de Administración.

Artículo 32. Punto focal nacional

1. Cada país participante designará un único punto focal nacional, creado con carácter permanente y con un mandato claro, por medio de la legislación nacional o de cualquier otro acto jurídico que tenga un efecto similar. La designación del punto focal nacional y el nombramiento de su jefe, así como cualquier cambio en dichos nombramientos, se comunicarán a la Agencia a través del miembro nacional del Consejo de Administración.

2. La autoridad nacional responsable se asegurará de que se encomienden al punto focal nacional las tareas establecidas en el artículo 33, apartado 2. El jefe del punto focal nacional representará a este en la red Reitox.

3. El jefe del punto focal nacional actuará con independencia de las instrucciones de la autoridad nacional responsable al desempeñar su función como jefe del punto focal nacional.

4. El punto focal nacional planificará sus actividades con arreglo a un plan de trabajo anual.

5. El punto focal nacional dispondrá en su presupuesto de una o varias líneas presupuestarias específicas (anuales) para la vigilancia relacionada con la droga y recibirá el apoyo adecuado de los responsables de la toma de decisiones y los recursos adecuados para realizar sus tareas. A este respecto, el país participante dotará al punto focal nacional de recursos financieros y humanos suficientes para cumplir su mandato y sus tareas, a las que se hace referencia en el artículo 33, apartado 2, y dispondrá de equipos e instalaciones suficientes para sus actividades cotidianas. Si el organismo que acoja al punto focal nacional tiene a su cargo además otras tareas y obligaciones nacionales, se facilitarán recursos humanos y financieros adicionales.

6. El punto focal nacional podrá obtener una cofinanciación mínima de sus costes básicos mediante una subvención de la Agencia, siempre que cumpla las condi-

ciones establecidas en los apartados 1 a 6. Para obtener esta cofinanciación, el punto focal nacional firmará anualmente un acuerdo de subvención con la Agencia. El nivel mínimo de cofinanciación será propuesto por el director ejecutivo, aprobado por el Consejo de Administración y revisado periódicamente. La Agencia podrá proporcionar al punto focal nacional financiación adicional *ad hoc* para la participación en proyectos específicos y su ejecución.

7. El punto focal nacional será certificado en esta función por la Agencia de conformidad con el artículo 34.

Artículo 33. Tareas de los puntos focales nacionales

1. Los puntos focales nacionales constituirán la interfaz entre los países participantes y la Agencia.

2. Los puntos focales nacionales deberán, como mínimo:

a) coordinar a nivel nacional las actividades de recogida de datos y vigilancia en relación con las drogas;

b) promover y apoyar la toma de decisiones basada en datos contrastados a nivel nacional y participar en los diálogos sobre políticas nacionales;

c) establecer o apoyar sistemas nacionales de colaboración entre las políticas en materia de drogas y otras políticas pertinentes, en concreto en los ámbitos policial/de seguridad y sanitario/de política social, con la participación de las respectivas partes interesadas pertinentes;

d) recoger, analizar e interpretar de manera objetiva a nivel nacional toda la información pertinente sobre drogas, toxicomanías, mercados de la droga, oferta de drogas y aspectos relacionados con la delincuencia, así como sobre las políticas y soluciones aplicadas, necesaria para que la Agencia cumpla lo dispuesto en el artículo 6; para ello, el punto focal nacional reunirá la experiencia de diferentes sectores –en particular el sanitario, el judicial y el policial– y cooperará con expertos y organizaciones nacionales que trabajen en el ámbito de las políticas sobre drogas;

e) vigilar las cuestiones relacionadas con las drogas y su consumo e informar al respecto a las autoridades nacionales y contribuir a informar a las organizaciones internacionales;

f) apoyar el desarrollo de nuevas fuentes de datos epidemiológicos para facilitar la notificación oportuna de las tendencias del consumo de sustancias;

g) apoyar ejercicios de recogida de datos *ad hoc* y específicos en relación con las nuevas amenazas para la salud y la seguridad;

h) proporcionar a la Agencia información sobre nuevas tendencias en el consumo de sustancias psicoactivas existentes o de nuevas combinaciones de sustancias psicoactivas que supongan un riesgo potencial para la salud pública, así como información sobre posibles medidas relacionadas con la salud pública;

i) contribuir al establecimiento de indicadores epidemiológicos clave y otros conjuntos de datos pertinentes, incluidas directrices para su aplicación con vistas a obtener información fiable y comparable a escala de la Unión, de conformidad con el artículo 6;

j) promover el uso de los protocolos y las normas de recogida de datos acordados internacionalmente para la vigilancia de las drogas y el consumo de drogas en el país;

k) presentar un informe anual de actividades a la Agencia y a las partes interesadas nacionales, incluidos los responsables nacionales de la toma de decisiones;

l) elaborar un inventario actualizado de las fuentes nacionales de información sobre drogas;

m) llevar a cabo procesos de revisión *inter pares* y otros mecanismos de garantía de la calidad en relación con la entrada o la salida de datos y aplicar procesos de control de calidad para garantizar la fiabilidad de los datos y la información obtenidos;

n) evaluar las necesidades de información de las partes interesadas nacionales, y en particular de los responsables nacionales de la toma de decisiones; y

o) ejecutar una estrategia de comunicación o llevar a cabo otras actividades para presentar su información a los profesionales o al público en general.

3. El punto focal nacional tendrá derecho a recabar de otras autoridades, organismos, agencias y organizaciones nacionales toda la información que necesite para llevar a cabo sus tareas de conformidad con el apartado 2. El punto focal nacional mantendrá una amplia red de socios y proveedores de datos nacionales para la recogida de dicha información.

Artículo 34. Procedimiento de certificación de los puntos focales nacionales

1. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente a 18 meses después de la entrada en vigor del Reglamento], cada punto focal nacional solicitará su certificación a la Agencia.

2. La Agencia certificará a cada punto focal nacional en su función como tal si cumple los requisitos establecidos en el artículo 32 y se le ha encomendado la realización de las tareas establecidas en el artículo 33.

La certificación no debe referirse a otras funciones del organismo que albergue al punto focal nacional ni a la estructura general en la que esté integrado.

3. El punto focal nacional facilitará a la Agencia toda la información pertinente para demostrar el cumplimiento de los artículos 32 y 33. En caso necesario, la Agencia realizará una visita al punto focal nacional.

4. Si un punto focal nacional no cumple los requisitos establecidos en el artículo 32 o no se le ha encomendado la realización de las tareas establecidas en el artículo 33, la Agencia entregará una lista de recomendaciones al punto focal nacional y solo lo certificará tras una reevaluación que acredite el cumplimiento de dichas recomendaciones.

Capítulo VI. Disposiciones financieras

Artículo 35. Documento único de programación

1. A más tardar el 15 de diciembre de cada año, el Consejo de Administración adoptará un proyecto de documento único de programación que contendrá la programación plurianual y anual, así como todos los documentos mencionados en el artículo 32 del Reglamento Delegado (UE) 2019/715 de la Comisión⁶⁵, sobre la base de un proyecto presentado por el director ejecutivo, previa consulta al Comité Científico, teniendo en cuenta el dictamen de la Comisión, y en relación con la programación plurianual, previa consulta al Parlamento Europeo. Lo transmitirá al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión a más tardar el 31 de enero del año siguiente.

El documento único de programación será definitivo tras la adopción del presupuesto general y, en su caso, se adaptará en consecuencia.

2. El programa de trabajo anual incluirá objetivos detallados y los resultados esperados, incluidos los indicadores de rendimiento. Contendrá asimismo una descripción de las acciones que vayan a financiarse y una indicación de los recursos humanos y financieros asignados a cada acción, de conformidad con los principios de presupuestación y gestión por actividades. El programa de trabajo anual será coherente con el programa de trabajo plurianual mencionado en el apartado 4. Indicará claramente qué tareas se han añadido, modificado o suprimido respecto al ejercicio presupuestario anterior.

La programación anual o plurianual incluirá la información sobre la aplicación del marco de cooperación internacional a que se refiere el artículo 20 y las acciones vinculadas a esta estrategia.

65. Reglamento Delegado (UE) 2019/715 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2018, relativo al Reglamento Financiero marco de los organismos creados en virtud del TFUE y el Tratado Euratom y a los que se refiere el artículo 70 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 122 de 10.5.2019, p. 1).

3. El Consejo de Administración modificará el programa de trabajo anual adoptado si se encomienda a la Agencia una nueva tarea.

Cualquier modificación sustancial del programa de trabajo anual se adoptará con arreglo al mismo procedimiento que el programa de trabajo anual inicial. El Consejo de Administración podrá delegar en el director ejecutivo la competencia de efectuar modificaciones no sustanciales del programa de trabajo anual.

4. El programa de trabajo plurianual fijará la programación estratégica general, incluidos los objetivos, los resultados esperados y los indicadores de rendimiento. Contendrá además la planificación de los recursos, incluidas las necesidades plurianuales en materia de presupuesto y personal.

La programación de los recursos se actualizará cada año. La programación estratégica se actualizará cuando proceda y, en particular, para tener en cuenta los resultados de la evaluación a que se hace referencia en el artículo 51.

5. Los programas de trabajo plurianuales y anuales se elaborarán de conformidad con el artículo 32 del Reglamento Delegado (UE) 2019/715.

Artículo 36. Presupuesto

1. Se prepararán estados de previsión de todos los ingresos y gastos de la Agencia para cada ejercicio presupuestario, que coincidirá con el año civil, y se consignarán en el presupuesto de la Agencia.

2. El presupuesto de la Agencia será equilibrado en cuanto a ingresos y gastos.

3. Sin perjuicio de otros recursos, los ingresos de la Agencia incluirán:

a) una contribución de la Unión consignada en el presupuesto general de la Unión Europea;

b) cualquier contribución financiera voluntaria de los Estados miembros;

c) las tasas abonadas por los servicios prestados de conformidad con el artículo 37; y

d) las contribuciones financieras de las organizaciones y los organismos y de los terceros países a que se refieren los artículos 53 y 54, respectivamente.

4. Los gastos de la Agencia comprenderán los gastos de retribución del personal, los gastos administrativos y de infraestructura, así como los costes de funcionamiento. Los costes de funcionamiento podrán incluir los gastos de apoyo a los puntos focales nacionales a que se refiere el artículo 32, apartado 7.

Artículo 37. Tasas

1. La Agencia podrá cobrar tasas por lo siguiente:

a) programas de formación;

b) determinadas actividades de apoyo a los Estados miembros que no han sido señaladas como prioritarias pero que podría resultar beneficioso realizar si contaran con el apoyo de recursos nacionales;

c) programas de desarrollo de las capacidades en favor de terceros países que no estén cubiertos por otra financiación específica de la Unión;

d) la certificación de los organismos nacionales establecidos en terceros países de conformidad con el artículo 20, apartado 3;

e) otros servicios comprendidos en su mandato y prestados a petición de un país participante que requieran la inversión de recursos en apoyo de actividades nacionales.

2. A propuesta del director ejecutivo, el Consejo de Administración de la Agencia fijará el importe de las tasas y las modalidades de pago.

3. Las tasas serán proporcionales a los costes de los servicios prestados de manera eficiente y serán suficientes para cubrir dichos costes. Las tasas se fijarán a un nivel que garantice que no sean discriminatorias y que no impongan una carga financiera o administrativa excesiva a las partes interesadas.

4. Las tasas deben fijarse a un nivel que evite el déficit o una acumulación significativa de superávit en el presupuesto. En caso de que empiece a ser recurrente

un saldo presupuestario positivo significativo como resultado de la prestación de los servicios cubiertos por las tasas, será obligatorio revisar el nivel de las tasas o de la contribución de la Unión. En caso de que se registre un saldo negativo significativo como resultado de la prestación de los servicios cubiertos por las tasas, será obligatorio revisar el nivel de las tasas.

Artículo 38. Elaboración del presupuesto

1. Cada año, el director ejecutivo elaborará un proyecto de estado de previsiones de ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio presupuestario siguiente, que incluirá la plantilla de personal, y lo remitirá al Consejo de Administración.

2. El Consejo de Administración, sobre la base de ese proyecto, adoptará un proyecto provisional de previsiones de los ingresos y gastos de la Agencia para el siguiente ejercicio presupuestario.

3. El proyecto provisional de previsiones de los ingresos y gastos de la Agencia se remitirá a la Comisión a más tardar el 31 de enero de cada año. El Consejo de Administración remitirá el proyecto de previsiones definitivo a la Comisión a más tardar el 31 de marzo.

4. La Comisión remitirá el estado de previsiones a la autoridad presupuestaria junto con el proyecto de presupuesto general de la Unión Europea.

5. Basándose en el estado de previsiones, la Comisión consignará en el proyecto de presupuesto general de la Unión las previsiones que considere necesarias para la plantilla de personal y el importe de la subvención con cargo al presupuesto general, y lo presentará a la autoridad presupuestaria de conformidad con los artículos 313 y 314 del TFUE.

6. La autoridad presupuestaria autorizará los créditos necesarios para la contribución destinada a la Agencia.

7. La autoridad presupuestaria aprobará la plantilla de personal de la Agencia.

8. El presupuesto de la Agencia será aprobado por el Consejo de Administración por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto. Será definitivo tras la aprobación definitiva del presupuesto general de la Unión Europea. Cuando sea necesario, se adaptará en consecuencia.

9. En cualquier proyecto inmobiliario que pueda tener repercusiones importantes para el presupuesto de la Agencia, se aplicarán las disposiciones del Reglamento Delegado (UE) 2019/715⁶⁶.

Artículo 39. Ejecución del presupuesto

1. El director ejecutivo ejecutará el presupuesto de la Agencia.

2. Cada año, el director ejecutivo remitirá a la autoridad presupuestaria toda la información pertinente para los procedimientos de evaluación establecidos en el artículo 51.

Artículo 40. Rendición de cuentas y aprobación de la gestión

1. A más tardar el 1 de marzo del ejercicio presupuestario siguiente, el contable de la Agencia remitirá las cuentas provisionales al contable de la Comisión y al Tribunal de Cuentas.

2. A más tardar el 31 de marzo del ejercicio presupuestario siguiente, la Agencia remitirá el informe sobre la gestión presupuestaria y financiera al Parlamento Europeo, al Consejo y al Tribunal de Cuentas.

3. A más tardar el 31 de marzo del ejercicio presupuestario siguiente, el contable de la Comisión remitirá las cuentas provisionales de la Agencia, consolidadas con las cuentas de la Comisión, al Tribunal de Cuentas.

4. Cuando reciba las observaciones del Tribunal de Cuentas relativas a las cuentas provisionales de la Agencia, de conformidad con el artículo 246 del Reglamen-

⁶⁶. DO L 122 de 10.5.2019, p. 1.

to Financiero⁶⁷, el director ejecutivo elaborará bajo su propia responsabilidad las cuentas definitivas de la Agencia y las presentará al Consejo de Administración para que este emita dictamen sobre ellas.

5. El Consejo de Administración emitirá un dictamen sobre las cuentas definitivas de la Agencia.

6. El contable remitirá estas cuentas definitivas, juntamente con el dictamen del Consejo de Administración, a más tardar el 1 de julio siguiente al final de cada ejercicio presupuestario, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas.

7. Las cuentas definitivas se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea* a más tardar el 15 de noviembre del año siguiente.

8. El 30 de septiembre, a más tardar, el director ejecutivo remitirá al Tribunal de Cuentas su respuesta a las observaciones de este. El director ejecutivo enviará asimismo esta respuesta al Consejo de Administración.

9. El director ejecutivo presentará al Parlamento Europeo, a instancia de este, de conformidad con el artículo 261, apartado 3, del Reglamento Financiero, cualquier información necesaria para el correcto desarrollo del procedimiento de aprobación de la gestión presupuestaria del ejercicio presupuestario de que se trate.

10. El Parlamento Europeo, previa recomendación del Consejo por mayoría cualificada, aprobará, antes del 15 de mayo del ejercicio N+2, la gestión del director ejecutivo con respecto a la ejecución del presupuesto del ejercicio N.

Artículo 41. Normas financieras

El Consejo de Administración adoptará las normas financieras aplicables a la Agencia, previa consulta a la Comisión. Estas normas financieras deberán atenerse a lo dispuesto en el Reglamento Delegado (UE) 2019/715, salvo que el funcionamiento de la Agencia requiera específicamente lo contrario y la Comisión lo autorice previamente.

Capítulo VII. Personal

Artículo 42. Disposición general

1. Serán aplicables al personal de la Agencia el Estatuto de los funcionarios y el Régimen aplicable a los otros agentes y las normas adoptadas de común acuerdo entre las instituciones de la Unión para dar efecto al Estatuto de los funcionarios y el Régimen aplicable a los otros agentes.

2. En la contratación de personal procedente de terceros países tras la celebración de los acuerdos mencionados en el artículo 54, la Agencia se atendrá, en cualquier caso, a lo dispuesto en el Estatuto y en el Régimen a que se refiere el párrafo primero.

Artículo 43. Director ejecutivo

1. El director ejecutivo será contratado como agente temporal de la Agencia según lo dispuesto en el artículo 2, letra a), del Régimen aplicable a los otros agentes.

2. El director ejecutivo será nombrado por el Consejo de Administración a partir de una lista de candidatos propuesta por la Comisión en el marco de un procedimiento de selección abierto y transparente.

3. A efectos de la celebración del contrato con el director ejecutivo, la Agencia estará representada por el presidente del Consejo de Administración.

4. El mandato del director ejecutivo tendrá una duración de cinco años. Antes de que concluya ese período, la Comisión procederá a una evaluación en la que se

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

analizarán la actuación del director ejecutivo y los cometidos y retos futuros de la Agencia.

5. El Consejo de Administración, a propuesta de la Comisión que tendrá en cuenta la evaluación a que se refiere el apartado 4, podrá prorrogar el mandato del director ejecutivo una sola vez por un máximo de cinco años.

6. El director ejecutivo cuyo mandato haya sido prorrogado no podrá, finalizada la prórroga, participar en otro proceso de selección para el mismo puesto.

7. El director ejecutivo solo podrá ser destituido previa decisión del Consejo de Administración a propuesta de la Comisión.

8. El Consejo de Administración se pronunciará sobre el nombramiento, la prórroga del mandato o la destitución del director ejecutivo por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto.

Artículo 44. Expertos nacionales en comisión de servicios y otros agentes

1. La Agencia podrá recurrir a expertos nacionales en comisión de servicio y a otro personal no empleado por la Agencia. El Estatuto de los funcionarios y el Régimen aplicable a los otros agentes no serán de aplicación a este personal.

2. El Consejo de Administración adoptará una decisión relativa al establecimiento de normas sobre la comisión de servicio de expertos nacionales en la Agencia.

Capítulo VIII. Disposiciones generales y finales

Artículo 45. Privilegios e inmunidades

El Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Unión Europea será aplicable a la Agencia y a su personal.

Artículo 46. Régimen lingüístico

Se aplicará a la Agencia lo dispuesto en el Reglamento n.º 1 del Consejo⁶⁸.

Artículo 47. Transparencia

1. El Reglamento (CE) n.º 1049/2001 se aplicará a los documentos que obren en poder de la Agencia.

2. El tratamiento de los datos personales por parte de la Agencia deberá ajustarse al Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶⁹.

3. En el plazo de seis meses a partir de la fecha de su primera reunión tras la fecha de aplicación del presente Reglamento a que se refiere el artículo 63, párrafo segundo, el Consejo de Administración establecerá medidas para la aplicación del Reglamento (UE) 2018/1725 por la Agencia, incluidas las relativas al nombramiento de un delegado de protección de datos de la Agencia. Estas medidas se establecerán previa consulta con el Supervisor Europeo de Protección de Datos.

Artículo 48. Lucha contra el fraude

1. Para combatir el fraude, la corrupción y demás actividades ilícitas, se aplicarán a la Agencia las disposiciones del Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013⁷⁰.

2. En el plazo de seis meses a partir de la fecha en que entre en vigor el presente Reglamento la Agencia se adherirá al Acuerdo Interinstitucional, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones internas efectuadas por la OLAF, y adoptará las disposiciones correspondientes aplicables a todos los empleados de la Agencia utilizando para ello el modelo previsto en el anexo de dicho Acuerdo.

68. Reglamento n.º 1 del Consejo por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea (DO L 7 de 6.10.1958, p. 385).

69. Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

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

3. El Tribunal de Cuentas estará facultado para auditar, sobre la base de documentos y sobre el terreno, a todos los beneficiarios de subvenciones, contratistas y subcontratistas que hayan recibido de la Agencia fondos de la Unión.

4. La OLAF y la Fiscalía Europea podrán realizar investigaciones, incluidos controles e inspecciones sobre el terreno, con el fin de establecer si ha habido fraude, corrupción o cualquier otra actividad contraria a Derecho que afecte a los intereses financieros de la Unión en el marco de una subvención o de un contrato financiados por la Agencia, de conformidad con las disposiciones y los procedimientos establecidos en el Reglamento (UE, Euratom) n° 883/2013 y en el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96⁷¹.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 4, los acuerdos de cooperación celebrados con organizaciones internacionales y terceros países a que se refieren los artículos 53 y 54, los contratos, y los convenios o decisiones de subvención de la Agencia contendrán disposiciones que faculten expresamente al Tribunal de Cuentas y a la OLAF para efectuar tales auditorías e investigaciones, de acuerdo con sus competencias respectivas.

Artículo 49. Protección de la información clasificada y de la información sensible no clasificada

1. La Agencia adoptará normas de seguridad equivalentes a las normas de seguridad de la Comisión para proteger la información clasificada de la Unión Europea (ICUE) y la información sensible no clasificada, según se prevé en las Decisiones (UE, Euratom) 2015/443⁷² y 2015/444⁷³ de la Comisión. Las normas de seguridad de la Agencia se harán extensivas a las disposiciones relativas, entre otros extremos, al intercambio, el tratamiento y el almacenamiento de la citada información.

2. La Agencia solo podrá intercambiar información clasificada con las autoridades pertinentes de un tercer país o una organización internacional o compartir ICUE con otro organismo de la Unión en el marco de acuerdos administrativos. Todo acuerdo administrativo de este tipo estará sujeto a la autorización del Consejo de Administración, previa consulta a la Comisión. En ausencia de dicho acuerdo administrativo, toda cesión *ad hoc* excepcional de ICUE a dichas autoridades estará sujeta a una decisión del director ejecutivo, previa consulta a la Comisión.

Artículo 50. Responsabilidad

1. La responsabilidad contractual de la Agencia se regirá por la legislación aplicable al contrato de que se trate.

2. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para pronunciarse en virtud de cualquier cláusula compromisoria contenida en los contratos firmados por la Agencia.

3. En el caso de la responsabilidad no contractual, la Agencia, de conformidad con los principios generales comunes a los ordenamientos jurídicos de los Estados miembros, deberá reparar los daños causados por sus servicios o por su personal en el ejercicio de sus funciones.

4. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente en los litigios que pudieran surgir respecto a la indemnización por los daños a que se refiere el apartado 3.

5. La responsabilidad personal de los agentes ante la Agencia se regirá por lo dispuesto en el Estatuto o el Régimen que les sea aplicable.

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

72. Decisión (UE, Euratom) 2015/443 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre la seguridad en la Comisión (DO L 72 de 17.3.2015, p. 41).

73. Decisión (UE, Euratom) 2015/444 de la Comisión, de 13 de marzo de 2015, sobre las normas de seguridad para la protección de la información clasificada de la UE (DO L 72 de 17.3.2015, p. 53).

Artículo 51. Evaluación y revisión

1. A más tardar el *[OP: insértese la fecha correspondiente a cinco años después de la fecha a la que se refiere el artículo 63]*, y, a continuación, cada cinco años, la Comisión evaluará la actuación de la Agencia en relación con sus objetivos, su mandato, sus tareas y su ubicación de conformidad con las directrices de la Comisión. En la evaluación se abordarán, en particular, la posible necesidad de modificar el mandato de la Agencia y las repercusiones financieras que tendría tal modificación.

2. En una de cada dos evaluaciones, se procederá además a una valoración de los resultados obtenidos por la Agencia a la luz de sus objetivos, su mandato y sus tareas, valorándose, en particular, si la continuación de la Agencia sigue estando justificada desde la óptica de dichos objetivos, mandato y tareas.

3. La Comisión comunicará al Parlamento Europeo, al Consejo y al Consejo de Administración las conclusiones de la evaluación. Las conclusiones de la evaluación se harán públicas.

Artículo 52. Investigaciones administrativas

Las actividades de la Agencia serán objeto de investigaciones del Defensor del Pueblo Europeo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 228 del TFUE.

Artículo 53. Cooperación con otras organizaciones y organismos

1. La Agencia procurará activamente cooperar con organizaciones internacionales y otros organismos, en particular de la Unión, gubernamentales y no gubernamentales, así como con organismos técnicos competentes en los ámbitos regulados por el presente Reglamento, en el marco de acuerdos de trabajo celebrados con dichos organismos, de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y las disposiciones sobre la competencia de dichos organismos. Esos acuerdos de trabajo no incluirán el intercambio de información clasificada.

2. El Consejo de Administración adoptará los citados acuerdos de trabajo sobre la base de un proyecto presentado por el director ejecutivo y previa aprobación de la Comisión. En los casos en que la Comisión exprese su disconformidad con esos acuerdos de trabajo, el Consejo de Administración los adoptará por mayoría de tres cuartos de sus miembros con derecho a voto.

3. El Consejo de Administración adoptará las modificaciones o los cambios de los acuerdos de trabajo existentes, cuyo alcance sea limitado y no altere los parámetros generales y la intención de dichos acuerdos, o de los acuerdos técnicos de trabajo con otros organismos técnicos, sobre la base de un proyecto presentado por el director ejecutivo y tras haber informado a la Comisión.

Artículo 54. Cooperación con terceros países

1. La Agencia estará abierta a la participación en su trabajo de terceros países que hayan celebrado acuerdos con la Unión en este sentido.

2. En las disposiciones pertinentes de los acuerdos a que se refiere el apartado 1 se precisarán, en particular, el carácter y el alcance de la participación de los terceros países de que se trate en las labores de la Agencia y el modo en que se llevará a cabo, incluidas disposiciones sobre la participación en las iniciativas emprendidas por la Agencia, las contribuciones financieras y el personal.

Por lo que se refiere al personal, tales disposiciones deberán, en cualquier caso, cumplir lo dispuesto en el Estatuto de los funcionarios.

Artículo 55. Consulta a las organizaciones de la sociedad civil

La Agencia mantendrá un estrecho diálogo con las organizaciones pertinentes de la sociedad civil activas en los ámbitos a que se refiere el presente Reglamento a nivel nacional, de la Unión o internacional.

Artículo 56. Acuerdo de sede y condiciones de funcionamiento

1. Las disposiciones necesarias relativas a la instalación que se habilitará para la Agencia en el Estado miembro de acogida y las instalaciones que debe poner a disposición dicho Estado miembro, así como las normas específicas aplicables en el Estado miembro de acogida al director ejecutivo, a los miembros del Consejo de Administración, al personal de la Agencia y a los miembros de sus familias se fijarán en un acuerdo de sede celebrado entre la Agencia y el Estado miembro en que tenga su sede.

2. El Estado miembro de acogida de la Agencia deberá garantizar las mejores condiciones posibles para un funcionamiento ágil y eficiente de esta, incluida una escolarización multilingüe y de vocación europea y conexiones de transporte adecuadas.

Artículo 57. Sucesión legal

1. La Agencia creada por el presente Reglamento será la sucesora legal del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías establecido por el Reglamento (CE) n.º 1920/2006 en relación con todos los contratos que este haya celebrado, las obligaciones que haya contraído y las propiedades que haya adquirido.

2. El presente Reglamento no afectará a la validez jurídica de los acuerdos y convenios celebrados por el Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías establecido por el Reglamento (CE) n.º 1920/2006 antes del *[OP: insértese la fecha correspondiente a 12 meses después de la entrada en vigor del Reglamento]*.

Artículo 58. Disposiciones transitorias relativas al Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías creado por el Reglamento (CE) n.º 1920/2006 proseguirá su trabajo y sus funciones con arreglo a dicho Reglamento y a las normas establecidas en virtud del mismo hasta que todos los representantes del Consejo de Administración sean nombrados de conformidad con el artículo 23 del presente Reglamento.

2. A más tardar el *[OP: insértese la fecha correspondiente a 9 meses después de la entrada en vigor del Reglamento]*, los Estados miembros notificarán a la Comisión los nombres de las personas a las que hayan designado como miembro y miembro suplente del Consejo de Administración, de conformidad con el artículo 23.

3. El Consejo de Administración establecido de conformidad con el artículo 23 celebrará su primera reunión en el plazo de un mes a partir de la fecha en que empiece a ser aplicable el presente Reglamento. En esa ocasión, podrá adoptar su reglamento interno.

Artículo 59. Disposiciones transitorias relativas al director ejecutivo

1. El director del Observatorio Europeo de las Drogas y las Toxicomanías nombrado conforme al artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1920/2006 tendrá, durante el período restante de su mandato, las funciones de director ejecutivo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 29 del presente Reglamento. Las demás condiciones de su contrato se mantendrán inalteradas.

Si el mandato finaliza entre la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento y la fecha de su aplicación, y si dicho mandato no ha sido ya prorrogado en virtud del Reglamento (CE) n.º 1920/2006, se prorrogará automáticamente hasta el *[OP: insértese la fecha correspondiente a 24 meses después de la entrada en vigor del Reglamento]*.

2. En caso de que el director nombrado conforme al artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1920/2006 no quiera o no pueda actuar de conformidad con el apartado 1, el Consejo de Administración al que se refiere el artículo 23 designará un director ejecutivo interino para que ejerza las funciones de director ejecutivo por un período máximo de dieciocho meses, a la espera del nombramiento previsto en el artículo 43, apartado 2.

Artículo 60. Disposiciones transitorias relativas a los puntos focales nacionales

A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente a 11 meses después de la entrada en vigor del Reglamento], el miembro del Consejo de Administración facilitará a la Agencia el nombre de la institución que haya sido designada como punto focal nacional de conformidad con el artículo 32, apartado 1, así como el nombre de la persona que ejercerá la jefatura del punto focal nacional. Esto podrá hacerse mediante un correo electrónico que confirme el *statu quo*.

Artículo 61. Disposiciones presupuestarias transitorias

El procedimiento para la aprobación de la gestión de los presupuestos aprobados con arreglo al artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 1920/2006 se llevará a cabo de conformidad con las normas establecidas en el artículo 15 de dicho Reglamento.

Artículo 62. Derogación del Reglamento (CE) n.º 1920/2006

1. Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 1920/2006 a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a 12 meses después de la entrada en vigor del Reglamento].

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo.

2. Las normas y medidas internas adoptadas por el Consejo de Administración de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1920/2006 seguirán en vigor después del [OP: insértese la fecha correspondiente a 12 meses después de la entrada en vigor del Reglamento], salvo que el Consejo de Administración decida otra cosa en aplicación del presente Reglamento.

Artículo 63. Entrada en vigor

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

Será aplicable a partir del [DO: insértese la fecha correspondiente a 12 meses después de la entrada en vigor del Reglamento].

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 / la presidenta; por el Consejo, el presidente / la presidenta

N. de la r.: La documentació esmentada 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 normes transitòries per a l'envasament i l'etiquetatge dels medicaments veterinaris autoritzats de conformitat amb la Directiva 2001/82/CE i el Reglament 726/2004

295-00100/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 03.03.2022
Reg. 38133 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 07.03.2022

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas transitorias para el envasado y etiquetado de los medicamentos veterinarios autorizados de conformidad con la Directiva 2001/82/CE y el Reglamento (CE) n.º 726/2004 (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2022) 76 final] [2022/0053 (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, 2.3.2022, COM(2022) 76 final, 2022/0053 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas transitorias para el envasado y etiquetado de los medicamentos veterinarios autorizados de conformidad con la Directiva 2001/82/CE y el Reglamento (CE) n.º 726/2004 (texto pertinente a efectos del EEE)

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta aborda las serias preocupaciones planteadas por las autoridades competentes de los Estados miembros y las partes interesadas en relación con la aplicación práctica del artículo 152, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/6 sobre medicamentos veterinarios y la necesidad de garantizar la continuidad del suministro de medicamentos veterinarios autorizados en virtud de legislación anterior en el mercado de la Unión. Es necesario adoptar medidas urgentes para abordar los problemas de interpretación planteados, eliminar toda inseguridad jurídica y evitar interrupciones en el suministro de medicamentos veterinarios, ya que el Reglamento (UE) 2019/6 es aplicable desde el 28 de enero de 2022. La propuesta tiene por objeto evitar el riesgo de escasez de medicamentos veterinarios, que tendría graves

repercusiones en la salud y el bienestar de los animales, tanto de explotación como de compañía. Por consiguiente, establece normas transitorias que permiten a los titulares de autorizaciones de comercialización introducir en el mercado medicamentos veterinarios que cumplan los requisitos de envasado y etiquetado de la Directiva 2001/82/CE o del Reglamento (CE) n.º 726/2004 hasta el 29 de enero de 2027, aunque no cumplan los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2019/6.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta la constituyen los artículos 114 y 168, apartado 4, letra b), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La autorización de medicamentos veterinarios, incluidos los requisitos relativos al envasado y etiquetado, se ha regulado exhaustivamente a escala de la Unión. Por lo tanto, no sería posible abordar la cuestión a escala nacional.

Proporcionalidad

El establecimiento de normas transitorias para el envasado y el etiquetado de los medicamentos veterinarios autorizados de conformidad con la Directiva 2001/82/CE o el Reglamento (CE) n.º 726/2004 es indispensable para garantizar la disponibilidad continua de medicamentos veterinarios y para garantizar la seguridad jurídica.

3. Resultados de las evaluaciones ex post, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto

Desde la perspectiva de la mejora de la legislación, no es necesario realizar una hoja de ruta, una consulta a las partes interesadas ni una evaluación de impacto, ya que la propuesta establece las normas transitorias que son necesarias para la aplicación del Reglamento (UE) 2019/6, que comenzó el 28 de enero de 2022. Por lo tanto, se requiere con carácter de urgencia. La propuesta no impone ninguna carga a los agentes económicos ni a los Estados miembros. La declaración de la DG SANTE, emitida el 28 de enero de 2022, en la que indicaba su intención de preparar la presente propuesta, respondía a las preocupaciones planteadas tanto por la industria como por las autoridades competentes de los Estados miembros.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. Otros elementos

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Las normas transitorias de la propuesta permiten a los titulares de autorizaciones de comercialización seguir introduciendo en el mercado, hasta el 29 de enero de 2027, medicamentos veterinarios que cumplan los requisitos de envasado y etiquetado de la Directiva 2001/82/CE o del Reglamento (CE) n.º 726/2004, aunque no cumplan los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2019/6.

2022/0053 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas transitorias para el envasado y etiquetado de los medicamentos veterinarios autorizados de conformidad con la Directiva 2001/82/CE y el Reglamento (CE) n.º 726/2004 (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 114 y su artículo 168, apartado 4, letra b),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo¹,

Previa consulta al Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (UE) 2019/6 del Parlamento Europeo y del Consejo³ es aplicable a partir del 28 de enero de 2022.

(2) Los titulares de autorizaciones de comercialización de medicamentos veterinarios autorizados con arreglo a la Directiva 2001/82/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ o al Reglamento (CE) n.º 726/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ no pueden cumplir, a más tardar el 28 de enero de 2022, los requisitos establecidos en los artículos 10 a 16 del Reglamento (UE) 2019/6. Además, las autoridades competentes no están en condiciones de tramitar todas las modificaciones necesarias, según la definición del artículo 4, punto 39, del Reglamento (UE) 2019/6, de las autorizaciones de comercialización concedidas de conformidad con la Directiva 2001/82/CE o con el Reglamento (CE) n.º 726/2004 para garantizar el cumplimiento de los artículos 10 a 16 del Reglamento (UE) 2019/6 a su debido tiempo.

(3) Por consiguiente, es necesario establecer normas transitorias en relación con el envasado y el etiquetado de los productos autorizados de conformidad con la Directiva 2001/82/CE o con el Reglamento (CE) n.º 726/2004, a fin de garantizar la disponibilidad continua de dichos medicamentos veterinarios en la Unión y establecer la seguridad jurídica. Las normas transitorias deben limitarse a los medicamentos veterinarios que no cumplan los requisitos de envasado y etiquetado del Reglamento (UE) 2019/6, pero sí cumplan todas las demás disposiciones de dicho Reglamento.

(4) El Reglamento (CE) n.º 726/2004 no establece requisitos específicos para el etiquetado ni el envasado. Sin embargo, del artículo 31, apartado 1, del artículo 34, apartado 1, letra c), del artículo 34, apartado 4, letra e), y del artículo 37 del Reglamento (CE) n.º 726/2004, aplicable a partir del 27 de enero de 2022, se desprende que los productos autorizados en virtud de dicho Reglamento deben cumplir lo dispuesto en los artículos 58 a 64 de la Directiva 2001/82/CE.

(5) El presente Reglamento establece disposiciones transitorias, que deben aplicarse a partir de la fecha de aplicación del Reglamento (UE) 2019/6, es decir, a partir del 28 de enero de 2022. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse a partir de esa misma fecha.

(6) Dado que los objetivos del presente Reglamento no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Han adoptado el presente reglamento:

1. DO C de , p. .

2. DO C de , p. .

3. Reglamento (UE) 2019/6 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre medicamentos veterinarios y por el que se deroga la Directiva 2001/82/CE (DO L 4 de 7.1.2019, p. 43).

4. Directiva 2001/82/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de noviembre de 2001, por la que se establece un código comunitario sobre medicamentos veterinarios (DO L 311 de 28.11.2001, p. 1).

5. Reglamento (CE) n.º 726/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, por el que se establecen procedimientos comunitarios para la autorización y el control de los medicamentos de uso humano y veterinario y por el que se crea la Agencia Europea de Medicamentos (DO L 136 de 30.4.2004, p. 1).

Artículo 1. Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones del artículo 4, puntos 1, 24, 27 y 35, del Reglamento (UE) 2019/6.

Artículo 2

Los medicamentos veterinarios que hayan sido autorizados de conformidad con la Directiva 2001/82/CE o el Reglamento (CE) n.º 726/2004 y que cumplan lo dispuesto en los artículos 58 a 64 de la Directiva 2001/82/CE, aplicables el 27 de enero de 2022, podrán introducirse en el mercado hasta el 29 de enero de 2027, aun cuando su etiquetado y, en su caso, su prospecto no se ajusten a lo dispuesto en los artículos 10 a 16 del Reglamento (UE) 2019/6.

Artículo 3

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

Será aplicable a partir del 28 de enero de 2022.

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 / la presidenta; por el Consejo, el presidente / la presidenta
