

BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA



IX legislatura
Segon període

Número 127
29 de juliol de 2011

SUMARI

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 decisió del Consell de modificació de la Decisió 2002/546/CE amb relació al seu període d'aplicació
Tram. 295-00046/09

Text presentat p. 3
Tramesa a la Comissió p. 7
Termini de formulació d'observacions p. 7

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació del Reglament (CE) 1085/2006 del Consell, pel qual s'estableix un instrument d'ajuda preadhesió
Tram. 295-00047/09

Text presentat p. 7
Tramesa a la Comissió p. 11
Termini de formulació d'observacions p. 11

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 1999/32/CE pel que fa al contingut de sofre dels combustibles per a ús marítim
Tram. 295-00048/09

Text presentat p. 12
Tramesa a la Comissió p. 27
Termini de formulació d'observacions p. 27

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació del Reglament (CE) 3821/85 del Consell, relatiu a l'aparell de control en el sector dels transports per carretera, i el Reglament (CE) 561/2006 del Parlament Europeu i del Consell

Tram. 295-00049/09
Text presentat p. 27
Tramesa a la Comissió p. 49
Termini de formulació d'observacions p. 49

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell sobre les embarcacions d'esbarjo i les motos aquàtiques

Tram. 295-00050/09
Text presentat p. 49
Tramesa a la Comissió p. 83
Termini de formulació d'observacions p. 83

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre la política pesquera comuna

Tram. 295-00051/09
Text presentat p. 83
Tramesa a la Comissió p. 115
Termini de formulació d'observacions p. 115

NOTES

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 entrats al Registre. La reproducció dels textos presentats per la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea respecta també la compaginació de l'original.

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

ISSN: 0213-7798 · Dipòsit legal: B-20.066-1980 · Imprès a Multitext, SL
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 decisió del Consell de modificació de la Decisió 2002/546/CE amb relació al seu període d'aplicació**

Tram. 295-00046/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 20.07.2011
Reg. 16300 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 22.07.2011

ASUNTO: PROPUESTA DE DECISIÓN DEL CONSEJO POR LA QUE SE MODIFICA LA DECISIÓN 2002/546/CE RESPECTO A SU PERÍODO DE APLICACIÓN [COM (2011) 443 FINAL] [2011/0192 (CNS)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite

a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

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

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo 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, 19.7.2011
COM(2011) 443 final

2011/0192 (CNS)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

por la que se modifica la Decisión 2002/546/CE respecto a su período de aplicación

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Las disposiciones del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), aplicables a las regiones ultraperiféricas de la Unión, entre las que se cuentan las Islas Canarias, no autorizan, en principio, ninguna diferencia a nivel impositivo entre los productos locales y los de España u otros Estados miembros. No obstante, el artículo 349 del TFEU (antiguo artículo 299, apartado 2, del Tratado CE) prevé la posibilidad de introducir medidas específicas en favor de dichas regiones ultraperiféricas como consecuencia de las desventajas permanentes a las que se ven expuestas, que repercuten en su situación económica y social.

La Decisión 2002/546/CE del Consejo, de 20 de junio de 2002¹, adoptada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 299, apartado 2, del Tratado CE, autoriza a España a aplicar, hasta el 31 de diciembre de 2011, exenciones y reducciones del tributo denominado Arbitrio sobre las Importaciones y Entregas de Mercancías (AIEM), vigente en las Islas Canarias para determinados productos fabricados en ellas. En el anexo de dicha Decisión se incluye la lista de los productos a los que pueden aplicarse exenciones o reducciones del impuesto. En función del producto, el diferencial impositivo entre los productos de fabricación local y los demás no puede exceder de 5, 15 o 25 puntos porcentuales.

La Decisión 2002/546/CE expone los motivos que han conducido a la adopción de medidas específicas, aludiendo concretamente a la lejanía, la dependencia con respecto a las materias primas y la energía, la obligación de constituir mayores existencias, la pequeña dimensión del mercado local y una actividad exportadora poco desarrollada. Tomados en su conjunto, estos factores desfavorables provocan un aumento de los costes de producción y, por ende, del precio de coste de los productos de fabricación local, los cuales, de no establecerse medidas específicas, serían menos competitivos que los procedentes del exterior, incluso teniendo en cuenta los costes de transporte de estos últimos a las Islas Canarias. Todo ello, dificultaría en mayor medida el mantenimiento de una producción local. Por tanto, la finalidad perseguida con las medidas específicas incluidas en la Decisión 2002/546/CE es la de consolidar la industria local mediante la mejora de su competitividad.

La crisis económica mundial de 2009, con su impacto en la reducción de los viajes, tuvo graves consecuencias en la economía de las Islas Canarias, que dependen mucho de los ingresos del turismo.

La disminución de la población activa en el sector del turismo ha dado lugar a un aumento importante del paro en las Islas Canarias. La tasa de paro, que, en el período 2001-2007, oscilaba entre el 10,4 % y el 12 %, ascendió a un 17,3 % en 2008 y un 26,2 % en 2009. Esta evolución confirma el peligro de una economía muy dependiente del turismo y la necesidad de promover una diversificación de las actividades económicas.

El 16 de noviembre de 2010, España presentó una solicitud a la Comisión Europea para prorrogar el período de aplicación de la Decisión 2002/546/CE en dos años, de manera que la fecha de expiración coincidiera con la de las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional².

España también ha presentado una solicitud para prorrogar en dos años el período de aplicación de la Decisión de ayuda estatal NN 22/2008, según la cual la ayuda concedida por las autoridades españolas, con respecto al AIEM, es compatible con el mercado común. La Comisión ha redactado la Decisión de ayuda estatal N 544/2010 por la que se prorroga el período fijado en la Decisión de ayuda estatal NN 22/2008, que está lista para su adopción, asegurándose de su concordancia con la presente propuesta.

¹ DO L 179 de 9.7.2002, p. 22-27.

² DO C 54 de 4.3.2006, p. 13 .

En cuanto a la solicitud de prórroga del período de aplicación de la Decisión 2002/546/CE, la Comisión la ha evaluado a la luz de la magnitud de las desventajas que afectan a las Islas Canarias y ha llegado a la conclusión de que está justificado, sobre la base de los elementos disponibles, conceder la solicitud.

En primer lugar, cabe señalar que el informe de la Comisión al Consejo sobre la aplicación del régimen especial relativo al Arbitrio sobre las Importaciones y Entregas de Mercancías (AIEM) vigente en las Islas Canarias, adoptado el 28 de agosto de 2008, confirmó que el arbitrio estaba funcionando satisfactoriamente y no era necesario introducir modificaciones en la Decisión 2002/546/CE. Asimismo, la persistencia de las desventajas está confirmada por el informe que acompaña a la presente solicitud de prórroga del período de aplicación de la Decisión 2002/546/CE.

En segundo lugar, en la solicitud se pide una prórroga de dos años solamente.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS A LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

La solicitud de las autoridades españolas para prorrogar la aplicación del AIEM se presentó en respuesta a los deseos expresados por los sectores económicos interesados.

La Comisión no ha recurrido a un análisis de impacto.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Resumen de las medidas propuestas

Prórroga del período de aplicación de la Decisión 2002/546/CE que autoriza a España a aplicar exenciones o reducciones del impuesto conocido por AIEM para algunos productos locales de las Islas Canarias.

Base jurídica

Artículo 349 del TFUE.

Principio de subsidiariedad

Compete exclusivamente al Consejo adoptar, de conformidad con el artículo 349 del TFUE, medidas específicas en favor de las regiones ultraperiféricas a fin de adaptar la aplicación de los Tratados, incluidas las políticas comunes, a dichas regiones, a causa de sus desventajas permanentes, que repercuten en su situación económica y social.

La propuesta cumple por lo tanto el principio de subsidiariedad.

Principio de proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

Su finalidad es prorrogar el período de aplicación de la Decisión 2004/162/CE durante un período de dos años a fin de hacerlo coincidir con las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional, que son aplicables durante el período 2007-2013.

La Comisión ha confirmado en su informe al Consejo sobre la aplicación del régimen especial relativo al Arbitrio sobre las Importaciones y Entregas de Mercancías (AIEM), vigente en las Islas Canarias, que este régimen impositivo estaba funcionando de manera satisfactoria y no era necesario introducir modificaciones en la Decisión 2002/546/CE.

Cualquier nueva prórroga solo se autorizará tras un nuevo análisis producto por producto.

Instrumentos elegidos

Instrumento propuesto: Decisión del Consejo.

Otros instrumentos no habrían resultado adecuados por la razón que se expone a continuación.

El propio texto objeto de la modificación es una Decisión del Consejo adoptada en virtud de la misma base jurídica (por entonces, el artículo 299, apartado 2, del Tratado CE).

4. INCIDENCIA PRESUPUESTARIA

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

2011/0192 (CNS)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO**por la que se modifica la Decisión 2002/546/CE respecto a su período de aplicación**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 349,

Vista la propuesta de la Comisión Europea³,

Una vez transmitido el proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo⁴,

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Decisión 2002/546/CE del Consejo, de 20 de junio de 2002, adoptada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 299, apartado 2, del Tratado CE, autoriza a España a aplicar, hasta el 31 de diciembre de 2011, exenciones y reducciones del tributo denominado Arbitrio sobre las Importaciones y Entregas de Mercancías (AIEM), vigente en las Islas Canarias para determinados productos fabricados en ellas. En el anexo de dicha Decisión se incluye la lista de los productos a los que pueden aplicarse exenciones o reducciones del impuesto. En función del producto, el diferencial impositivo entre los productos de fabricación local y los demás no puede exceder de 5, 15 o 25 puntos porcentuales.
- (2) Resulta justificado prorrogar el período de aplicación de la Decisión 2002/546/CE en dos años, ya que los elementos básicos que justifican la autorización concedida por la presente Decisión no han experimentado cambios. En este sentido, el informe de la Comisión al Consejo sobre la aplicación del régimen especial relativo al Arbitrio sobre las Importaciones y Entregas de Mercancías (AIEM), aplicable en las Islas Canarias⁵, confirmó que este régimen impositivo estaba funcionando de manera satisfactoria y no era necesario introducir modificaciones en la Decisión 2002/546/CE del Consejo.
- (3) Además, el informe recibido de las autoridades españolas confirma que las desventajas que justificaron la aprobación de las exenciones totales y la reducción parcial del AIEM para una lista de productos producidos en las Islas Canarias siguen siendo válidas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

En el artículo 1 de la Decisión 2002/546/CE, se sustituye la fecha del 31 de diciembre de 2011 por la del 31 de diciembre de 2013.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*

³ DO C [...] de [...], p. [...].⁴ DO C [...] de [...], p. [...].⁵ COM(2008) 528.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió d'Economia, Finances i Pressupost.

Acord: Mesa del Parlament, 22.07.2011.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (de l'1.09.2011 al 06.09.2011).

Finiment del termini: 07.09.2011; 09:30 h.

Acord: Mesa del Parlament, 22.07.2011.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació del Reglament (CE) 1085/2006 del Consell, pel qual s'estableix un instrument d'ajuda preadhesió**

Tram. 295-00047/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió

Mixta de la Unió Europea del 21.07.2011

Reg. 16381 / Admissió a tràmit: Mesa

del Parlament, 22.07.2011

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) N° 1085/2006 DEL CONSEJO POR EL QUE SE ESTABLECE UN INSTRUMENTO DE AYUDA PREADHESIÓN (IPA) [COM (2011) 446 FINAL] [2011/0193 (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 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, 20.7.2011
COM(2011) 446 final

2011/0193 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1085/2006 del Consejo por el que se establece un Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. ANTECEDENTES

Islandia y Montenegro

El Consejo Europeo de 17 de junio de 2010 destacó en sus conclusiones que Islandia cumple los criterios políticos establecidos en el Consejo Europeo de Copenhague de 1993 y acogió positivamente el dictamen de la Comisión sobre su solicitud de adhesión a la UE. Partiendo de esta base, el Consejo Europeo decidió iniciar las negociaciones, lo que convierte a Islandia en un país candidato.

El Consejo Europeo de 16-17 de diciembre de 2010 refrendó las conclusiones del Consejo de 14 de diciembre de 2010 sobre la ampliación y acordó conceder a Montenegro la condición de país candidato.

En consecuencia, la Comisión propone al Consejo y al Parlamento modificar el Reglamento (CE) nº 1085/2006 del Consejo, de 17 de julio de 2006, por el que se establece un Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA) con el fin de trasladar a Islandia y Montenegro de la lista de países candidatos potenciales (anexo II) a la lista de países candidatos (anexo I).

Artículo 19

La Comisión propone al Consejo y al Parlamento una modificación del artículo 19 «Normas de participación y de origen, derecho a las subvenciones» del Reglamento (CE) nº 1085/2006 (IPA) a fin de armonizar sus disposiciones con las del artículo 21 «Participación en licitaciones y contratos» del Reglamento (CE) nº 1638/2006 (IEVA).

Esta modificación responde a la preocupación expresada por los Estados miembros de la UE involucrados en programas de cooperación transfronteriza del IPA respecto a la participación en convocatorias de propuestas. Los Estados miembros pidieron que la participación en convocatorias de propuestas se limitara a los solicitantes de los países que participasen en el programa IPA de cooperación transfronteriza correspondiente, como sucede en los programas de cooperación transfronteriza del Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación (IEVA). El Consejo invitó a la Comisión a proponer una solución lo antes posible.

La Comisión ha evaluado las posibles implicaciones de una revisión del artículo 19, especialmente en lo que respecta a la coherencia con otros instrumentos de ayuda exterior y, concretamente, el IEVA, que también consta de un componente de cooperación transfronteriza. En consecuencia, la Comisión propone armonizar el artículo 19 con el artículo 21 del Reglamento (CE) nº 1638/2006 (IEVA) mediante la inserción de un apartado 9 nuevo que, teniendo en cuenta el carácter local de los programas de cooperación transfronteriza, permitiría restringir la participación en convocatorias de propuestas a los agentes locales.

Ayuda a la comunidad turcochipriota y Comité de gestión del IPA

La Comisión propone modificar el Reglamento IPA para permitir que el Comité Phare continúe ayudando a la Comisión a gestionar la ayuda financiera a la comunidad turcochipriota, como prevé el Reglamento (CE) nº 389/2006, referente a la ayuda a la comunidad turcochipriota.

Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

Reglamento (UE) n° 540/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n° 1085/2006 del Consejo, de 17 de julio de 2006, por el que se establece un Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA)¹.

Reglamento (CE) n° 718/2007 de la Comisión, de 12 de junio de 2007, relativo a la aplicación del Reglamento (CE) n° 1085/2006 del Consejo por el que se establece un Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA)².

Reglamento (CE) n° 389/2006 del Consejo, de 27 de febrero de 2006, por el que se crea un instrumento de ayuda económica para impulsar el desarrollo económico de la comunidad turcochipriota y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2667/2000, de 5 de diciembre de 2000, relativo a la Agencia Europea de Reconstrucción³.

Coherencia con las demás políticas y objetivos de la Unión

La Comisión ha evaluado las posibles implicaciones de la revisión del artículo 19 en dos aspectos:

1) Evaluación de la coherencia con el Reglamento n° 2112/2005 (el denominado «Reglamento sobre la desvinculación»).

2) Coherencia con otros instrumentos de política exterior.

La evaluación ha llegado a la conclusión de que el artículo 19 del Reglamento (CE) n° 1085/2006 (IPA) debe armonizarse con el artículo 21 «Participación en licitaciones y contratos» del Reglamento (CE) n° 1638/2006 (IEVA) mediante la inserción de un apartado 9 nuevo en el Reglamento IPA.

2. CONSULTA A LOS INTERESADOS Y OBTENCIÓN Y UTILIZACIÓN DE ASESORAMIENTO TÉCNICO

La Comisión ha procedido a una consulta interna. No se ha necesitado asesoramiento técnico externo.

Evaluación de impacto

No procede.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Resumen de la acción propuesta: tres modificaciones del Reglamento (CE) n° 1085/2006 del Consejo, de 17 de julio de 2006, por el que se establece un Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA).

- I. Se trasladará a Islandia y Montenegro de la lista de países candidatos potenciales (anexo II) a la lista de países candidatos (anexo I), con arreglo a las decisiones del Consejo Europeo.
- II. Se añade un apartado 9 nuevo al artículo 19.
- III. En el artículo 25, apartado 1, se modifica el párrafo segundo.

Base jurídica

Artículo 212, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Principio de subsidiariedad

No procede.

Principio de proporcionalidad

No procede.

Instrumentos elegidos

Instrumento propuesto: modificación del Reglamento del Consejo. Otros medios no serían adecuados por la siguiente razón: un reglamento debe modificarse mediante otro reglamento.

⁽¹⁾ DO L 210 de 31.7.2006, p. 82.

⁽²⁾ DO L 170 de 29.6.2007, p. 1

⁽³⁾ DO L 65 de 7.3.2006, p. 5.

4. IMPLICACIÓN PRESUPUESTARIA

La medida no supone ningún gasto adicional.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

Simplificación

No procede.

2011/0193 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1085/2006 del Consejo por el que se establece un Instrumento de Ayuda Preadhesión (IPA)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 212, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea⁴,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) nº 1085/2006 del Consejo, de 17 de julio de 2006⁵, por el que se establece un Instrumento de Ayuda Preadhesión, prevé ayudar a los países candidatos y a los países candidatos potenciales en su adaptación progresiva a las normas y políticas de la Unión Europea, incluido, en su caso, el acervo comunitario, con vistas a su adhesión.
- (2) El Reglamento (CE) nº 1085/2006 del Consejo distingue claramente entre países candidatos y países candidatos potenciales.
- (3) El Consejo Europeo de 17 de junio de 2010 acogió positivamente el dictamen de la Comisión sobre la solicitud de adhesión de Islandia a la Unión, destacó que Islandia cumple los criterios políticos establecidos en el Consejo Europeo de Copenhague de 1993 y decidió iniciar las negociaciones de adhesión. En consecuencia, Islandia es un país candidato a la adhesión.
- (4) El Consejo Europeo de 17 de diciembre de 2010 refrendó las conclusiones del Consejo de 14 de diciembre de 2010 sobre la ampliación y acordó conceder a Montenegro la condición de país candidato.
- (5) El Consejo ha invitado a la Comisión a proponer una modificación del artículo 19 del Reglamento (CE) nº 1085/2006 del Consejo a fin de aclarar las normas para la participación en las adjudicaciones de contratos de subvención financiados en virtud del componente de cooperación transfronteriza del IPA y garantizar su coherencia con otros instrumentos de ayuda exterior, especialmente el Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación.
- (6) El Reglamento (CE) nº 389/2006, de 27 de febrero de 2006, por el que se crea un instrumento de ayuda económica para impulsar el desarrollo económico de la comunidad turcochipriota y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2667/2000 relativo a la Agencia Europea de Reconstrucción⁶ dispone que el Comité previsto en el Reglamento (CEE) nº 3906/89 de 18 de diciembre de 1989⁷ («Comité Phare») asistirá a la Comisión para gestionar la ayuda a la comunidad turcochipriota. Si bien, de conformidad con el artículo 25 del Reglamento (CE) nº 1085/2006, el Reglamento (CEE) nº 3906/89 ha sido derogado, continúa aplicándose a los actos jurídicos y los compromisos de ejecución de los ejercicios presupuestarios anteriores a 2007. Puesto que el Reglamento (CE) nº 389/2006 sigue siendo el acto de base para la ayuda económica a la

⁽⁴⁾ DO L ... de ... , p. ...

⁽⁵⁾ DO L 210 de 31.7.2006, p. 82.

⁽⁶⁾ DO L 65 de 7.3.2006, p. 5.

⁽⁷⁾ DO L 184 de 23.12.1989, p. 11.

comunidad turcochipriota más allá de dichos ejercicios presupuestarios, el Comité Phare deberá continuar también a este fin.

(7) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 1085/2006 en consecuencia,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 1085/2006 queda modificado como sigue:

- 1) En el artículo 19 se añade el apartado 9 siguiente:
«9. Los apartados 1 a 8 se entenderán sin perjuicio de la participación de categorías de organizaciones elegibles por su naturaleza o por su localización en relación con los objetivos de la acción.»
- 2) En el artículo 25, apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
«Los Reglamentos derogados y el Reglamento (CE) n° 2666/2000 seguirán aplicándose a los actos jurídicos y los compromisos de ejecución de los ejercicios presupuestarios anteriores al año 2007, así como en lo que respecta al artículo 31 del Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República de Bulgaria y de Rumanía y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión Europea(*) y a efectos de la aplicación del artículo 3 del Reglamento (CE) n° 389/2006 del Consejo(**).

*DO L 157 de 21.6.2005, p. 203.

**DO L 65 de 7.3.2006, p. 5.»

- 3) En el anexo I se insertan las rúbricas siguientes a continuación de la rúbrica referente a Croacia:

«— Islandia
— Montenegro».

- 4) En el anexo II, se suprimen las rúbricas siguientes:

«— Islandia
— Montenegro».

Artículo 2

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

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

Hecho en

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió d'Acció Exterior i de la Unió Europea.

Acord: Mesa del Parlament, 22.07.2011.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 01.09.2011 al 06.09.2011).

Finiment del termini: 07.09.2011; 09:30 h.

Acord: Mesa del Parlament, 22.07.2011.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 1999/32/CE pel que fa al contingut de sofre dels combustibles per a ús marítim**

Tram. 295-00048/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 22.07.2011
Reg. 16454 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 27.07.2011

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR LA QUE SE MODIFICA LA DIRECTIVA 1999/32/CE EN LO RELATIVO AL CONTENIDO DE AZUFRE DE LOS COMBUSTIBLES PARA USO MARÍTIMO [COM (2011) 439 FINAL] [2011/0190 (COD)] [SEC (2011) 918 FINAL] [SEC (2011) 919 FINAL]

En aplicació del article 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remi-

te 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 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, 15.7.2011
COM(2011) 439 final

2011/0190 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo

{SEC(2011) 918 final}
{SEC(2011) 919 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Contexto general

Promover una economía que haga un uso más eficiente de los recursos, que sea más ecológica y competitiva constituye el núcleo de la Estrategia Europa 2020¹. En este contexto, es importante seguir reduciendo la contaminación atmosférica para mejorar la salud humana y el medio ambiente y contribuir a lograr una Europa más sostenible. La actuación de la UE en las últimas décadas ha permitido reducir considerablemente las emisiones de la mayoría de los contaminantes atmosféricos, en particular las de dióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), compuestos orgánicos volátiles, amoníaco y partículas (PM). La mayor parte de esas reducciones se ha logrado en lo que respecta a las emisiones de fuentes terrestres, como las instalaciones industriales o el transporte por carretera. Está demostrado que la salud de los ciudadanos, el medio ambiente y el conjunto de la economía de la UE se beneficiarán de manera significativa con una mayor reducción de esos contaminantes.

Tradicionalmente, se ha prestado menos atención a las fuentes marítimas de emisión que a las fuentes terrestres. No obstante, dado que las emisiones marítimas de contaminantes atmosféricos pueden recorrer grandes distancias, también tienen repercusiones en tierra. Según las previsiones realizadas en 2005, sin nuevas medidas reglamentarias el crecimiento constante de emisiones de SO₂ y NO_x del sector marítimo superará a las emisiones totales de esos contaminantes procedentes de todas las fuentes terrestres de aquí a 2020².

Motivación y objetivos de la propuesta

El contenido de azufre de un combustible líquido determina básicamente las emisiones de SO₂ relacionadas con la combustión de dicho combustible y la formación de partículas (PM) secundarias. La Directiva 1999/32/CE, en su versión modificada, regula el contenido de azufre de los combustibles utilizados para el transporte marítimo e incorpora a la legislación de la UE determinadas reglas, acordadas en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI). Concretamente, la Directiva incorpora reglas más estrictas sobre el contenido de azufre de los

¹ Comunicación de la Comisión «Europa 2020 – Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador» [COM(2010) 2020 final].

² SEC(2005) 1133: Documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la Comunicación titulada «Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica» [COM(2005) 446 final], la Directiva sobre calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa [COM(2005) 447 final] y el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre la aplicación de la política de la UE en materia de calidad atmosférica y la preparación de la revisión exhaustiva de la misma [SEC(2011) 342 final].

combustibles para uso marítimo en zonas que requieren una protección ambiental especial, denominadas zonas de control de las emisiones de azufre (SECA)³.

Desde la modificación de la Directiva en 2005, y con un fuerte apoyo de la UE, las reglas de la OMI relativas, entre otros aspectos, al SO₂, se revisaron en octubre de 2008. Esas reglas figuran en el anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (anexo VI revisado del Convenio MARPOL 73/78)⁴. En 2005, cuando se adoptó la modificación de la Directiva, los legisladores de la UE, previendo la necesidad de reducir aún más las emisiones procedentes de la navegación, instaron a la Comisión a revisar los requisitos legales sobre el contenido de azufre de los combustibles líquidos.

Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La propuesta se ajusta al artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y tiene por objeto garantizar un elevado nivel de protección de la salud humana y del medio ambiente. Es asimismo coherente con la Estrategia Europa 2020 de la UE y sus iniciativas emblemáticas correspondientes, en particular las relacionadas con las hojas de ruta hacia una sociedad hipocarbónica y la unión por la innovación, así como las políticas de la UE en pro de un transporte sostenible.

2. RESULTADOS DE LA CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

Consulta pública

Para preparar esta modificación, la Comisión llevó a cabo una consulta en línea abierta a todas las partes interesadas (entre las que se incluyen organizaciones, Estados miembros, ONG y el público en general) entre el 29 de octubre de 2010 y el 5 de enero de 2011. Se solicitó a las partes interesadas que expresaran sus opiniones sobre la posibilidad de incorporar a la legislación de la UE las últimas reglas pertinentes de la OMI. Además de la consulta pública, la Comisión también celebró consultas periódicas con los representantes de los Estados miembros y con otros interesados.

La consulta pública obtuvo 244 respuestas de diversas organizaciones. Todos los interesados reconocieron la importante contribución del anexo VI revisado del Convenio MARPOL a la mejora de la calidad del aire en la UE. Según la mayoría de las respuestas, las disposiciones de la UE sobre las tecnologías de reducción deben ajustarse al anexo VI revisado del Convenio MARPOL. En su opinión, deben permitirse las numerosas tecnologías de reducción, garantizando al mismo tiempo las salvaguardias adecuadas del medio ambiente. Existe un acuerdo generalizado entre los consultados de que el refuerzo y la armonización de las disposiciones de supervisión y ejecución de las normas relativas al azufre constituyen un instrumento importante para conseguir las mejoras ambientales previstas. Algunos interesados expresaron su preocupación por el coste de los nuevos requisitos y el riesgo potencial de cambio modal (del transporte marítimo de corta distancia al transporte por carretera), sobre todo en las zonas en las que las normas sobre el azufre son más estrictas (SECA). Otros subrayaron la necesidad de una acción rápida de la UE para provocar la respuesta de la industria y preservar los beneficios medioambientales derivados del anexo VI revisado del Convenio MARPOL.

En la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta⁵ se proporciona información más detallada sobre los resultados de la consulta pública.

Asesoramiento externo e información pública

Se realizaron varios estudios de apoyo a los trabajos preparatorios de la presente propuesta. Una vez completados, esos estudios se publicaron en la página web de la Comisión consagrada a las políticas de la UE en materia de emisiones de los buques: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

Resultados de la evaluación de impacto

Cabe esperar que los nuevos valores límite internacionales del contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo reduzcan de manera significativa las emisiones de dióxido de azufre procedentes del sector marítimo, lo que contribuirá sobremanera a lograr los objetivos medioambientales generales establecidos en la Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica de 2005 y los objetivos específicos definidos en la Directiva. Además, generará importantes beneficios suplementarios en términos de reducción de emisiones de partículas y de NO_x (precursores destacados del ozono troposférico). Resulta esencial garantizar la materialización de los beneficios previstos, en particular para promover el cumplimiento de los valores límite de calidad del aire vigentes.

La evaluación de impacto confirma la rentabilidad de la plena adaptación de la Directiva a las normas más estrictas de la OMI en relación con los combustibles y a las reglas sobre los métodos de reducción de emisiones. Según los resultados de esa evaluación, la revisión de 2008 del anexo VI del Convenio MARPOL representa unos beneficios estimados de entre 15 000 y 34 000 millones de euros para la UE en términos de mejora de la salud y reducción de la

³ En la UE, las zonas SECA incluyen el Mar Báltico, el Mar del Norte y el Canal de la Mancha.

⁴ Resolución MEPC.176(58), adoptada el 10 de octubre de 2008 (anexo VI revisado del Convenio MARPOL).

⁵ SEC [referencia].

mortalidad. El coste de aplicar la revisión oscila entre 2 600 y 11 000 millones de euros. Así pues, la revisión aporta unos beneficios entre tres y trece veces superiores a los costes.

Además de la adaptación de la Directiva a las reglas de la OMI, la evaluación de impacto recomienda mantener el vínculo entre las normas más estrictas sobre los combustibles en las zonas SECA y las aplicables a los buques de pasajeros en servicios regulares fuera de las zonas SECA. No obstante, la introducción de una nueva norma SECA para los buques de pasajeros se retrasaría cinco años para evitar que se plantearan problemas de disponibilidad de combustible. La relación beneficios/costes de esta opción varía entre 1,5 y 6 (si la norma del 0,1 % se introduce en 2020) y entre 0,8 y 10 (si la norma del 0,1 % se introduce en 2025).

Por otra parte, la evaluación de impacto consideró las cuestiones planteadas durante la revisión de la Directiva. En particular, puso de manifiesto la existencia de determinadas deficiencias en las disposiciones de ejecución de la Directiva (concretamente en materia de muestreo e informes). La evaluación de impacto sugiere elaborar orientaciones sobre la supervisión y aplicación de la Directiva en una primera etapa y, si esto fuera insuficiente, considerar la posibilidad de adoptar normas vinculantes.

Por último, la evaluación de impacto recomienda asimismo que la Comisión Europea y los Estados miembros recurran a los instrumentos existentes y, cuando sea posible y necesario, los adapten a fin de apoyar a la industria en su transición a las nuevas normas sobre las mejores tecnologías disponibles, incluidas las acordadas en el marco de la OMI y otras organizaciones pertinentes (en particular respecto a los NOx, las PM y los GEI).

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Resumen de la acción propuesta

El objetivo de la presente propuesta es revisar la Directiva 1999/32/CE en relación con el contenido de azufre de determinados combustibles líquidos a fin de:

- 1) Alinear la Directiva con las reglas de la OMI en relación con las normas sobre los combustibles, incluidas las aplicables fuera de las zonas SECA.
- 2) Alinear la Directiva con las reglas de la OMI en relación con los métodos de reducción de emisiones.
- 3) Mantener la relación entre las normas más estrictas sobre los combustibles de las zonas SECA (que imponen actualmente un contenido máximo de azufre en los combustibles para uso marítimo del 1,5 %, con un descenso hasta el 0,1 % desde 2015) y las aplicables a los buques de pasajeros en servicios regulares fuera de las zonas SECA (actualmente del 1,5 %).
- 4) Reforzar el régimen de supervisión y ejecución de la UE.

La incorporación de las normas internacionales en materia de combustibles a la legislación de la UE reforzará la efectividad de esas normas, ya que se supervisarán y ejecutarán de conformidad con el régimen de la UE, más efectivo que el sistema de ejecución internacional. La propuesta de ampliación del acceso a métodos innovadores de reducción de emisiones como una opción equivalente a efectos de cumplimiento y el fomento de su uso aborda la preocupación sobre las repercusiones en términos de costes derivadas de las nuevas reglas de la OMI para algunas industrias. De este modo, se reducirán de manera significativa los costes de cumplimiento de la reglas de la OMI (en una banda de entre un 50 % y un 88 %) y se promoverán soluciones industriales innovadoras, de acuerdo con las prioridades establecidas en la Estrategia Europa 2020 y en el artículo 3 del Tratado de la Unión Europea (TUE). Por otra parte, la adopción de normas más estrictas respecto a los combustibles para los buques de pasajeros en servicios regulares, que operan principalmente en puertos o zonas costeras, contribuirá a mejorar la calidad del aire en dichas zonas. La introducción de la norma más estricta sobre los combustibles para los buques de pasajeros se retrasaría cinco años respecto a las zonas SECA a fin de evitar posibles problemas de disponibilidad de combustible. Por último, el refuerzo del régimen de supervisión y ejecución de la UE es especialmente importante si tenemos en cuenta que las normas mucho más estrictas sobre los combustibles y los costes de cumplimiento correspondientes pueden incrementar los incentivos de elusión de tales normas.

Esas medidas garantizarán una mejor aplicación y ejecución de la Directiva por las autoridades nacionales y facilitarán el cumplimiento por la industria, lo que debería dar lugar a un nivel elevado de protección ambiental.

Base jurídica

El objetivo primordial de la Directiva es la protección del medio ambiente. Por ello, la propuesta se basa en el artículo 192 del TFUE.

Principio de subsidiariedad

El derecho de la UE a regular el contenido de azufre de los combustibles líquidos, que tiene un impacto significativo en el mercado interior y el medio ambiente, está establecido en el TFUE. El artículo 3 del TUE dispone que «La Unión establecerá un mercado interior. Obrará en pro del desarrollo sostenible de Europa basado en un crecimiento económico equilibrado y en la estabilidad de los precios, en una economía social de mercado altamente competitiva,

tendente al pleno empleo y al progreso social, y en un nivel elevado de protección y mejora de la calidad del medio ambiente.» Además, el artículo 191 del TFUE establece que «La política de la Unión en el ámbito del medio ambiente contribuirá a [...] la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, la protección de la salud de las personas, la utilización prudente y racional de los recursos naturales, el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente [...]».

La dimensión mundial del transporte marítimo y los efectos transfronterizos de la contaminación atmosférica debida a la combustión de combustibles que contienen azufre exigen el establecimiento de reglas comunes para todos los Estados miembros. A falta de dichas reglas, se aplicarían normas nacionales diferentes a los buques que operan en aguas de la UE. Tal mosaico jurídico complicaría y encarecería sobremanera el funcionamiento del sector de la navegación de la UE y, por tanto, falsearía el mercado interior.

Solo una acción armonizada a escala de la UE, acompañada de un refuerzo del régimen de supervisión y ejecución, garantizaría una ejecución y aplicación eficaces de las normas internacionales sobre los combustibles en todos los Estados miembros⁶.

Explicación detallada de la propuesta

Artículo 1

Este artículo precisa cada una de las modificaciones propuestas de la Directiva 1999/32/CE.

- 1) Se modifica el artículo 2 de la Directiva 1999/32/CE para adaptar las definiciones de combustible diésel para uso marítimo y gasóleo para uso marítimo a las normas ISO más recientes y ampliar la definición de método de reducción de emisiones y alinearla con la definición de equivalentes que figura en la regla 4 del anexo VI revisado del Convenio MARPOL.
- 2) Se modifica el artículo 3 para revisar las disposiciones sobre el contenido máximo de azufre del fuelóleo pesado, tras la adopción de la Directiva 2010/75 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (prevención y control integrados de la contaminación)⁷, que refunde la legislación europea sobre emisiones industriales.
- 3) Se añade el artículo 3 bis para garantizar que los combustibles para uso marítimo no se utilicen o comercialicen en los Estados miembros si su contenido de azufre supera la norma general del 3,5 % en masa. En particular, esta disposición aborda el riesgo de que la posibilidad de utilizar fuelóleo pesado en combinación con métodos de reducción de emisiones en lugar de utilizar combustibles destilados de bajo contenido de azufre dé lugar a la utilización y comercialización de combustible de mala calidad. Los métodos de reducción de emisiones permitirían la desulfuración de combustibles de alto contenido de azufre y la reducción de las emisiones de dióxido de azufre a la atmósfera. No obstante, la aplicación de métodos de reducción de emisiones a combustibles de mala calidad con un alto contenido de azufre podría causar el vertido de aguas residuales con una elevada concentración de residuos y tener efectos negativos en el medio marino. El hecho de garantizar un combustible de calidad mínima permite asimismo prevenir el riesgo de avería del motor de los buques.
- 4) Se modifica el artículo 4, relativo al contenido máximo de azufre del gasóleo, para suprimir las referencias a las fechas de entrada en vigor de los límites de azufre que ya no son válidas.
- 5) Se modifica el artículo 4 bis a fin de:
 - introducir una nueva disposición relativa a la norma sobre el contenido de azufre de los combustibles aplicable fuera de las zonas SECA («norma general»);
 - alinear las normas sobre el contenido de azufre de los combustibles aplicable en las zonas SECA con el anexo VI revisado del Convenio MARPOL;
 - introducir en 2020 el límite del 0,1 % de azufre para los buques de pasajeros que operan fuera de las zonas SECA, restableciendo así la relación entre los requisitos aplicables a los buques de pasajeros fuera de esas zonas y los aplicables dentro de las mismas;
 - aclarar que debe ser público el registro de los proveedores locales de combustible para uso marítimo que los Estados miembros están obligados a mantener;
 - suprimir las referencias obsoletas;
 - facultar a la Comisión a designar nuevas SECA sobre la base de la decisión de la OMI.
- 6) Se modifica el artículo 4 *ter* para suprimir la exención de la obligación establecida en el apartado 1 para determinados buques que operan en la República Helénica, dado que ha expirado el período para el que la

⁶ En la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se proporciona una explicación más detallada del principio de subsidiariedad.

⁷ DO L 334 de 17.12.2010, p. 17.

exención fue concedida, y para suprimir la referencia a las fechas de entrada en vigor de los límites de azufre que ya no son válidos.

- 7) Se modifica el artículo 4 quater y se añaden los artículos 4 quinquies y 4 sexies para alinear la Directiva con el anexo VI revisado del Convenio MARPOL y adaptarla al progreso técnico. La propuesta de Directiva prevé, en particular, que los Estados miembros permitan a los buques recurrir a métodos de reducción de emisiones como alternativa a la utilización de combustibles para uso marítimo de bajo contenido de azufre, siempre que en todo momento logren reducciones de las emisiones de dióxido de azufre equivalentes a las que se conseguirían mediante combustibles de bajo contenido de azufre. La utilización de métodos de reducción de emisiones también debe cumplir determinados criterios para garantizar que esos métodos no den lugar a impactos negativos significativos ni a riesgos para la salud humana y el medio ambiente. Esos criterios serán establecidos por la OMI, a reserva de que se complementen o modifiquen mediante decisión de la Comisión, o, a falta de instrumentos de la OMI, por la Comisión Europea. La utilización de los métodos de reducción de emisiones por buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro será aprobada por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques establecido por el Reglamento (CE) nº 2099/2002, sobre la base de la Directiva 96/98/CE, de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos⁸ o sobre la base de la presente Directiva. El procedimiento y las condiciones de ensayo de nuevos métodos de reducción no varían.
- 8) Se modifica el artículo 6 para facultar a la Comisión a precisar la frecuencia del muestreo, los métodos de muestreo y la definición de muestra representativa del combustible examinado, y a adaptar el método de determinación del contenido de azufre y el procedimiento de verificación del combustible a las normas técnicas internacionales más recientes.
- 9) Se modifica el artículo 7 para aclarar el alcance del informe sobre el contenido de azufre de los combustibles regulados por la Directiva que los Estados miembros deben presentar a la Comisión, y para facultar a la Comisión a especificar el formato y el contenido de dicho informe. La modificación alinea asimismo el artículo 7, apartado 4, relativo a las adaptaciones de las disposiciones pertinentes de la Directiva al progreso científico y técnico, con las nuevas reglas de comitología previstas según el Tratado de Lisboa.
- 10) Se suprime el artículo 8, ya que hace referencia a una Directiva que ha sido derogada.
- 11) Se suprime el artículo 9, ya que la Directiva no prevé actos de ejecución.
- 12) Se añade el artículo 9 bis, para establecer las condiciones en las que la Comisión Europea ejercerá el poder de adoptar actos delegados.

Artículo 2

Este artículo exige que los Estados miembros transpongan la Directiva propuesta.

Artículo 3

Este artículo se refiere a la fecha de entrada en vigor de la Directiva propuesta.

Artículo 4

Este artículo indica que los Estados miembros son los destinatarios de la presente Directiva.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

5. OTRAS OBSERVACIONES

La propuesta de la Comisión va acompañada de la Comunicación que, en la sección 4, sugiere estrategias de cumplimiento y describe los instrumentos existentes y las futuras medidas posibles para ayudar a la industria a abordar los desafíos medioambientales a los que se enfrenta.

La Comisión prevé asimismo codificar la Directiva 1999/32/CE y sus modificaciones posteriores, incluida la presente propuesta, una vez que sea adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo. Esta codificación mejorará la comprensión y la claridad jurídica de la Directiva 1999/32/CE y contribuirá a la consecución de la estrategia de la UE de legislar mejor.

⁸ DO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

2011/0190 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea⁹,

Previa 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) Uno de los objetivos de la política medioambiental de la Unión, definida en los programas de medio ambiente y, en particular, en el Sexto Programa de Medio Ambiente adoptado por la Decisión nº 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹², es alcanzar unos niveles de calidad del aire tales que no den lugar a impactos negativos significativos ni a riesgos para la salud humana ni el medio ambiente.
- (2) La Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE¹³, fija el contenido máximo autorizado de azufre del fuelóleo pesado, el gasóleo y el gasóleo para uso marítimo consumidos en la Unión.
- (3) Las emisiones procedentes de los buques debido a la combustión de combustibles para uso marítimo con un alto contenido de azufre contribuyen a la contaminación del aire en forma de dióxido de azufre y partículas, lo que perjudica a la salud humana y participa en la acidificación.
- (4) De conformidad con la Directiva 1999/32/CE, la Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la Directiva, acompañado, en su caso, de propuestas de modificación, en particular por lo que respecta a la reducción de los límites de azufre de los combustibles para uso marítimo en las zonas de control de las emisiones de SO_x (SECA), teniendo en cuenta los trabajos de la Organización Marítima Internacional (OMI).
- (5) En 2008 se adoptó una Resolución para modificar el anexo VI del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (denominado en lo sucesivo «el Convenio MARPOL»), que incluye reglas para la prevención de la contaminación atmosférica por los buques. El anexo VI revisado del Convenio MARPOL entró en vigor el 1 de julio de 2010.
- (6) El anexo VI revisado del Convenio MARPOL introduce, en particular, límites de azufre más estrictos para los combustibles de uso marítimo en las zonas SECA (1,00 % a partir del 1 de julio de 2010 y 0,10 % a partir del 1 de enero de 2015), así como en las zonas marítimas fuera de las SECA (3,5 % a partir del 1 de enero de 2012 y, en principio, 0,50 % a partir del 1 de enero de 2020). La mayoría de los Estados miembros están obligados a exigir que los buques utilicen combustibles con un contenido máximo de azufre del 1,00 % en las zonas SECA desde el 1 de julio de 2010, de conformidad con sus compromisos internacionales. Para garantizar la coherencia con el Derecho internacional y asegurar la correcta ejecución en la Unión de las nuevas normas sobre el azufre establecidas a nivel internacional, las disposiciones de la Directiva

⁹ DO C ... de ..., p. .

¹⁰ DO C ... de ..., p. .

¹¹ DO C ... de ..., p. .

¹² DO L 242 de 10.9.2002, p. 1.

¹³ DO L 121 de 11.5.1999, p. 13.

- 1999/32/CE deben alinearse con el anexo VI revisado del Convenio MARPOL. Para garantizar una calidad mínima del combustible utilizado por los buques a efectos del cumplimiento de las normas bien mediante los combustibles o bien mediante la tecnología, no debe permitirse la utilización ni la comercialización en la Unión de combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre supere la norma general del 3,5 % en masa.
- (7) Los buques de pasajeros operan principalmente en los puertos o cerca de las zonas costeras y su impacto sanitario y ambiental es significativo. Esos buques están obligados a utilizar combustibles para uso marítimo con el mismo contenido máximo de azufre que el que se aplica en las zonas SECA (1,5 %). Teniendo en cuenta que en las zonas SECA se aplicarán normas para el azufre más estrictas y que es necesario mejorar la calidad del aire en torno a los puertos y las costas de los territorios que no forman parte de las zonas SECA, está justificado aplicar las mismas normas a los buques de pasajeros. No obstante, la introducción de una nueva norma SECA para los buques de pasajeros se retrasaría cinco años para evitar eventuales problemas de disponibilidad de combustible.
 - (8) Para alcanzar los objetivos de la Directiva 1999/32/CE, es preciso que se ejecuten correctamente las obligaciones relativas al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo. La experiencia adquirida en la aplicación de dicha Directiva ha puesto de manifiesto la necesidad de un régimen de supervisión y ejecución más estricto a fin de garantizar una aplicación adecuada de la Directiva. A tal fin, es necesario que los Estados miembros garanticen que el muestreo del combustible para uso marítimo comercializado o utilizado a bordo de los buques se realiza con la suficiente frecuencia y exactitud, y que se efectúa periódicamente la verificación de los diarios de navegación y los comprobantes de entrega de carburante de los buques. También es necesario que establezcan un sistema de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de incumplimiento de las disposiciones de la Directiva 1999/32/CE. Para garantizar una mayor transparencia de la información, conviene prever asimismo que el registro de proveedores locales de combustible para uso marítimo se ponga a disposición del público.
 - (9) Se ha comprobado que la presentación de informes por los Estados miembros de conformidad con la Directiva 1999/32/CE es insuficiente a efectos de verificación del cumplimiento de lo dispuesto en la Directiva por falta de disposiciones armonizadas y suficientemente precisas sobre el contenido y el formato de los informes de los Estados miembros. Por tanto, resulta necesario aportar indicaciones más detalladas sobre el contenido y el formato de los informes para garantizar unos informes más armonizados.
 - (10) Tras la adopción de la 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)¹⁴, que refunde la legislación de la Unión sobre emisiones industriales, es preciso revisar en consecuencia las disposiciones de la Directiva 1999/32/CE, sobre el contenido máximo de azufre del fuelóleo pesado.
 - (11) El cumplimiento de unos límites bajos respecto al contenido de azufre de los combustibles, especialmente en las zonas SECA, podría traducirse en un aumento significativo del precio de los combustibles para uso marítimo, al menos a corto plazo, y repercutir negativamente en la competitividad del transporte marítimo de corta distancia frente a otros modos de transporte, así como en la competitividad de las empresas del sector en países limítrofes de esas zonas. Se requieren soluciones adecuadas para reducir los costes de cumplimiento de los sectores afectados, por ejemplo permitiendo otros métodos de cumplimiento más rentables que los basados en los combustibles y prestando, llegado el caso, el apoyo necesario. Sobre la base, entre otras fuentes, de los informes de los Estados miembros, la Comisión supervisará estrechamente las repercusiones del cumplimiento de las nuevas normas de calidad del combustible en el sector del transporte marítimo, especialmente por lo que respecta al posible cambio modal del transporte marítimo al transporte por carretera.
 - (12) Debe facilitarse el acceso a los métodos de reducción de emisiones. Esos métodos pueden dar lugar a reducciones de las emisiones al menos equivalentes, si no superiores, a las que se obtienen utilizando combustible con bajo contenido de azufre, siempre que no tengan repercusiones negativas importantes en el medio ambiente, como los ecosistemas marinos, y se hayan puesto a punto con arreglo a unos mecanismos de aprobación y control adecuados. Los criterios de utilización de métodos de reducción de emisiones deben ser establecidos por la OMI, a reserva de que se complementen o modifiquen mediante decisión de la Comisión, o, a falta de instrumentos de la OMI, por la Comisión Europea. Conviene que los métodos alternativos ya conocidos, como la utilización de sistemas embarcados de depuración de gases de escape o la mezcla de combustible de uso marítimo y gas natural licuado (GNL) sean reconocidos en la Unión. Es importante promover el ensayo y la puesta a punto de nuevos métodos de reducción de emisiones.
 - (13) Para determinar la fecha de aplicación del límite del 0,50 % del contenido de azufre, designar nuevas zonas SECA, aprobar nuevos métodos alternativos de reducción de emisiones y establecer las condiciones adecuadas para su utilización, garantizar un control apropiado del contenido de azufre de los combustibles y la armonización del contenido y del formato de los informes de los Estados miembros, así como adaptar las disposiciones de la Directiva al progreso científico y técnico, procede delegar en la Comisión el poder de

¹⁴ DO L 334 de 17.12.2010, p. 17.

adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con el establecimiento de la fecha a partir de la cual debe aplicarse en la Unión el contenido máximo de 0,50 % de azufre, en masa, de los combustibles, la designación de nuevas zonas SECA sobre la base de la decisión de la OMI, la aprobación de nuevos métodos de reducción de emisiones no regulados por la Directiva 96/98/CE del Consejo¹⁵, y el establecimiento, compleción o modificación de las condiciones de su utilización, la especificación de los métodos de muestreo y de control de las emisiones, así como el contenido y el formato de los informes y la modificación del artículo 2, puntos 1), 2), 3), 3 *bis*), 3 *ter*) y 4) o del artículo 6, apartados 1 *bis* y 2, en función del progreso científico y técnico y, llegado el caso, los instrumentos de la OMI. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas adecuadas, por ejemplo de expertos, durante sus trabajos preparatorios. A la hora de preparar y elaborar los actos delegados, la Comisión debe velar por una transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

- (14) Conviene que el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques establecido por el Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques¹⁶, asista a la Comisión en la aprobación de las tecnologías de reducción de emisiones que no están reguladas por la Directiva 96/98/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre equipos marinos¹⁷. Procede, por tanto, modificar la Directiva 1999/32/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 1999/32/CE se modifica como sigue:

1. En el artículo 1, apartado 2, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) al combustible utilizado a bordo de buques que utilicen métodos de reducción de emisiones con arreglo a los artículos 4 *quater* y 4 *quinquies*.».
2. El artículo 2 se modifica como sigue:
 - a) Los puntos 3 *bis* y 3 *ter* se sustituyen por los siguientes:

«3 *bis*) "combustible diésel para uso marítimo": cualquier combustible para uso marítimo definido para la calidad DMB en la tabla I de ISO 8217, a excepción de la referencia al contenido de azufre;

3 *ter*) "gasóleo para uso marítimo": cualquier combustible para uso marítimo definido para las calidades DMX, DMA y DMZ en la tabla I de ISO 8217, a excepción de la referencia al contenido de azufre;».
 - b) El punto 3 *decimocuarto* se sustituye por el texto siguiente:

«3 *decimocuarto*) "método de reducción de emisiones": cualquier accesorio, material, dispositivo o aparato u otro procedimiento, combustible diferente o método de cumplimiento utilizado como alternativa al uso de combustibles de uso marítimo con un bajo contenido de azufre, que cumpla los requisitos de la presente Directiva y que sea verificable, cuantificable y aplicable;».
3. El artículo 3 se modifica como sigue:
 - a) Los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:
 - «1. Los Estados miembros garantizarán que no se utilice en su territorio fuelóleo pesado cuyo contenido de azufre supere el 1 % en masa.
 2. Hasta el 31 de diciembre de 2015, siempre y cuando las autoridades competentes lleven a cabo una supervisión adecuada de las emisiones, el requisito contemplado en el apartado 1 no se aplicará al fuelóleo pesado utilizado:
 - a) en las instalaciones de combustión contempladas en la Directiva 2001/80/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸, sujetas al artículo 4, apartados 1 o 2, o al artículo 4, apartado 3, letra a), de dicha Directiva, y que cumplan los límites de emisión de dióxido de azufre establecidos para esas instalaciones en dicha Directiva;

¹⁵ DO L 241 de 29.8.1998, p. 27.

¹⁶ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

¹⁷ DO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

¹⁸ DO L 309 de 27.11.2001, p. 1.

- b) en las instalaciones de combustión contempladas en la Directiva 2001/80/CE, sujetas al artículo 4, apartado 3, letra b), y al artículo 4, apartado 6, de dicha Directiva, y cuyas emisiones medias mensuales de dióxido de azufre no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco;
- c) en instalaciones de combustión no contempladas en las letras a) o b), y cuyas emisiones medias mensuales de dióxido de azufre no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco;
- d) para la combustión en refinerías, cuando las emisiones medias mensuales de dióxido de azufre promediadas entre todas las instalaciones de combustión de la refinería, independientemente del tipo de combustible o de combinación de combustibles usados, pero excluidas las instalaciones contempladas en las letras a) y b), las turbinas de gas y los motores de gas, no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco.

A partir del 1 de enero de 2016, siempre y cuando las autoridades competentes lleven a cabo una supervisión adecuada de las emisiones, el requisito contemplado en el apartado 1 no se aplicará al fuelóleo pesado utilizado:

- a) en las instalaciones de combustión contempladas en el capítulo III de la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹, y que cumplan los límites de emisión de dióxido de azufre establecidos para esas instalaciones en el anexo V de la mencionada Directiva, o, en caso de que dichos valores límite de emisión no sean aplicables con arreglo a dicha Directiva, cuyas emisiones medias mensuales de dióxido de azufre no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco;
- b) en instalaciones de combustión no contempladas en la letra a), y cuyas emisiones medias mensuales de dióxido de azufre no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco;
- c) para la combustión en refinerías, cuando las emisiones medias mensuales de dióxido de azufre promediadas entre todas las instalaciones de combustión de la refinería, independientemente del tipo de combustible o de combinación de combustibles usados, pero excluidas las instalaciones contempladas en la letra a), las turbinas de gas y los motores de gas, no superen los 1 700 mg/Nm³, con un contenido de oxígeno en los gases de combustión del 3 % en volumen, en seco.

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las instalaciones de combustión que utilicen fuelóleo pesado con una concentración de azufre superior a la prevista en el apartado 1 no puedan funcionar sin un permiso de la autoridad competente que especifique los límites de emisión.».

b) Se suprime el apartado 3.

4. Se inserta el artículo 3 *bis* siguiente:

«Artículo 3 bis

Contenido máximo de azufre del combustible para uso marítimo

Los Estados miembros velarán por que no se utilicen ni comercialicen en su territorio combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre supere el 3,5 % en masa.».

5. En el artículo 4, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros garantizarán que no se utilicen en su territorio gasóleos cuyo contenido de azufre supere el 0,10 % en masa.».

6. El artículo 4 *bis* se modifica como sigue:

a) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación de los Estados miembros, incluidas las zonas de control de las emisiones de SO_x, y utilizados por buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia puertos de la Unión».

¹⁹ DO L 334 de 17.12.2010, p. 17.

- b) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas dentro de las zonas de control de emisiones de SO_x no se utilicen combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre en masa supere:
- a) hasta el 31 de diciembre de 2014, el 1,00 %;
 - b) a partir del 1 de enero de 2015, el 0,10 %.
- Este apartado se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión.».
- c) Se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:
- «1 *bis*. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación no se utilicen combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre en masa supere:
- a) a partir del 1 de enero de 2012, el 3,50 %;
 - b) a partir del 1 de enero de 2020, el 0,50 %.
- Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 *bis* de la presente Directiva en relación con la fecha a partir de la cual se aplicará la norma sobre el azufre establecida en la letra b) del presente apartado. Sobre la base del examen que llevará a cabo la OMI para determinar la disponibilidad de combustible para uso marítimo a fin de cumplir la norma sobre el contenido máximo de azufre del 0,50 % en masa, contemplado en la regla 14.8 del anexo VI del Convenio MARPOL, dicha fecha será el 1 de enero de 2020 o el 1 de enero de 2025.
- El presente apartado se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Unión, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 y 4 y en el artículo 4 *ter*.».
- d) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 *bis* de la presente Directiva en relación con la designación de zonas marítimas como zonas de control de las emisiones de SO_x sobre la base de la decisión de la OMI con arreglo a la regla 14.3.2 del anexo VI del Convenio MARPOL.».
- e) Los apartados 4, 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:
- «4. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia cualquier puerto de la Unión no utilicen en sus aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas fuera de las Zonas de Control de las Emisiones de SO_x combustibles para uso marítimo cuyo contenido de azufre en masa supere:
- c) el 1,5 %;
 - d) a partir del 1 de enero de 2020, el 0,10 %.
5. Los Estados miembros exigirán que, como condición para la entrada de los buques en puertos de la Unión, se cumplimenten debidamente los diarios de navegación, incluido el registro de las operaciones de cambio de combustible.
6. De conformidad con la regla 18 del anexo VI del Convenio MARPOL, los Estados miembros deberán:
- a) mantener un registro público de proveedores locales de combustible para uso marítimo,
 - b) asegurarse de que el contenido de azufre de todos los combustibles para uso marítimo entreguen combustible vendidos en su territorio está documentado por el proveedor mediante un comprobante de entrega de combustible, acompañado por una muestra sellada firmada por el representante del buque receptor,
 - c) tomar las medidas adecuadas contra los proveedores de combustible para uso marítimo si entregan combustible que no cumpla con la especificación recogida en el comprobante de entrega de combustible,

- d) asegurarse de que se toman las medidas correctoras adecuadas a fin de que todo combustible para uso marítimo no conforme descubierto pase a ser conforme.».
- e) Se suprime el apartado 8.

7. Los artículos 4 *ter* y 4 *quater* se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 4 ter

**Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo
utilizados por los buques atracados en puertos de la Unión**

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los buques que se indican seguidamente no utilicen combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa:

- b) los buques atracados en puertos de la Unión, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la eventual operación necesaria de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida.

Los Estados miembros exigirán que se registre en el libro de navegación la hora a la que se efectúe toda operación de cambio de combustible.

2. Las disposiciones del apartado 1 no serán aplicables:

- a) cuando, con arreglo a los horarios publicados, los buques vayan a permanecer atracados durante menos de dos horas;
- b) a los buques que apagan todas las máquinas y se conectan a la electricidad en tierra mientras están atracados en un puerto.

3. Los Estados miembros garantizarán que en su territorio no se comercialice gasóleo para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa.

Artículo 4 quater

Métodos de reducción de emisiones

1. Los Estados miembros permitirán a los buques de cualquier pabellón utilizar métodos de reducción de emisiones en sus puertos, aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación, como alternativa a la utilización de combustibles para uso marítimo que cumplan los requisitos de los artículos 4 *bis* y 4 *ter*, sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2 y 3.

2. Los buques que utilicen los métodos de reducción de emisiones contemplados en el apartado 1 deberán conseguir de forma continua reducciones de las emisiones de dióxido de azufre que sean al menos equivalentes a las que se lograrían con el uso de combustibles para uso marítimo que cumplan los requisitos de los artículos 4 *bis* y 4 *ter*. Las emisiones de dióxido de azufre resultantes del uso de los métodos de reducción de emisiones no excederán de los valores límite establecidos en el anexo 1.

3. Los métodos de reducción de emisiones contemplados en el apartado 1 se ajustarán a los criterios especificados en los instrumentos a que se refiere el anexo 2, punto 1, salvo que sean sustituidos o completados por los criterios a que se refiere el anexo 2, punto 2.

4. Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 *bis* en relación con:

- la modificación o compleción de los valores establecidos en el anexo 1;
- la modificación o compleción de la lista de instrumentos contemplada en el anexo 2, punto 1;
- el establecimiento, modificación o compleción de los criterios contemplados en el anexo 2, punto 2; y
- los requisitos detallados para la supervisión de las emisiones, cuando proceda.

La Comisión tendrá en cuenta, en particular, el progreso científico y técnico, así como los instrumentos y normas pertinentes adoptados por la Organización Marítima Internacional.».

8. Se insertan los siguientes artículos 4 *quinquies* y 4 *sexies*:

«Artículo 4 *quinquies*

**Aprobación de los métodos de reducción de emisiones para su utilización
a bordo de buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro**

1. Los métodos de reducción de emisiones contemplados en la Directiva 96/98/CE del Consejo²⁰ serán aprobados de conformidad con las disposiciones de dicha Directiva.
2. Los métodos de reducción de emisiones no contemplados en el apartado 1 serán aprobados de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS)²¹, teniendo en cuenta lo siguiente:
 - a) las orientaciones elaboradas por la OMI,
 - b) los resultados de los ensayos realizados en virtud del artículo 4 *sexies*,
 - c) el impacto sobre el medio ambiente, inclusive las reducciones de emisiones realizables y los impactos sobre ecosistemas en puertos cercados, dársenas y estuarios,
 - d) la viabilidad de la supervisión y verificación.

Artículo 4 *sexies*

Ensayos de nuevos métodos de reducción de emisiones

Los Estados miembros, en su caso en cooperación con otros Estados miembros, podrán aprobar ensayos de métodos de reducción de emisiones en buques que enarbolan su pabellón o en zonas marítimas de su jurisdicción. Durante esos ensayos no será obligatoria la utilización de combustibles para uso marítimo que cumplan los requisitos de los artículos 4 *bis* y 4 *ter*, siempre y cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- 1) se notifiquen los ensayos por escrito a la Comisión y a cualquier puerto afectado como mínimo seis meses antes de su inicio,
- 2) las autorizaciones de los ensayos no superen los dieciocho meses de duración,
- 3) todos los buques implicados estén dotados de equipos inalterables de control continuo de las emisiones de gases de chimenea y los usen durante el período de ensayo,
- 4) todos los buques implicados consigan unas reducciones de emisiones que sean al menos equivalentes a las que se lograrían mediante los límites de azufre en los combustibles especificados en la presente Directiva,
- 5) existan sistemas adecuados de gestión de residuos para los residuos generados por los métodos de reducción de emisiones durante el período de ensayos,
- 6) se proceda a una evaluación del impacto en el medio ambiente marino, especialmente en los ecosistemas de puertos cercados, dársenas y estuarios durante el período de ensayos,
- 7) los resultados completos se notifiquen a la Comisión y se hagan públicos en un plazo de seis meses a partir del final de los ensayos.»

9. El artículo 6 se modifica como sigue:

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

«1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para controlar mediante muestreos que el contenido de azufre de los combustibles utilizados se ajuste a lo dispuesto en los artículos 3, 3 *bis*, 4, 4 *bis* y 4 *ter*. El muestreo empezará en la fecha en que entre en vigor el límite máximo de contenido de azufre del combustible correspondiente. Se llevará a cabo con una frecuencia suficiente y de modo que las muestras sean representativas del combustible examinado y, en el caso del combustible para uso marítimo, del combustible utilizado por los buques en las correspondientes zonas marítimas y puertos.

²⁰ DO L 241 de 29.8.1998, p. 27.

²¹ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

Se utilizará cada uno de los siguientes métodos de muestreo, análisis e inspección del combustible para uso marítimo, según proceda:

- a) muestreo del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo cuando se esté suministrando a los buques, de conformidad con las Directrices relativas al muestreo del fuelóleo para determinar el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo VI revisado del Convenio MARPOL²², y análisis de su contenido de azufre;
- b) muestreo y análisis del contenido de azufre del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo contenido en tanques y en muestras selladas a bordo de los buques;
- c) inspección de los diarios de navegación y de los comprobantes de entrega de carburante de los buques.

Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 *bis* en relación con:

- i) la frecuencia del muestreo;
 - ii) los métodos de muestreo;
 - iii) la definición de muestra representativa del combustible examinado;
 - iv) la información que debe incluirse en los diarios de navegación y en los comprobantes de entrega de carburante de los buques.».
- b) Se suprime el apartado 1 *bis*.
 - c) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
«2. El método de referencia adoptado para determinar el contenido de azufre será el método ISO 8754 (2003).

Para determinar si el combustible para uso marítimo entregado y utilizado a bordo de los buques cumple los límites de azufre establecidos en los artículos 3, 3 *bis*, 4, 4 *bis* y 4 *ter*, se utilizará el Procedimiento de verificación del combustible a partir de las muestras de fuelóleo estipuladas en el anexo VI del Convenio MARPOL²³.».

10. El artículo 7 se modifica como sigue:

- a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1. Basándose en los resultados de los muestreos, análisis e inspecciones efectuados de conformidad con el artículo 6, los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de cada año, un informe relativo al cumplimiento de las normas sobre el azufre establecidas en la presente Directiva en el año anterior.».
- b) Se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:
«1 *bis*. Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 *bis* en relación con la información que deberá incluirse en el informe y el formato de este.».
- c) Se suprimen los apartados 2 y 3.
- d) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
«4. Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 *bis* en relación con las adaptaciones del artículo 2, puntos 1, 2, 3, 3 *bis*, 3 *ter* y 4, y del artículo 6, apartados 1 *bis* y 2, al progreso científico y técnico.».

11. Se suprime el artículo 8.

12. Se suprime el artículo 9.

13. Se inserta el artículo 9 *bis* siguiente:

«Artículo 9 bis

Ejercicio de la delegación

1. El poder para adoptar actos delegados se confiere a la Comisión con sujeción a las condiciones establecidas en el presente artículo.

²² Resolución MEPC.182(59), adoptada el 17.7.2009.

²³ Apéndice VI de la Resolución MEPC.176(58), adoptada el 10 de octubre de 2008 (anexo VI revisado del Convenio MARPOL).

2. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 4 *bis*, apartados 1 *bis* y 2, el artículo 4 *quater*, apartado 4, el artículo 6, apartado 1, y el artículo 7, apartados 1 *bis* y 4, se otorgará a la Comisión indefinidamente a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].
 3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 4 *bis*, apartados 1 *bis* y 2, el artículo 4 *quater*, apartado 4, el artículo 6, apartado 1, y el artículo 7, apartados 1 *bis* y 4, 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. Surtilá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
 4. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
 5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 4 *bis*, apartados 1 *bis* y 2, al artículo 4 *quater*, apartado 4, al artículo 6, apartado 1, y al artículo 7, apartados 1 *bis* y 4, entrará en vigor únicamente en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan manifestado ninguna objeción en el plazo de dos meses a partir de la notificación de dicho acto al Parlamento Europeo y al Consejo, 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 van a manifestar ninguna objeción. Ese plazo se prorrogará dos meses a instancias del Parlamento Europeo o del Consejo.».
14. El anexo de la Directiva 1999/32/CE se sustituye por el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [doce meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.
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 disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en [...], el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: Els annexos d'aquest document i la documentació que l'acompanya poden ésser consultats a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Presidència del Parlament, 27.07.2011.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (de l'1.09.2011 al 06.09.2011).

Finiment del termini: 07.09.2011; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 27.07.2011.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació del Reglament (CE) 3821/85 del Consell, relatiu a l'aparell de control en el sector dels transports per carretera, i el Reglament (CE) 561/2006 del Parlament Europeu i del Consell**
Tram. 295-00049/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 26.07.2011
Reg. 16524 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 27.07.2011

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE MODIFICAN EL REGLAMENTO (CEE) N° 3821/85 DEL CONSEJO, RELATIVO AL APARATO DE CONTROL EN EL SECTOR DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA, Y EL REGLAMENTO (CE) N° 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2011) 451 FINAL] [2011/0196 (COD)] {SEC (2011) 947 FINAL} {SEC (2011) 948 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 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, 19.7.2011
COM(2011) 451 final
2011/0196 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2011) 947 final}

{SEC(2011) 948 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Motivación y objetivos

Los tacógrafos desempeñan un papel esencial en la tarea de comprobar si los conductores profesionales del transporte por carretera se atienen a la normativa sobre tiempo de conducción y períodos de descanso. Esos dispositivos contribuyen a mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y fomentan la competencia leal entre las empresas de transporte por carretera. Mejorar su razón coste/eficacia es uno de los elementos más importantes de la estrategia de la Comisión de proseguir la integración del transporte de mercancías por carretera y hacerlo más seguro, eficiente y competitivo, tal como apunta el Libro Blanco sobre el transporte, de 28 de marzo de 2011¹.

La UE regula la instalación y uso de tacógrafos desde 1970. La normativa vigente se articula en el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera². Ese texto fija las normas técnicas y establece las disposiciones que rigen el uso, homologación, instalación e inspección de los tacógrafos. El Reglamento crea un conjunto de obligaciones legales para los fabricantes y las autoridades, así como para las empresas de transporte y los conductores. El Reglamento (CEE) n° 3821/85 ha sido adaptado ya en 10 ocasiones al progreso técnico mediante el procedimiento de comitología.

En la actualidad, aproximadamente 900 000 empresas de transporte y 6 millones de conductores utilizan dos tipos de tacógrafos. Además del tacógrafo digital introducido en los vehículos matriculados a partir del 1 de mayo de 2006, desde 1985 existe el tacógrafo analógico, que sigue utilizándose en los vehículos más antiguos.

La propuesta adjunta modifica el Reglamento (CEE) n° 3821/85 para mejorar el actual sistema. La propuesta viene acompañada por una Comunicación, que se transmite paralelamente al Parlamento Europeo y al Consejo, en la que se presentan otras actuaciones necesarias para hacerla plenamente efectiva o complementarla.

1.2. El problema

Una importante proporción de los vehículos inspeccionados por las policías nacionales o los agentes de la autoridad vulneran la normativa laboral. Aproximadamente una cuarta parte incumple las normas de uso del tacógrafo. Permanentemente, varios millares de vehículos pesados se desplazan por la red transeuropea con un tacógrafo manipulado o una tarjeta inválida. Este incumplimiento de las obligaciones en materia de períodos mínimos de descanso incrementa la fatiga del conductor, lo que a su vez provoca un aumento del coste de los accidentes para la sociedad, calculado en 2 800 millones de euros al año. También favorece en las relaciones de competencia a quienes incumplen la ley, lo que repercute negativamente en el funcionamiento del mercado interior y tiene consecuencias graves sobre la salud de los conductores.

¹ COM(2011)144 final.

² DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

Por otra parte, existen posibilidades de seguir mejorando el modo en el que el tacógrafo (digital) ayuda a los conductores a realizar su trabajo y contribuye a la eficiencia del transporte. Aunque la introducción del tacógrafo digital ha reducido ya sustancialmente la carga administrativa, el coste anual ocasionado por las medidas que se toman para hacer cumplir la legislación, aproximadamente 2 700 millones de euros, sigue siendo demasiado elevado.

Así pues, esta nueva propuesta pretende una mejor aplicación y cumplimiento de la normativa laboral y una reducción de las cargas administrativas innecesarias, mediante el desarrollo de los aspectos técnicos del tacógrafo y la búsqueda de una mayor eficiencia.

1.3. Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La propuesta encaja en la política anunciada por la Comisión en su Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»³, y se menciona expresamente dentro de la Iniciativa 6 sobre el transporte de mercancías por carretera⁴.

La propuesta contribuye también a la aplicación del Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes (STI)⁵ y la Directiva 2010/40/UE 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 transporte⁶.

La propuesta refleja también la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y, en particular, los derechos al respeto de la vida privada y familiar (artículo. 7), la protección de datos de carácter personal (artículo. 8), la libertad de empresa (artículo. 16) y los principios de legalidad y proporcionalidad de los delitos y las penas (artículo. 49), y el derecho a no ser juzgado o condenado dos veces por la misma infracción (artículo.50).

2. RESULTADOS DE LA CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

2.1. Consulta de las partes interesadas

La Comisión consultó públicamente a los interesados entre diciembre de 2009 y marzo de 2010. Si se tiene en cuenta la naturaleza técnica del tema, la participación puede considerarse relativamente amplia: se recibieron 73 contribuciones de distintos interesados, en su mayor parte de gran calidad.

La mayoría de los consultados expresaron su deseo de que se mejore el tacógrafo digital, en lugar de sustituirlo por otro tipo de aparato de control. Casi todos juzgaron necesarios criterios armonizados a nivel de la UE que regulen estos aparatos. El proceso de homologación de los tacógrafos se considera satisfactorio. Casi todos los interesados declararon también que se debe mantener, e incluso potenciar, los niveles de seguridad. Se manifestaron distintas ideas, que posteriormente se examinaron en la evaluación de impacto, para reducir el coste de los medios de control o utilizarlos mejor, por ejemplo, unificar la tarjeta de conductor y el permiso de conducción.

2.2. Obtención y utilización de asesoramiento técnico

La Comisión se ha mantenido en contacto permanente con los Estados miembros y los interesados a través del Comité designado para ocuparse de las cuestiones relativas al aparato de control por el Reglamento (CEE) nº 3821/85. Dicho Comité se reúne normalmente una vez al año. Los principales interesados participan en sus reuniones en calidad de observadores. Entre ellos hay organismos de inspección y cuerpos de policía, así como fabricantes. Además, la Comisión ha tomado algunas iniciativas para contextualizar la propuesta.

La Comisión ha cofinanciado un amplio proceso de consultas, de dos años de duración, con participación de los principales interesados⁷.

El Centro Común de Investigación (JRC) ha evaluado la vulnerabilidad y verificabilidad actuales del tacógrafo digital. El JRC ha informado también a la Comisión sobre las posibilidades técnicas de futuro desarrollo de estos aparatos.

El 26 de mayo de 2010 se consultó al comité sectorial del diálogo social sobre el transporte por carretera. El 8 de julio de 2010, los interlocutores sociales europeos acordaron una declaración conjunta sobre la revisión del Reglamento del tacógrafo digital, la cual fue tomada en consideración en la elaboración de la actual propuesta⁸.

Con el fin de preparar la evaluación de impacto, el contratista exterior creó un grupo de expertos al que se invitó a representantes de las asociaciones de transporte por carretera, sindicatos, autoridades encargadas de hacer cumplir la normativa, organismos de homologación, organismos de expedición de tarjetas, constructores de vehículos y fabricantes de tacógrafos. El grupo examinó los documentos elaborados por el contratista y asistió a un seminario en el que se analizó y debatió el borrador de informe final elaborado por los expertos.

³ COM(2011)144 final.

⁴ Véase el punto 1.1 “Un Espacio Único Europeo del Transporte” del anexo I del Libro Blanco, COM(2011)144 final.

⁵ Comunicación de la Comisión: Plan de acción para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes [COM(2008)886], Área de Acción 4.

⁶ DO L 207 de 6.8.2010, pp. 1–13.

⁷ Estudio SMART.

⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903 .

2.3. Evaluación de impacto

Las consultas a los interesados y los informes de los expertos permitieron a la Comisión determinar un conjunto de medidas concretas para abordar los problemas detectados. A continuación se procedió a realizar un cribado preliminar de posibles actuaciones.

Posteriormente se definieron varios paquetes de políticas que presentaban alternativas viables para el logro de los objetivos marcados. Dichos paquetes son necesarios porque, desde el punto de vista de la seguridad, la fiabilidad del sistema depende de un gran número de elementos; por otra parte, los procedimientos legislativos necesarios son distintos en cada caso (comitología frente a codecisión). Los paquetes de medidas se pueden resumir como sigue:

El Paquete de Medidas 1 (PM1) es un conjunto de actuaciones técnicas circunscrito a la mejora del tacógrafo actual:

- mejorar la calidad de los precintos
- mejorar la interfaz de usuario
- mejorar la tecnología de cifrado

El Paquete de Medidas 2 (PM2) contiene también medidas técnicas, si bien estas amplían sustancialmente las funciones del tacógrafo digital, lo que conduce a un nuevo tipo de aparatos.

- mejorar la funcionalidad de los tacógrafos (registro automático y manual)
- incorporar la comunicación inalámbrica a los controles en carretera
- elaborar una interfaz armonizada con otras aplicaciones SIT

El Paquete de Medidas 3 (PM3) está compuesto exclusivamente de medidas no técnicas.

- aumentar la fiabilidad de los talleres
- dificultar el fraude que afecta a la tarjeta de conductor
- mejorar la formación de los controladores
- establecer una armonización mínima de las sanciones
- modernizar las reglas de utilización

El Paquete de Medidas 4 (PM4) es una combinación de medidas de mejora técnica y sistémica (PM2+PM3).

Desde punto de vista de la eficacia, PM4 es la opción más interesante, ya que ofrece el mayor potencial de logro de los dos objetivos específicos. Sin embargo, el análisis de coherencia muestra que también presenta la mayor compensación entre el impacto positivo económico y social, por una parte, y la repercusión presupuestaria sobre los poderes públicos, por otra. Desde el punto de vista de la coherencia, la opción óptima es PM1. Por último, PM4 es también la posibilidad más costosa desde el punto de vista de las inversiones necesarias, mientras que PM1 es la más barata y sencilla de aplicar, ya que puede adoptarse sin necesidad de recurrir al procedimiento legislativo normal.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos, y en ausencia de un análisis exhaustivo de costes-beneficios, los efectos positivos de PM4 parecen compensar ampliamente su coste. De hecho, su potencial de reducción de la carga administrativa asciende a 515,5 millones de euros, muy por encima de los costes totales derivados de su aplicación. Así pues, el análisis justifica la preferencia por el Paquete de Medidas 4.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Resumen de la acción propuesta

Los principales cambios introducidos por Reglamento propuesto son:

- Comunicación a distancia desde el tacógrafo con fines de control (artículo 5 del futuro Reglamento del tacógrafo). Esta medida proporcionará a las autoridades de control algunos indicadores básicos sobre el cumplimiento de la normativa antes de la detención del vehículo para el control de carretera. Las empresas que se atengan a la normativa evitarán controles de carretera innecesarios, beneficiándose de una mayor reducción de la carga administrativa.
- Agrupación de varias funciones de las tarjetas de conductor y el permiso de conducción (artículo 27 del futuro Reglamento): al fusionar la tarjeta de conductor con el permiso de conducción, esta medida contribuirá a la seguridad del sistema, ya que los conductores son menos propensos a utilizar su permiso de conducción en situaciones fraudulentas. También se reducirá significativamente la carga administrativa. La medida precisa algunas pequeñas adaptaciones de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción. La correspondiente propuesta se está elaborando paralelamente al presente Reglamento. La Comisión la transmitirá lo antes posible al Parlamento y al Consejo.

- Registro automático de la posición precisa a través del GNSS (artículo 4 del futuro Reglamento): esta disposición proporciona a las autoridades de control más información para comprobar el cumplimiento de la normativa laboral. Mediante el registro automático se reduce también la carga administrativa.
- Integración de tacógrafo digital en los Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) (artículo 6 del futuro Reglamento): gracias a una interfaz armonizada y normalizada del tacógrafo, otras aplicaciones STI podrán acceder más fácilmente a los datos registrados y elaborados por ese dispositivo.
- Mayor fiabilidad de los talleres (capítulo IV, en particular, artículo 19 del futuro Reglamento): al robustecer el marco legal para la autorización de talleres, por ejemplo, con un sistema de auditorías realizadas sin previo aviso y la prevención de conflictos de intereses, aumentará la fiabilidad de los talleres y disminuirá el riesgo de fraude y manipulación.
- Armonización mínima de las sanciones (artículo 37 del futuro Reglamento): esta armonización mínima garantizará que las vulneraciones de la legislación relativa al tacógrafo, clasificadas en la legislación de la UE dentro de las categorías «infracción muy grave»⁹ e «infracción más grave»¹⁰, serán objeto de las sanciones más rigurosas en el Derecho nacional.
- Formación de los controladores (artículo 35 del futuro Reglamento): el Reglamento obligará a los Estados miembros a impartir una formación adecuada a los controladores encargados de comprobar los aparatos de control.
- Ámbito del Reglamento (CE) n° 561/2006¹¹ (artículo 2): esta exención de la obligación de utilizar el tacógrafo concedida a determinados vehículos ha sido recomendada por el Grupo de Alto Nivel de Partes Implicadas Independientes sobre Cargas Administrativas, presidido por el Sr. Stoiber. La medida ayudará a reducir la carga administrativa de las empresas que puedan acogerse a ella, principalmente PYME.

La revisión del Reglamento (CEE) n° 3821/85 constituye también una oportunidad para modernizar y racionalizar su texto, por ejemplo, aportando definiciones claras (artículo 2), haciendo más eficaz el trabajo de los expertos gracias a la incorporación de personas procedentes de países no pertenecientes a la UE que utilizan también el tacógrafo digital (artículo 41), y añadiendo una referencia directa a la legislación sobre protección de datos (artículo 34).

3.2. Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es la idéntica a la del vigente Reglamento (CE) n° 3821/85, es decir, el artículo 91 del TFUE.

3.3. Principio de subsidiariedad

El principio de subsidiariedad es de aplicación en la medida en que la propuesta no se inscribe en un ámbito de competencia exclusiva de la Unión Europea.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos que se exponen a continuación. El transporte por carretera está adquiriendo cada vez más un carácter transnacional. En transporte internacional de mercancías por carretera alcanzó aproximadamente un tercio (612 000 millones de tkm) del total del transporte de mercancías por carretera en la UE en 2006. La legislación laboral en la materia está armonizada a nivel europeo por el Reglamento (CE) n° 561/2006, la comprobación de cuyo cumplimiento hace necesaria la interoperabilidad de los aparatos de control entre los Estados miembros. Dado este carácter progresivamente transnacional del transporte de mercancías por carretera en la UE y la existencia de una normativa laboral armonizada, sería contraproducente volver a una reglamentación nacional de los aparatos de control.

3.4. Principio de proporcionalidad

La propuesta se atiene al principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

Los objetivos generales de la propuesta son mejorar la eficiencia y la eficacia del sistema del tacógrafo. Las medidas propuestas son proporcionales al logro de dichos objetivos, ya que reducirán la carga administrativa y los costes relacionados con el uso del citado dispositivo que soportan los conductores, las empresas y los organismos de control, y no exceden de lo necesario para tal fin.

⁹ Directiva 2009/5/CE de la Comisión, de 30 de enero de 2009, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera DO L 29 de 31.1.2009, pp. 45-50.

¹⁰ Reglamento (CE) n° 1071/2009 por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo, DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

¹¹ Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85, DO L 102 de 11.4.2006, p.1.

3.5. Instrumento elegido

Dado que la propuesta modifica un Reglamento, el instrumento elegido es también un Reglamento. Por el momento, se propone revisar sólo el articulado del Reglamento (CEE) n° 3821/85, y no sus anexos técnicos. Una vez adoptado el presente Reglamento, el texto legal, incluidos sus anexos, se consolidará mediante un procedimiento de codificación.

3.6. Espacio Económico Europeo

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo al mismo.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no representa coste adicional para el presupuesto de la UE.

5. SIMPLIFICACIÓN

La presente iniciativa contribuye a los objetivos de la simplificación. Se integra en el ámbito de aplicación del Programa de Acción para la Reducción de las Cargas Administrativas en la Unión Europea y desarrolla una serie de propuestas apoyadas por el Grupo de Alto Nivel de Partes Implicadas Independientes sobre Cargas Administrativas, presidido por el Sr. Stoiber. Así, la propuesta permite exenciones nacionales de la obligación de llevar tacógrafo en distancias inferiores a 100 km, a la que podrán acogerse algunas empresas, tal como anunció la Comisión en su Comunicación, «Programa de Acción para la Reducción de las Cargas Administrativas en la Unión Europea - Planes de reducción sectoriales y acciones en 2009»¹².

2011/0196 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

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,

Previa consulta al Supervisor Europeo de Protección de Datos,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera¹⁵, establece una serie de disposiciones sobre la fabricación, instalación, uso y ensayo de tales dispositivos. Dicho Reglamento ha sido modificado sustancialmente en

¹² COM(2009) 544 final.

¹³ DO C ... de ..., p. .

¹⁴ DO C ... de ..., p. .

¹⁵ DO L 370 de 31.12.85, p. 8.

- varias ocasiones, y por ello procede simplificar y reestructurar sus principales disposiciones en beneficio de una mayor claridad.
- (2) La experiencia ha demostrado que, para garantizar una aplicación eficaz del Reglamento (CEE) n° 3821/85, han de mejorarse determinados aspectos técnicos y procedimientos de control.
 - (3) Determinados vehículos están exentos de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo¹⁶. Por motivos de coherencia, ha de ser posible excluir también a dichos vehículos del ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 3821/85.
 - (4) Para garantizar la coherencia entre las diversas exenciones que figuran en el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 561/2006 y reducir la carga administrativa que soportan las empresas de transporte, respetando al mismo tiempo los objetivos de dicho Reglamento, procede revisar las distancias máximas establecidas en las letras d), f) y p) de su artículo 13.
 - (5) El registro de datos de posición facilita la comprobación de los tiempos de conducción y períodos de descanso con fines de detección de anomalías y fraudes. Al facilitar la labor de los controladores, el uso de aparatos de control conectados al sistema mundial de navegación por satélite constituye un medio adecuado y rentable para el registro automático de tales datos, por lo que debe ser introducido.
 - (6) La Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo¹⁷, obliga a los Estados miembros a realizar un número mínimo de controles en carretera. La comunicación a distancia entre el aparato de control y las autoridades, con fines de control en carretera, facilita una mayor selectividad de este último, permitiendo reducir la carga administrativa que suponen los controles aleatorios sobre las empresas de transporte, y por ello debe ser introducido.
 - (7) Los sistemas de transporte inteligentes (STI) pueden ayudar a afrontar los retos de la política europea de transporte, como el incremento de los volúmenes de transporte por carretera y la congestión, o el aumento del consumo de energía. En consecuencia, se han de proveer interfaces normalizadas para los aparatos de control que garanticen la interoperabilidad con las aplicaciones STI.
 - (8) La seguridad del aparato de control y su sistema es esencial para la fiabilidad de los datos generados por estos. Por consiguiente, los fabricantes deben diseñar, ensayar y revisar continuamente los aparatos de control en todo su ciclo de vida, con el fin de detectar, prevenir y mitigar las vulneraciones de la seguridad.
 - (9) Los ensayos de campo de los aparatos de control que no estén aún homologados permiten probar esos equipos en situaciones reales antes de su generalización, posibilitando procesos de mejora más rápidos. Por consiguiente, procede autorizar los ensayos de campo, a condición de que se vigilen y controlen eficazmente la participación en los mismos y la observancia del Reglamento (CE) n° 561/2006.
 - (10) Los instaladores y talleres desempeñan un importante papel en la seguridad de los aparatos de control. Procede, pues, establecer determinados requisitos mínimos para su autorización y auditoría, y para garantizar que se previenen los conflictos de intereses entre talleres y empresas de transporte.
 - (11) Para garantizar un examen y control más eficaces de las tarjetas de conductor, y facilitar los cometidos de los controladores, se debe establecer registros electrónicos nacionales y tomar medidas para interconectarlos.
 - (12) Dada la menor probabilidad de que se incurra en conductas de fraude y utilización indebida con un permiso de conducción que con una tarjeta de conductor, el sistema del aparato de control sería más viable y eficaz si estas tarjetas se incorporasen en el futuro a aquellos permisos. Tal opción reduciría además la carga administrativa para los conductores, que no precisarían ya solicitar, recibir y conservar dos documentos distintos. Así pues, conviene prever una modificación de la Directiva 2006/126/CE.
 - (13) Para reducir la carga administrativa que soportan los conductores y empresas de transporte, conviene aclarar que no es necesario acreditar por escrito los períodos de descanso diario o semanal. A efectos de control, deben considerarse como descanso los períodos en que no haya registrada actividad del conductor.
 - (14) Los controladores se ven permanentemente en dificultades como consecuencia de los cambios introducidos en los aparatos de control y las nuevas técnicas de manejo de los mismos. Para garantizar un control más eficaz y armonizado en toda la Unión Europea, se debe adoptar una metodología común para la formación inicial y permanente de los controladores.

¹⁶ DO L 102 de 11.4.2006, p.1.

¹⁷ DO L 102 de 11.4.2006, p. 35.

- (15) El registro de datos por parte del aparato de control, así como el desarrollo de tecnologías para el registro de los datos de posición, la comunicación a distancia y la interfaz con los sistemas de transporte inteligentes, implicarán el tratamiento de datos personales. Procede aplicar la legislación de la Unión sobre protección de las personas respecto del tratamiento de datos personales y la libre circulación de dichos datos y, en particular, la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos¹⁸ y la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas¹⁹.
- (16) Para garantizar la competencia leal en el mercado interior del transporte por carretera y enviar un claro mensaje a los conductores y empresas de transporte, se debe aplicar la categoría más alta de sanción por infracción «muy grave» (según se define en la Directiva 2009/5/CE de la Comisión, de 30 de enero de 2009, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n° 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera²⁰), sin perjuicio del principio de subsidiariedad.
- (17) En virtud de las adaptaciones introducidas en el Acuerdo europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), firmado en Ginebra el 1 de julio de 1970, incluidas sus seis enmiendas, depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, el uso de los aparatos de control mencionados en el anexo I B ha adquirido carácter obligatorio para los vehículos matriculados en terceros países vecinos. Dichos países deben poder participar en el diálogo sobre cuestiones técnicas, ya que están directamente afectados por los cambios que introduce el presente Reglamento en los aparatos de control. Así pues, conviene crear un futuro Foro del Tacógrafo.
- (18) Con el fin de reflejar la evolución tecnológica, se ha de delegar a la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea para la adaptación al progreso técnico de los anexos I, I B y II y la incorporación al anexo I B de las especificaciones técnicas necesarias para el registro automático de los datos de posición, la comunicación a distancia y la interfaz con los sistemas de transporte inteligentes. Reviste particular importancia que la Comisión celebre las oportunas consultas durante sus trabajos preparatorios, en particular a nivel de expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar una transmisión simultánea, apropiada y en el momento oportuno de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (19) Para uniformizar las condiciones de aplicación del presente Reglamento en relación con los ensayos de campo, el intercambio electrónico de datos sobre las tarjetas de conductor entre los Estados miembros y la formación de los controladores, procede otorgar competencias de ejecución a la Comisión. Dichas competencias deben ejercitarse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 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 Comisión²¹.
- (20) Se debe utilizar el procedimiento consultivo para la adopción de los procedimientos que habrán de seguirse en la realización de ensayos de campo y los formularios de seguimiento de dichos ensayos, así como para la metodología que se utilizará en la formación inicial y permanente de los controladores.
- (21) Se ha de aplicar el procedimiento de examen para la adopción de las especificaciones relativas al intercambio electrónico de información sobre las tarjetas de conductor entre los Estados miembros.
- (22) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CEE) n° 3821/85 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CEE) n° 3821/85 queda modificado como sigue:

- 1) Los artículos 1 a 21 se sustituyen por los siguientes:

¹⁸ DO L 281 de 23.11.95, pp. 31-50.

¹⁹ DO L 201 de 31.7.2002, pp. 37-47.

²⁰ DO L 29 de 31.1.2009, pp. 45-50.

²¹ DO L 55 de 28.2.2011, pp. 13-18.

«CAPÍTULO I

Principios y ámbito de aplicación

Artículo 1

Objeto y principio

El presente Reglamento establece los requisitos para la fabricación, instalación, uso y ensayo de los aparatos de control empleados en el transporte por carretera a fin de comprobar la observancia de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006, la Directiva 2002/15/CE²² y la Directiva 92/6/CEE²³.

El aparato de control se atenderá a lo prescrito en el presente Reglamento por lo que se refiere a su fabricación, instalación, utilización y ensayo.

Artículo 2

Definiciones

1. A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones contenidas en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 561/2006.
2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1, a los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
 - (a) «aparato de control»: el destinado a ser instalado en vehículos de carretera para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos y determinados períodos de trabajo de sus conductores.
 - (b) «unidad instalada en el vehículo»: el aparato de control, con exclusión del sensor de movimiento y los cables que conectan este último. Puede tratarse de una sola unidad o de varias repartidas por el vehículo, a condición de que cumplan los requisitos de seguridad del presente Reglamento.
 - (c) «sensor de movimiento»: la parte del aparato de control que produce una señal representativa de la velocidad del vehículo y/o la distancia recorrida;
 - (d) «tarjeta de tacógrafo»: una tarjeta inteligente utilizada con el aparato de control que permite la identificación por dicho aparato de la función de quien la posee, así como la transferencia y almacenamiento de datos;
 - (e) «hoja de registro»: la concebida para recibir y conservar datos registrados que se coloca en el aparato de control contemplado en el anexo I y en la cual los dispositivos marcadores de dicho aparato inscriben ininterrumpidamente los datos que procede consignar;
 - (f) «tarjeta de conductor»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a un conductor concreto, que identifica a este último y permite almacenar los datos de su actividad;
 - (g) «tarjeta de control»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a una autoridad nacional de control competente, que identifica a dicho organismo y, optativamente, también al controlador, y permite acceder a la información almacenada en la memoria de datos o en las tarjetas de conductor con fines de lectura, impresión y/o descarga;
 - (h) «tarjeta de empresa»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro al propietario o poseedor de vehículos equipados de aparatos de control, que identifica a dicho propietario o poseedor y permite visualizar, descargar e imprimir los datos almacenados en el aparato de control que el mencionado propietario o poseedor ha bloqueado.
 - (i) «tarjeta de taller»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a un fabricante o instalador de aparatos de control, fabricante de vehículos o taller aprobado por dicho Estado miembro, que identifica a su titular y le permite el ensayo, calibración y/o descarga de dicho aparato;
 - (j) «período de trabajo diario»: el que comprende el tiempo de conducción, todos los demás períodos de trabajo, los períodos de disponibilidad, las pausas en el trabajo y los períodos de descanso no superiores a nueve horas.

²² DO L 80 de 23.3.2002, pp. 35-39.

²³ DO L 57 de 2.3.1992, p. 27.

Artículo 3
Ámbito de aplicación

1. Se instalará y utilizará un aparato de control a bordo de los vehículos matriculados en un Estado miembro que se destinen al transporte por carretera de viajeros o mercancías y estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 561/2006.
2. Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos a que se refieren el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) n° 561/2006.
3. Previa autorización de la Comisión, los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte mencionadas en el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 561/2006.

Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte mencionadas en el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 561/2006, en cuyo caso informarán inmediatamente a la Comisión.
4. Por lo que respecta a los transportes nacionales, los Estados miembros podrán requerir la instalación y uso de un aparato de control acorde con el presente Reglamento a los vehículos en los cuales dicha instalación y uso no sean obligatorios en aplicación del apartado 1.

CAPÍTULO II
Aparato de control inteligente

Artículo 4
Registro de datos de posición

Se registrarán datos de posición para que se puedan determinar los lugares en que se inicie y concluya el período de trabajo diario. A tal fin, los vehículos puestos en circulación por vez primera [48 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados de un aparato de control conectado a un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 39, a fin de añadir al anexo I B las especificaciones técnicas detalladas necesarias para permitir el tratamiento de los datos de posición recibidos del GNSS por el aparato de control.

Artículo 5
Comunicación a distancia con fines de control

1. Para facilitar una mayor selectividad de los controles de carretera realizados por las autoridades competentes, los aparatos de control instalados en vehículos puestos en circulación por primera vez [48 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] podrán comunicarse con dichas autoridades cuando el vehículo esté en movimiento.
2. La comunicación con el aparato de control se establecerá exclusivamente cuando lo pidan los equipos de las autoridades competentes. Dicha comunicación estará protegida, a fin de garantizar la integridad de los datos y la autenticación de los dispositivos implicados en ella.
3. Sólo se comunicarán aquellos datos necesarios para hacer más selectivos los controles de carretera. No se comunicarán datos relativos a la identidad del conductor, las actividades de este ni la velocidad del vehículo.
4. Los datos intercambiados se utilizarán con el solo fin de controlar el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento (CE) n° 561/2006, y no se transmitirán a entidades distintas de las autoridades de control.
5. Los datos sólo podrán ser almacenados por las autoridades mientras dure el control de carretera, y se borrarán en el plazo máximo de dos horas tras haber finalizado dicho control.
6. El propietario o poseedor del vehículo será responsable de informar al conductor de la eventualidad de que se estable una comunicación a distancia.
7. La autoridad de control competente, sobre la base de los datos intercambiados, podrá proceder a una comprobación del vehículo y el aparato de control.
8. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 39, a fin de añadir al anexo I B las especificaciones técnicas detalladas necesarias para permitir la comunicación a distancia entre el aparato de control y las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 6
Sistemas de transporte inteligentes

1. El aparato de control mencionado en el anexo I B será interoperable con las aplicaciones de los sistemas de transporte inteligentes que se definen en el artículo 4 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 transporte²⁴.
2. A los fines del apartado 1, los vehículos puestos en circulación por primera vez [48 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] estarán provistos de un aparato de control equipado con una interfaz armonizada que permitirá utilizar los datos registrados o producidos en las aplicaciones de los sistemas de transporte inteligentes.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 39, a fin de añadir al anexo I B las especificaciones de la interfaz, los derechos de acceso y la lista de datos accesibles.

CAPÍTULO III
Homologación

Artículo 7
Solicitudes

1. Los fabricantes o sus agentes presentarán una solicitud de homologación UE para las unidades instaladas en vehículos, sensores de movimiento, modelos de hoja de registro o tarjetas de tacógrafo a las autoridades de homologación designadas a tal fin por cada Estado miembro.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y señas de las autoridades designadas de conformidad con el apartado 1. La Comisión publicará en su sede electrónica la lista de dichas autoridades.
3. A la solicitud de homologación deberán adjuntarse las correspondientes especificaciones y certificados que se mencionan en la sección VIII del anexo I B. La Comisión nombrará a los evaluadores independientes que expedirán el certificado de seguridad.
4. No se podrá presentar ante más de un Estado miembro una solicitud de homologación relativa a un determinado modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo.

Artículo 8
Concesión de la homologación

El Estado miembro concederá la homologación UE a todo modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro de los Estados miembros o tarjeta de tacógrafo que cumpla los requisitos de los anexos I o I B, siempre que puedan comprobar que los modelos producidos se ajustan al homologado.

Toda modificación o adición a un modelo homologado deberá recibir una homologación UE del Estado miembro que concedió la homologación inicial.

Artículo 9
Marca de homologación

Los Estados miembros expedirán al solicitante una marca de homologación UE acorde con el modelo del anexo II para cada modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo que hayan homologado con arreglo al artículo 8.

Artículo 10
Aprobación o rechazo

Las autoridades competentes del Estado miembro ante el que se haya presentado la solicitud de homologación remitirán a las de los demás Estados miembros, en el plazo de un mes, copia del certificado de homologación, acompañado de copia de las especificaciones pertinentes, para cada modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo homologados.

Cuando las autoridades competentes no aprueben una solicitud de homologación, lo notificarán a las autoridades de los demás Estados miembros, indicando las razones de su decisión.

²⁴ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

Artículo 11
Conformidad con la homologación

1. Si el Estado miembro que haya otorgado una homologación UE con arreglo al artículo 8 comprueba que determinados modelos de unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, hojas de registro o tarjetas de tacógrafo que exhiben la marca de homologación UE expedida por él mismo no se ajustan al modelo homologado, tomará las medidas necesarias para garantizar la conformidad del material producido con el modelo. Dichas medidas podrán llegar, en caso necesario, a la retirada de la homologación UE.
2. El Estado miembro que haya concedido una homologación CE la retirará si el modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo homologados no se atienen al presente Reglamento o si su utilización presenta cualquier defecto de carácter general que los haga inadecuados para el fin al que estén destinados.
3. Si el Estado miembro que haya concedido una homologación UE es informado por otro de una de las situaciones contempladas en los apartados 1 y 2, adoptará, previa consulta con este segundo Estado miembro, las medidas previstas en dichos apartados, a reserva de lo dispuesto en el apartado 5.
4. El Estado miembro que compruebe que se ha producido uno de los supuestos contemplados en el apartado 2 podrá suspender hasta nuevo aviso la puesta en el mercado y entrada en servicio de la unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo. Lo mismo sucederá en los casos previstos en el apartado 1 respecto de las unidades instaladas en vehículos, sensores de movimiento, hojas de registro o tarjetas de tacógrafo dispensados de la comprobación inicial UE si el fabricante, tras recibir la correspondiente advertencia, no los adecúa al modelo homologado o a las disposiciones del presente Reglamento.

En cualquier caso, las autoridades competentes de los Estados miembros se notificarán mutuamente y a la Comisión, en el plazo de un mes, toda retirada de una homologación UE, así como cualquier otra medida adoptada con arreglo a los apartados 1, 2 y 3, indicando las razones de su proceder.

5. Si un Estado miembro que haya concedido una homologación UE niega la existencia de cualquiera de los supuestos de los apartados 1 y 2 notificados por otro Estado miembro, ambos procurarán resolver el litigio, manteniendo informada a la Comisión.

Si, en el plazo de cuatro meses a partir de la notificación prevista en el apartado 3, las conversaciones entre los Estados miembros no conducen a un acuerdo, la Comisión, previa consulta a los expertos de todos los Estados miembros y análisis de todos los factores pertinentes, por ejemplo, económicos y técnicos, adoptará una decisión en los seis meses posteriores a la expiración de dicho plazo, decisión que notificará a los Estados miembros interesados y comunicará simultáneamente a los demás Estados miembros. La Comisión fijará, en cada caso, el plazo de aplicación de su decisión.

Artículo 12
Homologación de las hojas de registro

1. Quien solicite la homologación UE de un modelo de hoja de registro deberá especificar en su solicitud el modelo o modelos de aparato de control a que se refiere el anexo I con los que vaya a utilizarse dicha hoja, y facilitará ejemplares de los mismos a fin de que la hoja de registro pueda someterse a ensayo.
2. Las autoridades competentes del Estado miembro indicarán en el certificado de homologación del modelo de hoja de registro el modelo o modelos de aparato de control a que se refiere en el anexo I en los que dichas hojas puedan utilizarse.

Artículo 13
Justificación de las decisiones negativas

Deberá justificarse pormenorizadamente toda decisión adoptada en virtud del presente Reglamento por la que se deniegue o retire la homologación a un modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo. Esa decisión será notificada al interesado, al que se informará simultáneamente de las vías y plazos de recurso previstos en la legislación vigente.

Artículo 14
Reconocimiento del aparato de control homologado

Los Estados miembros no podrán denegar la matriculación ni prohibir la puesta en circulación o el uso de vehículos equipados con un aparato de control que lleve la marca de homologación UE prevista en el artículo 9 y la placa de instalación mencionada en el artículo 17, apartado 4, aduciendo motivos relacionados con dicho aparato.

Artículo 15
Seguridad

1. Los fabricantes diseñarán, ensayarán y revisarán las unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, modelos de hoja de registro o tarjetas de tacógrafo en producción a fin de detectar las vulnerabilidades que puedan aparecer en cualquier fase de su ciclo de vida y prevenir o atenuar un eventual aprovechamiento de las mismas.
2. A tal fin, los fabricantes presentarán la oportuna documentación al evaluador independiente que se menciona en el artículo 7, apartado 3, para que se realicen los correspondientes análisis de vulnerabilidad.
3. Los evaluadores independientes efectuarán ensayos de penetración en las unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, modelos de hoja de registro o tarjetas de tacógrafo para comprobar que las vulnerabilidades conocidas no pueden ser aprovechadas por individuos que utilicen conocimientos de uso público.

Artículo 16
Ensayos de campo

1. Los Estados miembros podrán autorizar ensayos de campo sobre los aparatos de control que todavía no hayan sido homologados. Los Estados miembros reconocerán las autorizaciones de ensayos de campo concedidas por otros Estados miembros en régimen de reciprocidad.
2. Los conductores y empresas de transportes que participen en un ensayo de campo se atenderán a lo preceptuado en el Reglamento (CE) nº 561/2006. Para demostrar dicha conformidad, los conductores seguirán el procedimiento previsto en el artículo 31, apartado 2.
3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para establecer los procedimientos que deberán seguirse en la realización de ensayos de campo y los formularios que se utilizarán para el seguimiento de los mismos. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo previsto en el artículo 40, apartado 2.

CAPÍTULO IV
Instalación e inspección

Artículo 17
Instalación y reparación

1. Los aparatos de control sólo podrán ser instalados o reparados por los instaladores o talleres autorizados por las autoridades competentes de los Estados miembros, de conformidad con el artículo 19.
2. Los instaladores o talleres precintarán el aparato de control tras haber comprobado que funciona correctamente y, en particular, que los datos registrados por el mismo no pueden ser manipulados o alterados mediante algún dispositivo.
3. El instalador o taller autorizado colocará una marca especial en sus precintos e introducirá en el aparato de control contemplado en el anexo I B los datos electrónicos de seguridad que permitan efectuar controles de autenticación. Las autoridades competentes de todos los Estados miembros llevarán un registro de las marcas y los datos electrónicos de seguridad utilizados, así como de las tarjetas de talleres e instaladores autorizados expedidas.
4. La conformidad de la instalación del aparato de control con las prescripciones del presente Reglamento estará certificada en la placa de instalación que se fijará con arreglo a lo dispuesto en los anexos I y I B.
5. Sólo podrán retirarse los precintos si de ello se encargan los instaladores o talleres autorizados por las autoridades competentes con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1, o bien en las circunstancias descritas en el anexo I, sección V, punto 4, o en el anexo I B, sección V, punto 3.

Artículo 18
Inspecciones del aparato de control

Los aparatos de control serán inspeccionados periódicamente por talleres autorizados. Las inspecciones periódicas se llevarán a cabo al menos una vez cada dos años.

Los talleres redactarán un informe de inspección cuando se hayan de remediar irregularidades detectadas en el funcionamiento del aparato de control, ya sea como consecuencia de una inspección periódica o de una inspección efectuada a petición expresa de la autoridad nacional competente. Los talleres mantendrán una lista de todos los informes de inspección elaborados.

Los talleres conservarán dichos informes durante un período mínimo de dos años a partir de su redacción. A petición de la autoridad competente, deberán entregar los informes de las inspecciones y calibraciones efectuadas durante dicho período.

Artículo 19

Autorización de instaladores y talleres

1. Los Estados miembros autorizarán, controlarán periódicamente y certificarán a los instaladores y talleres que puedan efectuar instalaciones, comprobaciones, inspecciones y reparaciones de aparatos de control.
2. Los Estados miembros velarán por la competencia y fiabilidad de los instaladores y talleres. Con ese fin, elaborarán y publicarán procedimientos nacionales claros, y garantizarán el cumplimiento de los siguientes criterios mínimos:
 - (a) adecuada formación del personal;
 - (b) disponibilidad del material necesario para llevar a cabo los ensayos y cometidos pertinentes;
 - (c) buena reputación de los instaladores y talleres.
3. Se realizarán auditorías de los instaladores y talleres autorizados del modo que se indica a continuación:
 - (a) Los instaladores y talleres autorizados se someterán a una auditoría anual de los procedimientos aplicados durante la manipulación de aparatos de control. En particular, la auditoría se concentrará en las medidas de seguridad adoptadas y la manipulación de las tarjetas de taller.
 - (b) También se efectuarán auditorías técnicas de instaladores y talleres sin previo aviso, a fin de controlar las calibraciones e instalaciones realizadas. Estos controles se extenderán a un mínimo del 10 % anual de los talleres autorizados.
4. Los Estados miembros tomarán las medidas adecuadas para impedir los conflictos de intereses entre los instaladores o talleres y las empresas de transporte por carretera. En particular, no deberá permitirse a una empresa de transporte que desarrolle simultáneamente actividades de instalador o taller autorizado la instalación y calibración de aparatos de control en sus propios vehículos.
5. Las autoridades competentes de los Estados miembros transmitirán a la Comisión las listas de talleres e instaladores autorizados y las tarjetas expedidas a los mismos, así como copias de las marcas y la información necesaria relativa a los datos electrónicos de seguridad utilizados. La Comisión publicará las listas de instaladores y talleres autorizados en su sede electrónica.
6. Los Estados miembros retirarán la autorización, con carácter temporal o definitivo, a aquellos instaladores y talleres que incumplan las obligaciones que les impone el presente Reglamento.

Artículo 20

Tarjeta de taller

1. El período de validez administrativa de las tarjetas de taller no podrá ser superior a un año.
2. En caso de prolongación de la validez, o de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de una tarjeta de taller, la autoridad facilitará una tarjeta de sustitución en el plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de la correspondiente solicitud detallada a tal efecto. La autoridad expedidora de la tarjeta conservará un registro de las tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas.
3. Si un Estado miembro retira la autorización a un instalador o taller de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19, asimismo retirará la tarjeta de taller correspondiente.
4. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para evitar todo riesgo de falsificación de las tarjetas distribuidas a los instaladores y talleres autorizados.

CAPÍTULO V

Tarjeta de conductor

Artículo 21

Expedición de la tarjeta de conductor

1. La tarjeta de conductor será expedida, a petición del futuro titular, por la autoridad competente del Estado miembro en que el conductor tenga su residencia habitual. Dicha tarjeta se expedirá en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud por parte de la autoridad competente.

2. A efectos del presente artículo, se entiende por «residencia habitual» el lugar en que una persona vive usualmente, es decir, un mínimo de 185 días por año civil, por causa de vínculos personales y profesionales o, en el caso de no existir estos últimos, por vínculos personales que evidencien lazos estrechos con dicho lugar; no obstante, la residencia habitual de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar otro que el de sus vínculos personales y que, por tal motivo, se vea obligada a residir alternativamente en lugares distintos situados en dos o más Estados miembros, se considerará residente en el lugar de sus vínculos personales, siempre que regrese a él periódicamente. No será necesario cumplir esta última condición cuando la persona resida en un Estado miembro con el fin de realizar una tarea de duración determinada.
3. Los conductores aportarán la prueba de residencia habitual por cualquier medio idóneo, en particular la presentación del documento de identidad o cualquier otro documento válido. En caso de que las autoridades competentes del Estado miembro que expida la tarjeta de conductor alberguen dudas sobre la validez de la declaración de residencia habitual, o para la realización de determinados controles específicos, podrán requerir elementos de información o prueba suplementarios.
4. Las autoridades competentes del Estado miembro expedidor tomarán las medidas adecuadas para cerciorarse de que el solicitante no esté ya en posesión de una tarjeta de conductor válida, y personalizarán la tarjeta de conductor de conformidad con lo dispuesto en el anexo I B.
5. El plazo de validez administrativa de la tarjeta de conductor no será superior a cinco años.
6. No podrá retirarse o suspenderse una tarjeta de conductor válida a menos que las autoridades competentes de un Estado miembro descubran que ha sido falsificada, que el conductor utiliza una tarjeta de la que no es titular o que la tarjeta se ha obtenido con falsas declaraciones o documentos falsificados. En caso de que las citadas medidas de suspensión o retirada hayan sido adoptadas por un Estado miembro distinto del Estado miembro expedidor de la tarjeta, el primero remitirá la tarjeta a las autoridades del segundo, indicando las razones de tal restitución.
7. Únicamente se expedirán tarjetas de conductor a aquellos solicitantes a los que se apliquen las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006.
8. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para evitar la falsificación de tarjetas de conductor.

Artículo 22

Uso de la tarjeta de conductor

1. La tarjeta de conductor es personal.
2. Un conductor no podrá poseer más de una tarjeta de conductor válida, y sólo estará autorizado a utilizar su propia tarjeta personalizada. El conductor se abstendrá de utilizar una tarjeta defectuosa o caducada.

Artículo 23

Renovación de la tarjeta de conductor

1. Cuando desee renovar su tarjeta de conductor, el titular deberá solicitarlo a las autoridades competentes del Estado miembro donde tenga su residencia habitual, como mínimo 15 días hábiles antes de la fecha de caducidad de dicha tarjeta.
2. Si las autoridades del Estado miembro de residencia habitual no son las mismas que expidieron la tarjeta de conductor, y se les solicita la renovación de la misma, comunicarán a las autoridades expedidoras las razones de dicha renovación.
3. En caso de solicitud de renovación de una tarjeta de conductor próxima a caducar, la autoridad facilitará la nueva tarjeta antes de la fecha de caducidad de la antigua, a condición de que la preceptiva solicitud le haya sido presentada respetando los plazos previstos en el apartado 1.

Artículo 24

Tarjetas robadas, extraviadas o defectuosas

1. La autoridad expedidora conservará un registro de las tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas durante un plazo igual al menos al período de validez administrativa de las mismas.
2. En caso de deterioro o mal funcionamiento de su tarjeta, el conductor la devolverá a la autoridad competente del Estado miembro en que tenga su residencia habitual. El robo de una tarjeta de conductor deberá ser objeto de la correspondiente denuncia ante las autoridades competentes del Estado en que se haya producido.
3. El extravío de la tarjeta de conductor deberá comunicarse a las autoridades competentes del Estado miembro expedidor, y a las del Estado miembro de residencia habitual, en caso de ser distintos.

4. En caso de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de una tarjeta de conductor, el titular deberá solicitar su sustitución en el plazo de siete días a las autoridades competentes del Estado miembro en que resida habitualmente. Dichas autoridades le facilitarán otra en los cinco días hábiles posteriores a la recepción de la correspondiente solicitud detallada a tal efecto.
5. De producirse las circunstancias previstas en el apartado 4, el conductor podrá seguir conduciendo sin tarjeta durante el plazo máximo de quince días naturales, o un período superior si ello fuera necesario para devolver el vehículo a sus locales, siempre y cuando el conductor pueda justificar la imposibilidad de presentar o utilizar su tarjeta durante dicho período.

Artículo 25

Reconocimiento mutuo y canje

1. Las tarjetas de conductor expedidas por los Estados miembros serán objeto de reconocimiento mutuo.
2. Cuando el titular de una tarjeta de conductor válida expedida por un Estado miembro haya fijado su residencia habitual en otro, podrá solicitar el canje de su tarjeta por una equivalente; corresponderá al Estado miembro que efectúe el canje comprobar si la tarjeta presentada conserva su validez.
3. Los Estados miembros que efectúen un canje devolverán la antigua tarjeta a las autoridades del Estado miembro que la expidieron e indicarán las razones de dicha restitución.
4. Cuando un Estado miembro sustituya o canjee una tarjeta de conductor, registrará dicha sustitución o canje, así como toda sustitución o canje ulteriores.

Artículo 26

Intercambio electrónico de datos

1. Para cerciorarse de si un solicitante está o no en posesión de una tarjeta de conductor válida, de conformidad con el artículo 21, apartado 4, los Estados miembros llevarán un registro nacional electrónico de tarjetas de conductor que, durante un período equivalente al menos al de validez administrativa de las mismas, contendrá los siguientes datos.
 - Nombre y apellidos del conductor.
 - Fecha y lugar de nacimiento del conductor.
 - Número de permiso de conducción y país de emisión (si procede).
 - Situación de la tarjeta.
2. La Comisión y los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la interconexión y accesibilidad de los registros electrónicos en toda la Unión.
3. Siempre que expidan, renueven o sustituyan una tarjeta de conductor, los Estados miembros comprobarán mediante intercambio de datos electrónicos que el conductor no posee otra tarjeta válida. Sólo se intercambiarán los datos necesarios para efectuar dicha comprobación.
4. Los controladores podrán tener acceso al registro electrónico a fin de verificar la situación de una tarjeta de conductor.
5. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer los procedimientos y especificaciones comunes necesarios para la interconexión prevista en el apartado 2, incluido el formato de intercambio de datos, los procedimientos técnicos de consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales, los procedimientos de acceso y los mecanismos de seguridad. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 40, apartado 3.

Artículo 27

Integración de la tarjeta de conductor en el permiso de conducción

Las tarjetas de conductor se expedirán de conformidad con lo dispuesto en el presente capítulo hasta el 18 de enero de 2018. A partir del 19 de enero de 2018, se integrarán en los permisos de conducción y serán expedidas, renovadas, intercambiadas y sustituidas con arreglo a lo preceptuado en la Directiva 2006/126/CE.

CAPÍTULO VI

Uso del equipo

Artículo 28

Uso correcto del aparato de control

1. La empresa de transporte, el propietario del vehículo y los conductores velarán por el buen funcionamiento y correcta utilización del aparato de control y de la tarjeta de conductor en caso de que el conductor deba utilizar un vehículo equipado con el aparato de control contemplado en el anexo I B.
2. Queda prohibido falsificar, ocultar, eliminar o destruir los datos contenidos en la hoja de registro y los almacenados en el aparato de control o la tarjeta de conductor, así como los documentos impresos procedentes del aparato de control contemplado en el anexo I B. Queda igualmente prohibido manipular el aparato de control, la hoja de registro o la tarjeta de conductor de forma que los registros o los documentos impresos puedan ser falsificados, volverse inaccesibles o quedar destruidos. Se prohíbe llevar a bordo del vehículo dispositivo alguno que permita realizar tales manipulaciones.
3. Los vehículos irán provistos de un solo aparato de control, excepto para los fines de ensayo previstos en el artículo 16.
4. Los Estados miembros prohibirán la fabricación, distribución, publicidad o venta de dispositivos contruidos o destinados a la manipulación de aparatos de control.

Artículo 29

Responsabilidad de la empresa

1. La empresa de transporte entregará a los conductores de vehículos provistos de un aparato de control contemplado en el anexo I suficiente número de hojas de registro, teniendo en cuenta el carácter personalizado de dichas hojas, la duración del servicio y la posible necesidad de sustituir hojas deterioradas o retenidas por un inspector autorizado. La empresa de transporte únicamente facilitará a los conductores hojas de registro conformes a un modelo homologado y que puedan utilizarse en el aparato instalado a bordo de su vehículo.

Si el vehículo está equipado de un aparato de control contemplado en el Anexo I B, la empresa de transporte y el conductor velarán por que, en caso de control y teniendo en cuenta la duración del servicio, pueda efectuarse correctamente la impresión previa orden a que se refiere el Anexo I B.

2. La empresa de transporte conservará las hojas de registro y las copias impresas, cuando estas se hayan realizado de conformidad con el artículo 31, en orden cronológico y forma legible durante un período mínimo de un año tras su utilización, y facilitará copia de las mismas a los conductores interesados que lo soliciten. Las empresas de transportes también entregarán a los conductores interesados que lo pidan copias de los datos descargados de las tarjetas de conductor, y las versiones impresas de dichas copias. Las hojas de registro, documentos impresos y datos descargados deberán presentarse o entregarse a todo inspector autorizado que los solicite.
3. La empresa de transporte será responsable de la vulneración de las disposiciones del presente Reglamento por parte de sus conductores. Sin perjuicio de su derecho a considerar plenamente responsable a la empresa de transportes, los Estados miembros podrán apreciar elementos de prueba que la descarguen de responsabilidad.

Artículo 30

Uso de las tarjetas de conductor y las hojas de registro

1. Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. No se retirarán la hoja de registro o tarjeta de conductor antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autoriza dicha retirada. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo de lo previsto en ellas.
2. Los conductores protegerán debidamente las hojas de registro o tarjetas de conductor, absteniéndose de utilizar hojas o tarjetas sucias o deterioradas.
3. Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, un conductor no pueda utilizar el aparato de control instalado, los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 5, letra b) incisos ii) y iii), deberán,
 - a) consignarse en la hoja de registro de forma legible y sin manchar la hoja, a mano, automáticamente o por otros medios, si el vehículo está equipado de un aparato de control contemplado en el Anexo I, o





- b) consignarse en la tarjeta de conductor, utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en dicho aparato, si el vehículo está equipado de un aparato de control contemplado en el anexo I B.

A efectos de control, los períodos respecto de los cuales no se haya registrado actividad se considerarán descansos o pausas. Los conductores no estarán obligados a registrar los períodos de descanso diario y semanal cuando se encuentren alejados de sus vehículos.

4. Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo equipado del aparato de control contemplado en el anexo I B, cada uno de ellos se cerciorará de que su tarjeta de conductor esté introducida en la ranura correcta de dicho aparato.

Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo equipado del aparato de control contemplado en el anexo I B, los conductores introducirán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que la información prevista en el anexo I sección II, letras a), b) y c) esté recogida en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

5. Los conductores:
- a) velarán por la concordancia entre el marcado horario de la hoja y la hora oficial del país de matriculación del vehículo;
- b) accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los períodos de tiempo siguientes:

- i) con el signo  : el tiempo de conducción,
- ii) con el signo  : «otro trabajo», definido como cualquier actividad que no sea conducir, según el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵, así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector;
- iii) con el signo  : «disponibilidad», tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE;
- iv) con el signo  : pausa o descanso

6. Cada conductor deberá indicar en la hoja de registro los siguientes datos:
- a) su nombre y apellidos, al principio de cada hoja;
- b) la fecha y lugar donde se empiece y termine de utilizar la hoja;
- c) el número de matrícula de cada vehículo en el cual el conductor haya estado destinado, tanto al principio del primer viaje registrado en la hoja como, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de dicha hoja;
- d) la lectura del cuentakilómetros:
- i) al comienzo del primer viaje registrado en la hoja
- ii) al final del último viaje registrado en la hoja;
- iii) en caso de cambio de vehículo durante una jornada laboral, la lectura del primer vehículo en el cual el conductor haya estado destinado y la del siguiente;
- e) en su caso, la hora de cambio del vehículo.

7. El conductor introducirá en el aparato de control contemplado en el anexo I B los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario. No obstante, un Estado miembro podrá obligar a los conductores de vehículos que efectúen un transporte en el interior de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que dichas especificaciones hayan sido notificadas a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

Los conductores no estarán obligados a introducir esta información si el aparato de control registra automáticamente los datos de posición, de conformidad con el artículo 4.

²⁵ DO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

Artículo 31
Tarjetas de conductor y hojas de registro deterioradas

1. En caso de deterioro de una hoja de registro o de la tarjeta del conductor, este conservará la hoja o tarjeta dañadas junto con la hoja de reserva utilizada en su lugar.
2. En caso de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de la tarjeta del conductor, este último:
 - a) al inicio del viaje, imprimirá los datos del vehículo que conduzca, consignando:
 - i) los datos que permitan su identificación (nombre y apellidos, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), acompañados de su firma, y
 - ii) los períodos mencionados en el artículo 30, apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv);
 - b) al término del viaje, imprimirá los datos correspondientes a los períodos de tiempo registrados por el aparato de control, registrará cualesquiera períodos dedicados a otros trabajos, disponibilidad y descanso transcurridos desde la impresión efectuada al comienzo del viaje, cuando dichos períodos no hayan sido registrados por el aparato de control, e incluirá en ese documento datos que permitan su identificación (nombre y apellidos, tarjeta de conductor o número de permiso de conducción), acompañados de su firma.

Artículo 32
Registros que ha de llevar consigo el conductor

1. Cuando el conductor lleve un vehículo equipado con el aparato de control contemplado en el anexo I, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un inspector:
 - i) las hojas de registro del día en curso y las utilizadas por el conductor en los 28 días anteriores,
 - ii) la tarjeta de conductor si posee una, y
 - iii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) nº 561/2006.
2. Cuando el conductor lleve un vehículo equipado del aparato de control contemplado en el anexo I, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un inspector:
 - i) su tarjeta de conductor,
 - ii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) nº 561/2006,
 - iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el inciso ii), durante el cual haya conducido un vehículo dotado del equipo de control contemplado en el anexo I.
3. Los inspectores de control autorizados podrán comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006 analizando las hojas de registro, los datos mostrados o impresos registrados por el aparato de control o tarjeta de conductor o, en su defecto, cualquier otro documento que pueda acreditar el incumplimiento de una disposición, como los previstos en el artículo 24, apartado 2, y el artículo 33, apartado 2, del presente Reglamento.

Artículo 33
Procedimientos en caso de mal funcionamiento del equipo

1. En caso de avería o funcionamiento defectuoso del aparato de control, la empresa de transporte lo hará reparar por un instalador o taller autorizado, tan pronto las circunstancias lo permitan.

Si el regreso a los locales de la empresa no puede realizarse en el plazo de una semana desde el día en que se produjo la avería o se detectó el funcionamiento defectuoso, la reparación deberá realizarse durante el viaje.

Los Estados miembros podrán prever, en el marco de las disposiciones del artículo 37, la concesión a las autoridades competentes de la facultad de prohibir el uso de un vehículo en caso de que no se repare la avería o el funcionamiento defectuoso en las condiciones contempladas en los párrafos primero y segundo.
2. Durante el período de avería o mal funcionamiento del aparato de control, el conductor deberá consignar sus datos identificativos (nombre, número de tarjeta de conductor o permiso de conducción), junto con su firma, así como la información sobre los distintos períodos de tiempo que no hayan sido registrados o impresos correctamente por dicho aparato:
 - a) en la hoja u hojas de registro, o
 - b) en una hoja provisional que se adjuntará a la de registro o se guardará junto con la tarjeta de conductor.

CAPÍTULO VII

Protección de datos, aplicación y sanciones

Artículo 34

Protección de datos personales

1. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de datos personales en el contexto del presente Reglamento se atenga a lo preceptuado en las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE, y se realice bajo la supervisión de la autoridad pública independiente del Estado miembro prevista en el artículo 28 de la Directiva 95/46/CE.
2. En particular, los Estados miembros velarán por que se protejan los datos personales en relación con:
 - el uso de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para el registro de los datos de posición, de conformidad con el artículo 4.
 - la comunicación a distancia con fines del control, de conformidad con el artículo 5,
 - el uso de aparatos de control con una interfaz armonizada, de conformidad con el artículo 6,
 - el intercambio electrónico de información sobre tarjetas de conductor, de conformidad con el artículo 26,
 - la conservación de registros por parte de las empresas de transporte, de conformidad con el artículo 29.
3. El aparato de control contemplado en el anexo I B estará concebido de modo que se garantice la privacidad. Sólo se utilizarán los datos estrictamente necesarios para el tratamiento.
4. Los propietarios de vehículos y las empresas de transportes cumplirán las disposiciones pertinentes en materia de protección de datos personales, según proceda.

Artículo 35

Formación de los controladores

1. Los Estados miembros velarán por que los controladores reciban la adecuada formación para el análisis de los datos registrados y la comprobación de los aparatos de control.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión los requisitos de formación que exigirán a sus controladores no más tarde de [6 meses después de la fecha aplicación del presente Reglamento].
3. La Comisión adoptará decisiones sobre la metodología de la formación inicial y continua de los controladores, incluidas las técnicas de selección de controles y detección de dispositivos de manipulación y fraude. Dichos actos de ejecución se aprobarán con arreglo al procedimiento consultivo previsto en el artículo 40, apartado 2.

Artículo 36

Asistencia mutua

Los Estados miembros se prestarán mutua asistencia para la aplicación del presente Reglamento y la comprobación de que se cumplen sus disposiciones.

En el marco de esta asistencia mutua, las autoridades competentes de los Estados miembros intercambiarán periódicamente toda la información de que dispongan sobre las infracciones del presente Reglamento en que incurran instaladores y talleres y sobre las sanciones aplicadas.

Artículo 37

Sanciones

1. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones por vulneración de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar que dichas sanciones se apliquen. Las sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. En el caso de los talleres que hayan infringido lo dispuesto en el presente Reglamento, las sanciones podrán incluir la revocación de la autorización y la retirada de la tarjeta de taller.
2. Ninguna infracción de las disposiciones del presente Reglamento se someterá a más de una sanción o procedimiento.

3. Las sanciones establecidas por un Estado miembro en caso de infracción muy grave, según la definición de la Directiva 2009/5/CE, corresponderán al tipo más alto aplicable en dicho Estado por vulneración de la normativa reguladora del transporte por carretera.
4. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichas medidas y la normativa en materia de sanciones no más tarde de [fecha de aplicación del presente Reglamento], y notificarán a la Comisión cualquier cambio posterior de dichas medidas.

CAPÍTULO VIII

Disposiciones finales

Artículo 38 *Adaptación al progreso técnico*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 39 a los efectos de la adaptación al progreso técnico de los anexos I, I B y II.

Artículo 39 *Ejercicio de la delegación*

1. Los poderes para adoptar actos delegados se confieren a la Comisión con sujeción a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren los artículos 4, 5, 6 y 38 se otorgan por tiempo indefinido a partir de [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].
3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 4, 5, 6 y 38 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. Surtilá efecto al día siguiente de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No quedará afectada la validez de los actos delegados ya en vigor.
4. La Comisión, tan pronto como adopte un acto delegado, lo notificará al Parlamento Europeo y al Consejo simultáneamente.
5. Un acto delegado adoptado con arreglo a los artículos 4, 5, 6 y 38 entrará en vigor a condición de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a tales instituciones, o bien si, antes de que expire dicho plazo, ambas instituciones comunican a la Comisión que no tienen intención de oponerse al mismo. Ese plazo se prorrogará [2 meses] a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 40 *Comité*

1. La Comisión estará asistida por un comité, con arreglo al Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Si es necesario pedir un dictamen del comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del comité o lo pida una mayoría simple de miembros del comité dentro del plazo de entrega del dictamen.
3. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Si es necesario pedir un dictamen del comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del comité o lo pida una mayoría simple de miembros del comité dentro del plazo de entrega del dictamen.

Artículo 41 *Foro del Tacógrafo*

1. Se creará un Foro del Tacógrafo para contribuir al diálogo sobre cuestiones técnicas relativas a los aparatos de control entre los expertos de los Estados miembros y de terceros países que utilicen los mismos dispositivos en virtud del Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR).

2. Los Estados miembros enviarán un experto al Foro del Tacógrafo.
3. El Foro del Tacógrafo estará abierto a la participación de expertos procedentes de las Partes Contratantes en el AETR no pertenecientes a la UE.
4. Se invitará al Foro del Tacógrafo a interesados, representantes de fabricantes de vehículos, fabricantes de tacógrafos e interlocutores sociales.
5. El Foro del Tacógrafo aprobará su reglamento interno.
6. El Foro del Tacógrafo se reunirá al menos una vez al año.

Artículo 42

Comunicación de medidas nacionales

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas que adopten en el ámbito regulado por el presente Reglamento en los 30 días siguientes a su fecha de adopción y, por primera vez [12 meses después del entrada en vigor del presente Reglamento].

»

2) El anexo I del Reglamento (CEE) n° 3821/85 se modifica como sigue:

- (a) En el capítulo I, Definiciones, se suprime la letra b).
- (b) En el capítulo III letra c), en el punto 4.1, la referencia a «las letras b), c) y d) del apartado 3 del artículo 15 del Reglamento» se sustituye por «el segundo guión de la letra b) y las letras b), c) y d) del apartado 5 del artículo 30 del Reglamento».
- (c) En el capítulo III letra c), punto 4.2, la referencia al «artículo 15 del Reglamento» se sustituye por «artículo 30 del Reglamento».
- (d) En el capítulo IV letra a), punto 1, párrafo tercero, la referencia al «apartado 5 del artículo 15 del Reglamento» se sustituye por «el apartado 6 del artículo 30 del Reglamento».

3) El anexo I B del Reglamento (CEE) n° 3821/85 se modifica como sigue:

- (e) En el capítulo I Definiciones, se suprimen las letras l), o), t), y), ee), kk), oo) y qq).
- (f) El capítulo VI se modifica como sigue:
 - (1) En el primer párrafo, la referencia al «apartado 5 del artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 3821/85, cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 2135/98» se sustituye por «el apartado 5 del artículo 24 del Reglamento (CEE) n° 3821/85».
 - (2) Se suprime la sección 1 «Aprobación de instaladores o centros de ensayo»
- (g) En el capítulo VIII, punto 271, la referencia al «artículo 5 del presente Reglamento» se sustituye por una referencia al «artículo 8 del presente Reglamento».

Artículo 2

El Reglamento (CE) n° 561/2006 queda modificado como sigue:

La distancia de «50 km» mencionada en el artículo 13, apartado 1, letras d), f) y p) se sustituye por «100 km».

Artículo 3

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 [un año después de su entrada en vigor].

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

Hecho en

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació que acompanya el document pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Presidència del Parlament, 27.07.2011.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (de l'1.09.2011 al 06.09.2011).

Finiment del termini: 07.09.2011; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 27.07.2011.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell sobre les embarcacions d'esbarjo i les motos aquàtiques**
Tram. 295-00050/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 27.07.2011
Reg. 16631 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 27.07.2011

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA A LAS EMBARCACIONES DE RECREO Y A LAS MOTOS ACUÁTICAS (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2011) 456 FINAL] [2011/0197 (COD)] {SEC (2011) 958 FINAL} {SEC (2011) 959 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 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, 26.7.2011
COM(2011) 456 final

2011/0197 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2011) 958 final}

{SEC(2011) 959 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Contexto general

La Directiva relativa a las embarcaciones de recreo¹ se adoptó en 1994 para regular la introducción de dichas embarcaciones en el mercado europeo. En ella se establecen requisitos esenciales de seguridad que los fabricantes deben respetar al diseñar las embarcaciones, con objeto de introducir en el mercado de la UE embarcaciones seguras. Los fabricantes deben respetar varias obligaciones a fin de demostrar que su producto cumple lo dispuesto en la Directiva, en particular establecer una declaración de conformidad de la embarcación con los requisitos esenciales de la Directiva, colocar el marcado CE en el producto y facilitar a los usuarios información sobre el uso y el mantenimiento del producto.

La Directiva 94/25/CE fue modificada por la Directiva 2003/44/CE, que introduce un conjunto de valores límite para las emisiones de escape de los motores de propulsión y niveles de ruido para las embarcaciones con motores de propulsión, tanto para motores de encendido por compresión como para motores de encendido por chispa. Los principales contaminantes atmosféricos regulados en la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo son óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos (HC) y partículas (PT). Además, la Directiva 2003/44/CE amplía el ámbito de aplicación de la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo a fin de que cubra también las motos acuáticas.

La misma Directiva de modificación establece una cláusula de revisión (artículo 2), cuyo objetivo es reforzar los límites de emisión, a fin de tener en cuenta las mejoras tecnológicas aportadas a los motores de las embarcaciones de recreo y la necesidad de armonizar los límites en todo el mundo, en particular en Estados Unidos. Al mismo tiempo, debería tenerse en cuenta la delicada situación de las PYME, ya que este sector se compone principalmente de pequeñas y medianas empresas (más del 95 % de las empresas son PYME).

Las PYME activas en este sector operan principalmente en la construcción de embarcaciones o en la adecuación de motores (modificando e instalando el motor de carretera o no de carretera en un barco). También hay algunos fabricantes de motores de pequeño volumen que operan en el mercado europeo y producen únicamente para este mercado.

La cláusula de revisión (artículo 2) establece asimismo que la Comisión deberá presentar un informe sobre las posibilidades de seguir mejorando las características medioambientales de los motores y, si se considera necesario a la luz del informe, presentar propuestas adecuadas al Parlamento Europeo y al Consejo. La Comisión publicó un informe

¹ Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo (DO L 164 de 30.6.1994, p. 15).

en 2007 [COM(2007)313], en el que anunciaba que evaluaría opciones para reducir aún más los límites de las emisiones de escape de los motores de las embarcaciones de recreo.

Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La Directiva relativa a las embarcaciones de recreo se halla dentro de un marco de legislación europea que combina aspectos de seguridad marítima y medioambientales.

Una de las políticas más emblemáticas definidas en la estrategia de Europa 2020² tiene por objeto crear una Europa que utilice eficazmente los recursos para cumplir los objetivos en materia de clima y de energía. La política marítima integrada³ racionaliza la protección del medio ambiente en todas las políticas de la Unión, especialmente las que afectan al entorno marítimo. La Directiva relativa a las embarcaciones de recreo se enmarca en ese contexto general. También contribuye al objetivo de 2010, Año Internacional de la Diversidad Biológica.

La Directiva relativa a las embarcaciones de recreo se ajusta a los objetivos de la iniciativa Aire puro para Europa (CAFE, *Clean Air for Europe*)⁴, que establece una estrategia integrada y a largo plazo para reducir los efectos nocivos de la contaminación atmosférica en la salud humana y en el medio ambiente, tal como se especifica en la Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa⁵.

La Directiva relativa a las embarcaciones de recreo abarca únicamente los contaminantes procedentes de emisiones de escape de motores, como partículas de materia (PT), óxidos de nitrógeno (NOx) e hidrocarburos (HC). No se refiere al CO₂. En la actualidad no hay inventarios ni datos sobre las emisiones de CO₂ procedentes de los motores de las embarcaciones de recreo. Sin embargo, las emisiones de CO₂ procedentes de motores de este sector podrían tenerse en cuenta en el futuro, a la luz de la evolución reciente en el sector de la carretera, ya sea con carácter voluntario, o bien con medidas reglamentarias.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

Consulta de las partes interesadas

La revisión empezó a plantearse en 2008 y ha sido objeto de una amplia consulta, concretamente en el marco del Comité permanente para las embarcaciones de recreo, con las autoridades de los Estados miembros y otras partes interesadas, como la industria, las organizaciones de consumidores y de normalización, y representantes de organismos de evaluación de la conformidad.

En mayo/julio de 2009 se organizó una consulta pública a través de internet. Los servicios de la Comisión recibieron 32 respuestas al cuestionario, publicado únicamente en inglés. Los resultados de la consulta pública están disponibles en la siguiente página web:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemlongdetail.cfm?item_id=3088&tpa_id=160&lang=en

Las respuestas a dicha consulta ponen de manifiesto que se acoge favorablemente la introducción de límites más restrictivos para las emisiones de escape, sin dejar de tener en cuenta la situación de las PYME. Los que respondieron a la encuesta señalaron que los límites deberían ser comunes no solo para los Estados de la UE o del EEE, sino también para otras partes del mundo, en particular Estados Unidos. La encuesta confirmó asimismo que una mayor reducción de los límites de ruido de las embarcaciones de recreo con motores de propulsión no resolvería realmente el problema del ruido excesivo en las zonas expuestas.

La consulta puso de manifiesto que las características específicas del sector de las embarcaciones de recreo deberían reflejarse mejor en la legislación de la UE. Se manifestó inquietud en lo concerniente al muy activo mercado de segunda mano y a los barcos de construcción propia. Las respuestas revelaron asimismo que existe una necesidad de aclarar las obligaciones de los operadores económicos, incluidos los importadores privados, así como las competencias de las autoridades nacionales encargadas de velar por la aplicación de la normativa.

Obtención y utilización de asesoramiento técnico

Se encargaron varios estudios externos para examinar más a fondo la mejora de las características medioambientales de los motores de las embarcaciones de recreo y el impacto de los mismos.

² COM(2010) 2020 final.

³ Véanse, por ejemplo, el Libro Verde COM (2006) 275 final «Hacia una futura política marítima de la Unión: Perspectiva europea de los océanos y los mares», la Comunicación de la Comisión COM (2007) 575 final «Una política marítima integrada para la Unión Europea» y, más recientemente, la iniciativa de limpieza ecológica de buques propuesta por la DG Mare en 2009. Todas estas iniciativas son una muestra de la necesidad de una elevada protección del medio ambiente en el contexto de la política marítima.

⁴ Véase el enlace:

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/air_pollution/l28031a_en.htm#KEY

⁵ Véase el enlace:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008L0050:ES:NOT>

- **TNO**⁶ «*Stocktaking study on the current status and developments of technology and regulations related to the environmental performance of recreational marine engines – Final Report*» (Inventario de la situación actual y de los avances en la tecnología y la legislación relacionadas con el comportamiento de los motores de embarcaciones de recreo, informe final), enero de 2005. La Comisión solicitó dicho estudio tras haber introducido requisitos medioambientales en la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo, a fin de evaluar el impacto medioambiental de la utilización de motores de propulsión en las embarcaciones de recreo.
- **Confederación Europea de Industrias Náuticas** «Estudio de viabilidad e impacto de las posibles hipótesis de nuevas medidas de reducción de las emisiones de los motores de embarcaciones de recreo en el contexto de la Directiva 94/25/CE, modificada por la Directiva 2003/44/CE: Informe de evaluación de impacto – Informe Final», 26 de octubre de 2006. En el estudio se identifican y se miden detalladamente el impacto y los efectos distributivos de los cuatro casos posibles de las nuevas medidas de reducción de las emisiones de los motores de embarcaciones de recreo indicadas en el estudio del TNO.
- **ARCADIS**⁷ «*Complementary Impact Assessment Study on possible emission reduction measures for recreational marine engines*» (Estudio complementario de evaluación de impacto sobre las posibles medidas de reducción de emisiones en embarcaciones de recreo) – Junio de 2008. A raíz de los resultados del citado estudio, la Comisión inició otro estudio a fin de identificar y evaluar nuevos supuestos que deberían tener en cuenta la situación particular de las PYME en el sector de las embarcaciones de recreo.
- Estos estudios pueden consultarse en la siguiente dirección:
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/documents/index_en.htm

Evaluación de impacto

La Comisión ha llevado a cabo una evaluación de impacto detallada, prevista en su programa de trabajo.

La evaluación de impacto se centra en las siguientes tres áreas de la revisión que tienen efectos importantes:

- emisiones de escape,
- emisiones sonoras, y
- alineación con el nuevo marco jurídico.

Para estas tres áreas, se analizaron detalladamente las opciones que figuran a continuación.

A. Límites de emisiones de escape en los motores

Opción 1: sin cambios

Los **límites de las emisiones de escape** establecidos en la Directiva permanecen tal como se describen en la Directiva modificadora 2003/44/CE.

Opción 2 – Límites de emisiones de escape más estrictos (Fase II)

Se ha evaluado la posibilidad de introducir la fase II de los límites de las emisiones de escape. En total, se han propuesto cinco supuestos posibles para restringir aún más los límites (puede obtenerse información más detallada en la evaluación de impacto, página 21).

Se seleccionó el supuesto 5 como el más adecuado para una evaluación posterior. Este supuesto 5 armoniza los límites con Estados Unidos en lo que respecta a los motores de encendido por chispa y a los motores de encendido por compresión. En los motores de encendido por compresión, los límites son los establecidos en el CFR, título 40, parte 1042, de la EPA estadounidense en lo que respecta a los motores diésel para embarcaciones de recreo. En los motores de encendido por chispa, los límites son los establecidos en el CFR, título 40, parte 1045, de la EPA para nuevos motores no de carretera, equipos y embarcaciones.

Opción 3 – Límites de emisiones de escape más estrictos (fase II) combinados con medidas atenuantes dirigidas a limitar las repercusiones económicas/sociales

Esta opción contempla varias posibilidades para reforzar las normas relativas a las emisiones de escape y, al mismo tiempo, una medida atenuante para limitar los efectos negativos económicos y sociales que la introducción de límites de emisión más estrictos podría tener para los fabricantes.

Subopción 3.1 – Utilización de un sistema flexible

Una opción para atenuar los efectos de unas normas más estrictas en lo concerniente a los límites de emisiones de escape podría ser introducir un sistema flexible. El objetivo es permitir que los fabricantes de motores puedan introducir en el mercado un número limitado de motores de embarcaciones de recreo que sean compatibles con la fase

⁶ «Stocktaking study on the current status and developments of technology and regulations related to the environmental performance of recreational marine engines – Final Report», enero de 2005, TNO para la DG Empresa.

⁷ «Complementary Impact Assessment Study on possible emission reduction measures for recreational marine engines», junio de 2008, ARCADIS para la DG Empresa.

anterior en lo que respecta a las emisiones, incluso después de la entrada en vigor de los nuevos valores límite de las emisiones.

Subopción 3.2 – Período transitorio para todos los fabricantes de motores (3 años)

Se trataría de prever un período transitorio de tres años después de la entrada en vigor de la Directiva, con objeto de que los fabricantes de motores puedan adaptarlos a las nuevas tecnologías.

Subopción 3.3 – Un período transitorio para todos los fabricantes de motores + un período transitorio específico para los fabricantes de motores de pequeñas y medianas empresas que introduzcan en el mercado de la UE motores fuera borda de encendido por chispa < 15 kW (3+ 3 años).

Seguiría habiendo un período transitorio de tres años para la industria. Al término del mismo, podría concederse un período adicional de tres años (seis años a partir de la entrada en vigor), a las PYME fabricantes de motores que introduzcan en el mercado motores de encendido por chispa inferiores a 15 kW.

En la evaluación de impacto esta última subopción se consideró la más apropiada.

B. Límites de emisiones sonoras de embarcaciones equipadas con motores de propulsión

Opción 1: sin cambios.

Los límites de las emisiones sonoras previstos en la Directiva seguirían siendo los establecidos en Directiva modificadora 2003/44/CE.

Opción 2 – Límites de emisiones sonoras más estrictos

Los límites actuales de emisiones sonoras que regulan en la UE el sonido emitido por las embarcaciones serían más estrictos.

Se ha estimado que la opción 1 (mantenimiento de los valores límite actuales) es la más adecuada, por las siguientes razones:

- no lleva consigo ningún coste de puesta en conformidad (las empresas no tienen que invertir en nuevas tecnologías para respetar los límites de emisión exigidos);
- permite obtener mayores beneficios para el medio ambiente gracias a unas medidas nacionales adaptadas, específicamente diseñadas para las áreas en las que operan las embarcaciones de los países.

Los Estados miembros dispondrían de un mayor margen de maniobra para diseñar medidas específicas que les permitan restringir eficazmente el ruido, ya que el ruido emitido por las embarcaciones no depende únicamente de los motores, sino también de otros factores, como el funcionamiento, las condiciones meteorológicas, etc.

C. Alineación de la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo con el nuevo marco legislativo

Tras la adopción del Reglamento (CE) nº 765/2008 y de la Decisión 768/2008/CE, es preciso alinear la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo con los principios del nuevo marco legislativo. Básicamente, esto significa la inclusión de los capítulos en los que se describen las obligaciones de los operadores económicos, las competencias de los órganos de evaluación de la conformidad y las autoridades de vigilancia del mercado, los nuevos módulos de evaluación de la conformidad y la situación del mercado CE.

Habida cuenta de que la Comisión se ha comprometido a alinear la legislación sectorial con el nuevo marco legislativo, la evaluación de impacto se ha centrado únicamente en el análisis de los efectos de la alineación. Dichos efectos deberían ser en su mayoría positivos, ya que las disposiciones horizontales aclaran algunas cuestiones actualmente rodeadas de incertidumbre. La seguridad jurídica será beneficiosa para todas las partes: los operadores económicos, la Administración a escala nacional o de la Unión Europea y los consumidores. Es posible que algunas nuevas obligaciones impuestas a los operadores económicos tengan para ellos un impacto económico en términos de nuevos costes⁸.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Principales elementos de la revisión

3.1. Clarificación del ámbito y de los conceptos de la Directiva

Con objeto de facilitar a los fabricantes y a las autoridades la aplicación de la Directiva relativa a las embarcaciones de recreo, se clarifican su ámbito de aplicación y algunas definiciones.

En el pasado, ha habido debates sobre el contenido del término «embarcación de recreo» en la Directiva; en muchos casos se ha afirmado que se trataba de un término general que abarcaba al mismo tiempo las embarcaciones de recreo

⁸ El impacto de la alineación con el nuevo marco legislativo se analiza minuciosamente en la evaluación general de impacto (propuesta COM que alinea al mismo tiempo varias Directivas con el nuevo marco legislativo).

y las motos acuáticas. Esta falta de claridad se elimina ahora introduciendo en las definiciones un nuevo concepto general «embarcación», que cubre tanto las embarcaciones de recreo como las motos acuáticas.

Habida cuenta de que en la actualidad el término «embarcación de recreo» se limita claramente solo a algunos tipos de productos cubiertos por la Directiva, el título de la misma se cambia por «Directiva relativa a las embarcaciones de recreo y las motos acuáticas», con objeto de que el título se ajuste mejor al ámbito de aplicación de la misma.

En lo que respecta a la lista de productos excluidos, es necesario añadir los barcos anfibios a la lista, a fin de que no estén cubiertos por los requisitos de la Directiva. En aras de la coherencia y de la claridad, se especifica asimismo que únicamente están incluidas en la Directiva las motos acuáticas destinadas a actividades deportivas o de ocio, y no, por ejemplo, las motos acuáticas destinadas a salvamento o servicios policiales. Además, se clarifica la definición de las «canoas» que están excluidas del ámbito de aplicación, a fin de indicar que la canoa debe estar «diseñada para impulsarse únicamente mediante remo» para que pueda quedar excluida del ámbito de aplicación de la Directiva.

También es conveniente establecer definiciones de «embarcación construida para uso personal» y de «importador privado» específicas para este sector, a fin facilitar la comprensión y la aplicación uniforme de la Directiva.

3.2. Requisito general de seguridad

En aras de la claridad y la coherencia con otras directivas de nuevo enfoque, es necesario especificar explícitamente que los productos cubiertos por la presente Directiva solo podrán introducirse en el mercado o ponerse en servicio si cumplen el requisito general de no poner en peligro la seguridad y la salud de las personas, los bienes y el medio ambiente, y únicamente si cumplen los requisitos básicos establecidos en el anexo I. El establecimiento de este requisito general de seguridad es importante, ya que podría ser utilizado como base legal para retirar del mercado embarcaciones no seguras, en particular en una situación en que se descubra un nuevo riesgo no cubierto por las normas armonizadas.

3.3. Emisiones de escape

3.3.1. Nuevos límites de las emisiones más estrictos

Los nuevos límites más estrictos se centran en las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos (HC) y partículas (PT).

En los motores de encendido por compresión, los límites son los establecidos en el CFR, título 40, parte 1042, de la EPA estadounidense en lo que respecta a los motores diésel para embarcaciones de recreo. En los motores de encendido por chispa, los límites son los establecidos en el CFR, título 40, parte 1045, de la EPA estadounidense para nuevos motores no de carretera, equipos y embarcaciones. Este enfoque establece los límites en un nivel que refleja el desarrollo técnico de tecnologías más limpias para los motores marinos y que permite avanzar hacia la armonización de los límites de emisiones de escape a escala mundial.

Los límites aplicables a las emisiones de monóxido de carbono (CO) se han suavizado ligeramente como contrapartida para lograr una disminución significativa de otros contaminantes atmosféricos y para garantizar que los costes de adecuación a la industria sigan siendo proporcionados. No obstante, esa flexibilización no plantea riesgos para la seguridad.

3.3.2. Combustibles de referencia y ciclos de ensayo

Los combustibles utilizados en los ensayos dirigidos a evaluar la conformidad con los límites de emisiones de escape han de reflejar la composición de los combustibles utilizados en el mercado de referencia; por consiguiente, para la homologación, los fabricantes de la Unión Europea deben utilizar combustibles de ensayo europeos. Sin embargo, habida cuenta de que podría ocurrir que los fabricantes de la UE no tuvieran acceso a los combustibles de referencia europeos, es necesario prever que las autoridades que llevan a cabo la evaluación de la conformidad (organismos notificados) puedan aceptar también que los motores se sometan a pruebas con otros combustibles de referencia. No obstante, la elección de los combustibles de referencia se limita a las especificaciones americanas y japonesas, tal como se detallan en la norma ISO correspondientes, a fin de garantizar la calidad y la comparabilidad de los resultados de los ensayos. (Motores alternativos de combustión interna - Medición de las emisiones de escape - Parte 5: Combustibles de ensayo. Actualmente norma EN ISO 8178-5:2008).

Además, los ciclos de ensayo pertinentes deben especificarse haciendo referencia a la misma norma ISO (Motores alternativos de combustión interna - Medición de las emisiones de escape - Parte 4: Los ciclos de ensayo para distintas aplicaciones de los motores, actualmente EN ISO 8178-4:1996).

El sector de las embarcaciones de recreo participa activamente en el desarrollo de soluciones innovadoras para sistemas de propulsión, que incluyen los motores híbridos y eléctricos, e incluso las pilas de combustible. Es posible que en el futuro se desarrollen ciclos de ensayo específicos para los sistemas híbridos.

3.3.3. Medidas atenuantes para la industria

Está previsto un período transitorio general de tres años para la industria. Además, en lo que respecta a los requisitos sobre emisiones de escape, se concede un período adicional de tres años a las PYME fabricantes de motores que introduzcan en el mercado los motores de encendido por chispa de menos de 15 kW. Esta medida es necesaria para evitar trastornos financieros y para ajustar su producción a las nuevas normas.

3.4. Requisitos de construcción

Está previsto un nuevo requisito que impone la instalación obligatoria de tanques en las embarcaciones dotadas de aseos, a fin de contribuir a la protección del medio ambiente marino.

3.5. Evaluación posterior a la fabricación e importador privado

La Directiva 94/25/CE contiene normas relativas a la evaluación de las embarcaciones de recreo posterior a su fabricación; dicha evaluación podrá ser llevada a cabo por toda persona física o jurídica establecida en la Comunidad que introduzca el producto en el mercado en caso de que ni el fabricante ni su representante autorizado establecido en la Comunidad asuman las responsabilidades relativas a la conformidad del producto con lo dispuesto en la Directiva. Por razones de coherencia, es conveniente ampliar el alcance de dicho procedimiento con objeto de que cubra no solo las embarcaciones de recreo, sino también las motos acuáticas. En aras de la claridad, deberá especificarse con exactitud quién podrá utilizar este procedimiento y en qué situaciones. A saber:

- El importador privado, es decir, una persona física o jurídica que, en el curso de una actividad no comercial, importa en la Unión un producto de un tercer país con intención de ponerlo en servicio para su propio uso.
- Toda persona que introduzca en el mercado o ponga en servicio un motor o una embarcación después de una modificación o transformación importante de los mismos, o toda persona que cambie el fin al que se destinó una embarcación no cubierta por la Directiva de forma que pasa a quedar cubierta por la misma.
- Toda persona que introduzca en el mercado una embarcación construida para su propio uso antes del final del período de cinco años mencionado en el artículo 2, apartado 2, letra a), inciso vii).

En lo que respecta a la importación de embarcaciones de recreo y de motos acuáticas, cabe señalar que, con respecto a la Directiva 94/25/CE, la utilización de evaluaciones posteriores a la fabricación se limita a los casos de importación no comercial por importadores privados. El objetivo es prevenir una utilización abusiva de este procedimiento para fines comerciales. Por último, con el fin de garantizar una evaluación fiable de la conformidad del producto por el organismo notificado con respecto a la evaluación posterior a la fabricación, es necesario ampliar las obligaciones de la persona que solicita la evaluación posterior a la fabricación en lo que respecta a los documentos que debe facilitar al organismo notificado. Está previsto que facilite todos los documentos necesarios para la evaluación de la conformidad del producto.

3.6. Colocación del mercado CE

Las normas que regulan la colocación del mercado CE en las embarcaciones de recreo, los componentes y los motores se establecen en la presente Directiva. Respecto de la Directiva 94/25/CE, procede ampliar la obligación de colocar el mercado CE también en todos los motores intraborda y los motores mixtos sin escape integrado que se considere cumplen los requisitos básicos que figuran en las partes B y C del anexo I.

El mercado CE debe colocarse en las embarcaciones, los motores y los componentes. En el caso de los componentes, cuando no sea posible o no pueda garantizarse debido a las dimensiones o la naturaleza del producto, podrá colocarse en el embalaje y en los documentos de acompañamiento.

3.7. Presentación de informes

Con objeto de reforzar el seguimiento y la eficacia de la presente Directiva, está prevista una nueva obligación para los Estados miembros, a saber, remitir a la Comisión cada cinco años un informe sobre la aplicación de la Directiva. En particular, el informe debe contener información sobre la situación de la seguridad y el impacto medioambiental de los productos cubiertos por la Directiva y de la eficacia de la Directiva, así como la presentación de las actividades de vigilancia del mercado realizadas por los Estados miembros.

3.8. Alinear la Directiva sobre las embarcaciones de recreo con el Nuevo Marco Legislativo (NML) y los procedimientos de evaluación de la conformidad aplicables

3.8.1. Normas horizontales

El 9 de julio de 2008, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron dos instrumentos legales aplicables a la comercialización de los productos. El Reglamento (CE) n° 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 productos⁹ y la Decisión n° 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos¹⁰.

El Reglamento establece disposiciones horizontales en materia de acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad, del mercado CE y del marco comunitario de vigilancia del mercado, así como de los controles de los productos que se introducen en el mercado comunitario, que también son aplicables en el sector cubierto por la Directiva. En aras de la claridad, en la presente Directiva se menciona explícitamente la aplicación del Reglamento.

⁹ DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

¹⁰ DO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

La Decisión establece principios comunes y disposiciones de referencia a efectos de la legislación basada en los principios del nuevo enfoque. Para garantizar la coherencia con otra legislación sectorial sobre los productos, procede armonizar algunas disposiciones de la presente Directiva con las de dicha Decisión, siempre que las especificidades sectoriales no requieran una solución diferente. En consecuencia, algunas definiciones, las obligaciones generales de los agentes económicos, la presunción de conformidad, las objeciones formales contra normas armonizadas, las reglas para el mercado CE, los requisitos de los organismos de evaluación de la conformidad y los procedimientos de notificación, así como las disposiciones sobre los procedimientos relativos a los productos que presenten un riesgo, se armonizan con dicha Decisión. Son necesarias excepciones sectoriales específicas, en particular para tener en cuenta la situación de la importación privada de embarcaciones en la UE.

3.8.2. *Procedimientos de evaluación de la conformidad*

Los procedimientos de evaluación de la conformidad de que dispone el fabricante se establecen también por referencia a la Decisión horizontal. Sin embargo, en el artículo 25 se establecen algunos requisitos adicionales a fin de tener en cuenta las necesidades específicas del sector en lo que respecta a la realización de la evaluación de la conformidad, que figuran en los módulos de evaluación de la conformidad previstos en la Directiva 94/25/CE. Además, la posibilidad de utilizar organismos internos acreditados en lugar de organismos notificados en determinados módulos contemplados en la Decisión horizontal no se recoge en la presente Directiva, ya que dicha posibilidad no se adapta al sector.

La experiencia ha demostrado que, para tener en cuenta las necesidades de fabricación, conviene permitir que la selección de los procedimientos de certificación sea más amplia que en el pasado en los siguientes casos:

- en embarcaciones de recreo de la categoría C cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 12 m y 24 m, si se han utilizado normas armonizadas (también es posible efectuar un control interno del producto + ensayos supervisados);
- para componentes (también es posible: módulo B + E);
- en lo que respecta a la evaluación de la conformidad de las emisiones de escape y de los requisitos de ruido, se menciona una distinción entre, por una parte, los casos en que se han utilizado normas armonizadas y, por otra, los casos en que no se han utilizado. En este último caso, está justificado exigir un procedimiento de evaluación de la conformidad más riguroso que en el primer caso. Además, se suprime la posibilidad de utilizar datos de referencia para los ensayos de emisiones de ruido, por considerarse superflua, ya que nunca se ha utilizado.

3.9. **Comitología y actos delegados**

A fin de tener en cuenta las disposiciones del Tratado de Lisboa en lo que respecta a los actos delegados, se incluyen en la Directiva las normas relativas a la adopción de los actos delegados.

Base jurídica

La propuesta se basa en el artículo 95 del Tratado CE.

Principio de subsidiariedad

La Directiva 94/25/CEE es una Directiva de armonización total adoptada sobre la base del artículo 95 del Tratado de cara al establecimiento y el funcionamiento del mercado interior de las embarcaciones de recreo. La legislación nacional no puede imponer normas adicionales en lo que respecta a la construcción de las embarcaciones o a las emisiones sonoras y de escape de dichas embarcaciones que impliquen la modificación del producto o afecten a sus condiciones de introducción en el mercado. En consecuencia, por cuanto respecta a los requisitos relativos a la construcción y a las emisiones de escape, la revisión de las disposiciones de la Directiva 94/25/CEE es competencia exclusiva de la Unión. Por consiguiente, no se plantea la aplicación del principio de subsidiariedad a tenor del artículo 5, apartado segundo, del Tratado CE.

Cabe señalar que la revisión tiene por objeto aclarar a qué productos se aplica la Directiva, pero no se pretende introducir otras ampliaciones ni modificaciones. Por lo tanto, en este sentido tampoco se plantea la aplicación del principio de subsidiariedad a tenor del artículo 5, apartado segundo, del Tratado CE.

El respeto del principio de subsidiariedad podría plantearse en lo que respecta a las disposiciones dirigidas a mejorar el efectivo cumplimiento de la Directiva que se deben principalmente al nuevo marco jurídico (véase asimismo el apartado 3.7). La experiencia muestra que la sola acción de los Estados miembros no ha bastado para lograr una aplicación coherente y efectiva y la vigilancia del mercado. Por consiguiente, se plantea la cuestión del establecimiento de requisitos mínimos comunes obligatorios. Como consecuencia de la propuesta, esta actividad seguiría siendo competencia de las autoridades nacionales, pero se introducirían algunos requisitos generales a escala comunitaria para garantizar la igualdad de trato, condiciones justas para los agentes económicos y un nivel similar de protección para los ciudadanos de todos los Estados miembros.

Proporcionalidad

De acuerdo con el principio de proporcionalidad, las modificaciones propuestas no exceden de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos. Para preservar las ventajas del mercado único en el sector de las embarcaciones, todo cambio de la actual Directiva debe tratarse a nivel de la Unión. Si los Estados miembros actuaran por sí solos, se establecería una multiplicidad de requisitos que obstaculizarían y menoscabarían los avances del mercado único y muy

probablemente generarían confusión tanto para los consumidores como para los productores. Ello podría dar lugar a un aumento de los precios de venta, puesto que los productores tendrían que satisfacer los requisitos específicos de los Estados miembros.

Las modificaciones de la Directiva no imponen cargas ni costes innecesarios a la industria, especialmente a las pequeñas y medianas empresas, ni a las administraciones. Varias opciones están relacionadas con la mejora de la claridad de la Directiva actual sin introducir nuevos requisitos significativos que conlleven nuevos costes. En los casos en que las modificaciones tengan mayor impacto, el análisis de impacto de la opción sirve para determinar la respuesta más proporcionada a los problemas detectados.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Esta propuesta no tiene ninguna repercusión en el presupuesto de la UE.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

Derogación de disposiciones legales vigentes

La adopción de la propuesta dará lugar a la derogación de la Directiva 94/25/CE relativa a las embarcaciones de recreo.

Espacio Económico Europeo

La propuesta es pertinente para el Espacio Económico Europeo y, en consecuencia, debe hacerse extensiva a él.

2011/0197 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas

(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,

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 Europeo¹¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo¹³ se adoptó en el contexto del establecimiento del mercado interior para armonizar la seguridad de las embarcaciones de recreo en todos los Estados miembros y eliminar las barreras al comercio de dichas embarcaciones entre los Estados miembros.
- (2) Inicialmente, la Directiva 94/25/CE solo se aplicaba a las embarcaciones de recreo con una eslora mínima de 2,5 m y una eslora máxima de 24 m. La Directiva 2003/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16

¹¹ DO C [...] de [...], p. [...].

¹² DO C [...] de [...], p. [...].

¹³ DO L 164 de 30.6.1994, p. 15.

de junio 2003, por la que se modifica la Directiva 94/25/CE, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo¹⁴, amplió el ámbito de aplicación de la Directiva 94/25/CE, a fin de incluir las motos acuáticas e introdujo en la Directiva los requisitos en materia de protección del medio ambiente, adoptando límites de emisiones de escape (CO, HC, NOx y partículas) y niveles límite de ruido para los motores de propulsión, tanto para los motores de encendido por compresión como para los de encendido por chispa.

- (3) La Directiva 94/25/CE está basada en los principios del nuevo enfoque, tal como se establece en la Resolución del Consejo de 7 de mayo de 1985 relativa a una nueva aproximación en materia de armonización técnica y de normalización¹⁵. Por lo tanto, establece únicamente los requisitos esenciales de seguridad de las embarcaciones de recreo, mientras que los detalles técnicos los establecen el Comité Europeo de Normalización (CEN) y el Comité Europeo de Normalización Electrotécnica (Cenelec) de conformidad con la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y normas sobre los servicios de la sociedad de la información¹⁶. La conformidad con las normas armonizadas establecidas de este modo, cuyo número de referencia se publica en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, permite presumir que se satisfacen los requisitos de la Directiva 94/25/CE. La experiencia muestra que estos principios básicos han dado buenos resultados en este sector y deben mantenerse e incluso promoverse.
- (4) Sin embargo, los avances tecnológicos en el mercado han planteado nuevas cuestiones en lo que respecta a los requisitos medioambientales de la Directiva 94/25/CE. Para tener en cuenta esos avances y aclarar en qué marco pueden comercializarse los productos cubiertos por la presente Directiva, deben revisarse y mejorarse algunos aspectos de la Directiva 94/25/CE y, en aras de una mayor claridad, dicha Directiva debe sustituirse por la presente Directiva.
- (5) El Reglamento (CE) n° 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 productos¹⁷, establece disposiciones horizontales en materia de acreditación de los organismos de evaluación de la conformidad, del mercado CE y del marco de vigilancia del mercado de la Unión, así como de los controles de los productos que se introducen en el mercado de la Unión que también son aplicables a los productos cubiertos por la presente Directiva.
- (6) La Decisión n° 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos¹⁸, establece principios comunes y disposiciones de referencia a efectos de la legislación basada en los principios del nuevo enfoque. Para garantizar la coherencia con otra legislación sectorial sobre los productos, procede armonizar algunas disposiciones de la presente Directiva con las de dicha Decisión, siempre que las especificidades sectoriales no requieran una solución diferente. En consecuencia, algunas definiciones, las obligaciones generales de los agentes económicos, la presunción de conformidad, la objeción formal contra normas armonizadas, las reglas sobre el mercado CE, los requisitos de los organismos de evaluación de la conformidad y los procedimientos de notificación, así como las disposiciones sobre los procedimientos relativos a los productos que presenten un riesgo, deben armonizarse con dicha Decisión.
- (7) Con objeto de facilitar a los fabricantes y a las autoridades la aplicación de la presente Directiva, deben clarificarse el ámbito de aplicación y algunas definiciones de la Directiva 94/25/CE. En particular, debe clarificarse que los buques anfibios quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva. También es necesario especificar qué clase de canoas y kayaks quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva y clarificar que únicamente las motos acuáticas para fines deportivos y recreativos están cubiertas por la Directiva.
- (8) También es conveniente establecer una definición de «embarcación construida para uso personal» y de «importador privado» específica para este sector, a fin de facilitar la comprensión y aplicación uniforme de la Directiva.
- (9) Los productos cubiertos por la presente Directiva que se introduzcan en el mercado de la Unión o se pongan en servicio deben respetar la legislación pertinente de la Unión, y los agentes económicos deben ser responsables de la conformidad de los productos, con arreglo a la función que desempeñen respectivamente en la cadena de suministro, de modo que puedan garantizar un nivel elevado de protección del interés público, como la salud y la seguridad y la protección de los consumidores y del medio ambiente, y garantizar la competencia leal dentro del mercado de la Unión.
- (10) Todos los agentes económicos que intervienen en la cadena de suministro y distribución deben adoptar las medidas oportunas para asegurarse de que los productos cubiertos por la presente Directiva no entrañen

¹⁴ DO L 214 de 26.8.2003, p. 18.

¹⁵ DO C 136 de 4.6.1985, p. 1.

¹⁶ DO L 204 de 21.7.1998, p. 37.

¹⁷ DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

¹⁸ DO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

peligro para la seguridad y la salud de las personas, los bienes o el medio ambiente si se han construido y se mantienen de forma correcta, y de que únicamente se comercialicen productos que cumplan la legislación pertinente de la Unión. La presente Directiva debe establecer un reparto claro y proporcionado de las obligaciones correspondientes al papel de cada agente en el proceso de suministro y distribución.

- (11) Dado que algunas tareas solo puede realizarlas el fabricante, debe distinguirse claramente entre este y los agentes de las fases posteriores de la cadena de distribución. Además, es necesario distinguir claramente entre el importador y el distribuidor, pues el primero introduce productos de terceros países en el mercado de la Unión. Por lo tanto, el importador debe asegurarse de que dichos productos satisfacen los requisitos de la Unión aplicables.
- (12) El fabricante, que dispone de conocimientos detallados sobre el diseño y el proceso de producción, es el más indicado para llevar a cabo todo el procedimiento de evaluación de la conformidad. Por lo tanto, la evaluación de la conformidad debe seguir siendo obligación exclusiva del fabricante.
- (13) Es necesario velar por que los productos cubiertos por la presente Directiva procedentes de terceros países que entren en el mercado de la Unión satisfagan todos los requisitos de la Unión aplicables y, en particular, por que los fabricantes hayan llevado a cabo los procedimientos de evaluación adecuados con respecto a esos productos. Conviene establecer, por tanto, disposiciones para que los importadores garanticen que los productos que introducen en el mercado satisfacen los requisitos aplicables y que no introducen en el mercado productos que no cumplan dichos requisitos o que presenten un riesgo. Por el mismo motivo, debe preverse asimismo que los importadores se aseguren de que se han llevado a cabo los procedimientos de evaluación de la conformidad y de que está disponible el marcado de los productos y la documentación elaborada por los fabricantes para su inspección por parte de las autoridades de vigilancia del mercado.
- (14) Si el distribuidor comercializa un producto cubierto por la presente Directiva después de que el fabricante o el importador lo hayan introducido en el mercado, debe actuar con la diligencia debida para garantizar que su forma de tratar el producto no afecta negativamente a la conformidad de este. Cabe esperar tanto de los importadores como de los distribuidores que actúen con la diligencia debida por lo que respecta a los requisitos aplicables a la introducción en el mercado y la comercialización de los productos.
- (15) Al introducir en el mercado un producto cubierto por la presente Directiva, los importadores deben indicar en él su nombre y su dirección de contacto. Se deben contemplar excepciones en casos en que el tamaño o la naturaleza de un componente no permitan tal indicación.
- (16) Todo agente económico que introduzca un producto en el mercado con su propio nombre o marca comercial o lo modifique de manera que pueda afectar al cumplimiento de los requisitos aplicables, ha de ser considerado como fabricante y debe asumir las obligaciones del mismo.
- (17) Al estar próximos al mercado, los distribuidores e importadores deben participar en las tareas de vigilancia del mercado de las autoridades nacionales y estar dispuestos a participar activamente, facilitando a las autoridades competentes toda la información necesaria sobre el producto en cuestión.
- (18) La importación en la Unión de embarcaciones de recreo y de motos acuáticas procedentes de terceros países efectuada por particulares es una característica específica de este sector. Sin embargo, la Directiva 94/25/CE contiene únicamente disposiciones sobre las obligaciones de los importadores privados en lo que respecta a la realización de la evaluación de la conformidad (evaluación posterior a la fabricación). Por consiguiente, es necesario clarificar las demás obligaciones de los importadores privados, que, en principio, deben armonizarse con las del fabricante, aparte de algunas excepciones ligadas al carácter no comercial de sus actividades.
- (19) La garantía de la trazabilidad de un producto en toda la cadena de suministro contribuye a simplificar y hacer más eficaz la vigilancia del mercado. Un sistema de trazabilidad eficaz facilita la labor de identificación del agente económico responsable del suministro de un producto no conforme por parte de las autoridades de vigilancia del mercado.
- (20) En aras de la claridad y la coherencia con las demás directivas de nuevo enfoque, es necesario especificar explícitamente que los productos cubiertos por la presente Directiva únicamente podrán introducirse en el mercado o ponerse en servicio si cumplen el requisito general de no poner en peligro la seguridad y la salud de las personas, los bienes o el medio ambiente, y solo si cumplen los requisitos fundamentales establecidos en la presente Directiva.
- (21) Las opciones para reducir aún más los límites de emisiones de escape de los motores de las embarcaciones de recreo se han evaluado en el Informe sobre las posibilidades de seguir mejorando las características medioambientales de los motores de las embarcaciones de recreo, presentado con arreglo al artículo 2 de la Directiva 2003/44/CE, por la que se modifica la Directiva 94/25/CE, relativa a las embarcaciones de recreo¹⁹. En dicho informe se llega a la conclusión de que procede establecer límites más estrictos que los establecidos en la Directiva 2003/44/CE. Dichos límites han de establecerse en un nivel que refleje el desarrollo técnico de

¹⁹ COM(2007) 313 final.

tecnologías más limpias para los motores marinos y que permita avanzar hacia la armonización de los límites de emisiones de escape a escala mundial. En cambio, los límites de monóxido de carbono deben aumentarse, a fin de permitir una reducción significativa de otros contaminantes atmosféricos, velando al mismo tiempo por que los costes de aplicación sigan siendo proporcionados.

- (22) En función del tipo de combustible y de potencia, deben utilizarse los ciclos de ensayo para motores destinados a aplicaciones marinas descritos en las normas ISO pertinentes.
- (23) Los combustibles utilizados en los ensayos dirigidos a evaluar la conformidad con los límites de emisiones de escape han de reflejar la composición de los combustibles utilizados en el mercado de referencia; por consiguiente, los combustibles de ensayo europeos utilizados deben ser los homologados en la Unión. No obstante, habida cuenta de que cabe la posibilidad de que los fabricantes de terceros países no tengan acceso a los combustibles de referencia europeos, es necesario permitir que las autoridades de homologación acepten que algunos motores se sometan a ensayo con otros combustibles de referencia. No obstante, la elección de los combustibles de referencia debe limitarse a las especificaciones americanas y japonesas tal como se detallan en la norma ISO correspondientes, a fin de garantizar la calidad y la comparabilidad de los resultados de los ensayos.
- (24) Con objeto de contribuir a la protección del medio marino, conviene adoptar un requisito que exija la instalación obligatoria de depósitos en las embarcaciones dotadas de aseos.
- (25) Las estadísticas relativas a los accidentes muestran que el riesgo de accidentes en embarcaciones multicasco es muy bajo. A pesar de ese bajo riesgo, conviene prever que el riesgo de vuelco se contemple también en el caso de las embarcaciones multicasco, a fin de que únicamente cuando dichas embarcaciones multicasco no sean susceptibles de volcar no deban respetarse los requisitos relativos a la flotabilidad y a los medios de evacuación en caso de vuelco.
- (26) De conformidad con el principio de subsidiariedad, las disposiciones de la presente Directiva no deben afectar al derecho de los Estados miembros de establecer los requisitos que puedan estimar necesarios en relación con la navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente y la estructura de las vías navegables, y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que ello no requiera modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva.
- (27) El marcado CE, que indica la conformidad de un producto, es el resultado visible de todo un proceso que comprende la evaluación de la conformidad en sentido amplio. Los principios generales por los que se rige el marcado CE se establecen en el Reglamento (CE) nº 765/2008. Las normas que regulan la colocación del marcado CE en las embarcaciones, los componentes y los motores deben establecerse en la presente Directiva. Procede ampliar la obligación de colocar el marcado CE también en todos los motores intraborda y los motores mixtos sin escape integrado que se considere cumplen los requisitos básicos establecidos en la presente Directiva.
- (28) Es fundamental aclarar tanto a los fabricantes como a los usuarios que, al colocar el marcado CE en el producto, el fabricante declara que el producto cumple todos los requisitos aplicables y que asume la plena responsabilidad al respecto.
- (29) El marcado CE debe ser el único marcado de conformidad que indique que el producto contemplado en la presente Directiva es conforme con la legislación de armonización de la Unión. No obstante, pueden aplicarse otros marcados, siempre que estos contribuyan a mejorar la protección del consumidor y no estén cubiertos por la legislación de armonización de la Unión.
- (30) Para asegurarse del cumplimiento de los requisitos esenciales de seguridad, deben establecerse procedimientos adecuados de evaluación de la conformidad que el fabricante deberá aplicar. Dichos procedimientos deben establecerse tomando como referencia los módulos de evaluación de la conformidad establecidos en la Decisión nº 768/2008/CE. Dichos procedimientos deben adecuarse al nivel de riesgo que pueden presentar las embarcaciones, los motores y los componentes. En consecuencia, cada categoría de conformidad debe completarse con un procedimiento adecuado o con la opción entre diversos procedimientos equivalentes.
- (31) La experiencia ha demostrado que procede proponer una gama más amplia de módulos de evaluación de la conformidad en los siguientes casos: en embarcaciones de recreo de la categoría C cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 12 m y 24 m, si se han utilizado normas armonizadas, así como en sus componentes. En lo que respecta a la evaluación de la conformidad de las emisiones de escape y de los requisitos de ruido, cabe distinguir entre los casos en que se han utilizado las normas armonizadas y los casos en que no se han utilizado, ya que, en este último caso, está justificado exigir un procedimiento de evaluación de la conformidad más estricto. Además, se suprime la posibilidad de utilizar datos de referencia para los ensayos de emisiones de ruido, por considerarse superflua, ya que nunca se ha utilizado.
- (32) La Directiva 94/25/CE contiene normas relativas a la evaluación de las embarcaciones de recreo posterior a su fabricación; dicha evaluación podrá ser llevada a cabo por toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduzca el producto en el mercado en caso de que ni el fabricante ni su representante autorizado asuman las responsabilidades relativas a la conformidad del producto con lo dispuesto en la Directiva. Por

razones de coherencia, es conveniente ampliar el alcance de dicho procedimiento con objeto de que cubra no solo las embarcaciones de recreo, sino también las motos acuáticas. En aras de la claridad, debe especificarse en qué situaciones podrá utilizarse este procedimiento. Además, en caso de importación, su utilización debe limitarse a los casos de importación no comercial por importadores privados, a fin de prevenir la utilización abusiva de dicho procedimiento con fines comerciales. También es necesario ampliar la obligación de la persona que solicita la evaluación posterior a la fabricación de facilitar documentos al organismo notificado, a fin de garantizar una evaluación fiable de la conformidad del producto por dicho organismo notificado.

- (33) Dado que es necesario garantizar en toda la Unión unas prestaciones uniformemente elevadas de los organismos de evaluación de la conformidad de los productos cubiertos por la presente Directiva y que todos estos organismos tienen que desempeñar sus funciones al mismo nivel y en las mismas condiciones de competencia leal, deben establecerse requisitos obligatorios para los organismos de evaluación que deseen ser notificados con el fin de prestar servicios de evaluación de la conformidad con arreglo a la presente Directiva.
- (34) Con el fin de garantizar un nivel de calidad coherente en la evaluación de la conformidad de los productos cubiertos por la presente Directiva, no solo es necesario consolidar los requisitos que deben cumplir los organismos de evaluación de la conformidad que deseen ser notificados sino, además, establecer paralelamente los requisitos que deben cumplir las autoridades notificantes y demás organismos que participen en la evaluación, la notificación y la supervisión de los organismos notificados.
- (35) El Reglamento (CE) nº 765/2008 completa y refuerza el marco existente para la vigilancia del mercado de productos cubiertos por la legislación de armonización de la Unión, incluidos los productos cubiertos por la presente Directiva. Los Estados miembros deben organizar y llevar a cabo la vigilancia del mercado de dichos productos de conformidad con dicho Reglamento y, en su caso, con la Directiva 2001/95/CE.
- (36) Para aumentar la transparencia y reducir el tiempo de tramitación, es necesario mejorar el actual procedimiento de cláusulas de salvaguardia que permite a la Comisión examinar la justificación de las medidas que adopten los Estados miembros contra productos que consideren no conformes, con el fin de aumentar su eficacia y aprovechar los conocimientos que atesoran los Estados miembros.
- (37) El sistema actual debe complementarse con un procedimiento que permita a las partes interesadas estar informadas de las medidas tomadas en relación con los productos cubiertos por la presente Directiva que presenten un riesgo para la salud y la seguridad de las personas u otros problemas de protección del interés público. Ello debe permitir también a las autoridades de vigilancia del mercado, en cooperación con los agentes económicos pertinentes, actuar en una fase más temprana respecto a estos productos.
- (38) Si los Estados miembros y la Comisión están de acuerdo sobre la justificación de una medida adoptada por un Estado miembro, no es necesaria otra intervención de la Comisión.
- (39) Con objeto de tener en cuenta los nuevos progresos técnicos y las nuevas pruebas científicas, deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a efectos de modificar el punto 2 de la parte B y el punto 1 de la parte C del anexo I, con exclusión de las modificaciones directas o indirectas de los valores de las emisiones de escape o sonoras y de los números de Froude y del coeficiente de potencia/desplazamiento, y los anexos V, VII y IX. Es de especial importancia que la Comisión realice durante sus trabajos de preparación las consultas apropiadas, incluidas las consultas a expertos.
- (40) Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar una transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (41) Para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la presente Directiva, deben concederse competencias de ejecución a la Comisión. Dichas competencias han de ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo 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 Comisión²⁰.
- (42) El examen debe utilizarse para la adopción de actos que garanticen que la presente Directiva se aplica de una manera uniforme, en particular en lo que respecta a las disposiciones adicionales mencionadas en el artículo 25 sobre la conformidad de los procedimientos de evaluación y en lo que respecta a las categorías de diseño de embarcaciones, la chapa del constructor, la prevención de vertidos y las luces de navegación.
- (43) Con objeto de reforzar el seguimiento y la eficacia de la presente Directiva, conviene prever que los Estados miembros remitan un informe sobre la aplicación de la Directiva a la Comisión, la cual debería entonces redactar y publicar un resumen de los informes.
- (44) Los Estados miembros deben fijar normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de la presente Directiva y velar por su ejecución. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

²⁰ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

- (45) Para que los fabricantes y demás agentes económicos dispongan de tiempo suficiente para adaptarse a los requisitos establecidos por la presente Directiva, es necesario prever un período transitorio tras la entrada en vigor de la misma, durante el cual puedan introducirse en el mercado los productos que sean conformes a la Directiva 94/25/CEE.
- (46) Por consiguiente, debe derogarse la Directiva 94/25/CE.
- (47) Dado que el objetivo de la presente Directiva —a saber, garantizar un nivel elevado de protección de la salud humana y de protección del medio ambiente y, a la vez, garantizar el funcionamiento del mercado interior, estableciendo requisitos de seguridad armonizados para los productos cubiertos por la presente Directiva y requisitos mínimos de vigilancia del mercado— no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión y a los efectos de la Directiva, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO 1 DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 Objeto

La presente Directiva establece requisitos para el diseño y la fabricación de los productos mencionados en el artículo 2, apartado 1, y normas relativas a la libre circulación de dichos productos en la Unión.

Artículo 2 Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los siguientes productos:
 - a) las embarcaciones de recreo y embarcaciones semiacabadas;
 - b) las motos acuáticas,
 - c) los componentes mencionados en el anexo II cuando estén destinados a su introducción en el mercado de la Unión por separado, en lo sucesivo denominados «componentes»;
 - d) los motores de propulsión instalados o destinados específicamente a ser instalados sobre o en embarcaciones;
 - e) los motores de propulsión instalados sobre o en embarcaciones sujetos a una modificación importante del motor;
 - f) las embarcaciones que sean objeto de una conversión importante.
2. La presente Directiva no se aplicará a los siguientes productos:
 - a) por lo que respecta a los requisitos de diseño y construcción establecidos en la parte A del anexo I:
 - i) las embarcaciones destinadas exclusivamente a regatas, incluidas las de remo y las de entrenamiento de remo, denominadas así por el fabricante;
 - ii) las canoas y los kayacs diseñados para que puedan impulsarse únicamente mediante remos, las góndolas y las embarcaciones de pedales;
 - iii) las tablas de vela;
 - iv) las tablas de surf, incluidas las de motor;
 - v) el original de las embarcaciones históricas y las reproducciones individuales de embarcaciones históricas diseñadas antes de 1950, reconstruidas esencialmente con los materiales originales y denominadas así por el fabricante;
 - vi) las embarcaciones experimentales, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado de la Unión;
 - vii) las embarcaciones construidas para uso personal, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado de la Unión durante un período de cinco años;

- viii) las embarcaciones específicamente destinadas a ser tripuladas y a transportar pasajeros con fines comerciales, en particular las definidas en el artículo 2 de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹ y en el artículo 3 de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²², independientemente del número de pasajeros;
 - ix) los sumergibles;
 - x) los vehículos con colchón de aire;
 - xi) los hidroplaneadores;
 - xii) las embarcaciones de vapor de combustión externa que utilicen carbón, coque, madera, petróleo o gas a modo de combustible;
 - xiii) buques anfibios;
- b) por lo que respecta a los requisitos sobre emisiones de escape establecidos en la parte B del anexo I:
- i) motores de propulsión instalados o específicamente destinados a la instalación en los siguientes productos:
 - las embarcaciones destinadas exclusivamente a regatas, denominadas así por el fabricante;
 - las embarcaciones experimentales, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado de la Unión;
 - las embarcaciones específicamente destinadas a ser tripuladas y a transportar pasajeros con fines comerciales, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, en particular las embarcaciones definidas en el artículo 2 de la Directiva 2006/87/CE y en el artículo 3 de la Directiva 2009/45/CE, independientemente del número de pasajeros;
 - los sumergibles;
 - los vehículos con colchón de aire;
 - los hidroplaneadores;
 - los buques anfibios;
 - ii) el original y cada una de las reproducciones de motores de propulsión antiguos basados en un diseño anterior a 1950, no fabricados en serie y colocados en las embarcaciones contempladas en los incisos v) y vii) de la letra a);
 - iii) los motores de propulsión construidos para uso personal, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado de la Unión durante un período de cinco años;
- c) por lo que respecta a los requisitos sobre las emisiones sonoras restablecidos en la parte CE del anexo I:
- i) todas las embarcaciones mencionadas en la letra b);
 - ii) las embarcaciones construidas para uso personal, siempre que no se introduzcan posteriormente en el mercado de la Unión durante un período de cinco años;
3. El hecho de que la misma embarcación pueda utilizarse con fines de fletamiento o de entrenamiento para la navegación de recreo no impedirá su inclusión en la presente Directiva cuando se introduzca en el mercado de la Unión con fines recreativos.

Artículo 3 *Definiciones*

A los efectos de la presente Directiva se aplicarán las siguientes definiciones:

1. «embarcación»: toda embarcación de recreo o moto acuática;
2. «embarcación de recreo»: toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 m, medida con arreglo a las normas aplicables y proyectada para fines deportivos o recreativos;

²¹ DO L 389 de 30.12.2006, p. 1.

²² DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

3. «moto acuática»: embarcación proyectada para fines deportivos o recreativos, de menos de 4 m de eslora que utilice un motor de combustión interna con una bomba de chorro de agua como fuente principal de propulsión y proyectada para ser manejada por una o más personas sentadas, de pie o de rodillas sobre los límites de un casco (y no dentro de él);
4. «embarcación construida para uso personal»: embarcación construida por su futuro usuario para su uso personal y que no haya sido construida ni íntegra ni parcialmente por un agente económico en virtud de un acuerdo contractual;
5. «motor de propulsión»: todo motor de combustión interna y encendido por chispa o por compresión utilizado con fines de propulsión;
6. «modificación importante del motor»: modificación de un motor que pueda dar lugar a que el motor supere los límites de emisión que figuran en la parte B del anexo I o aumente la potencia nominal del motor en más de un 15 %;
7. «conversión importante de la embarcación»: una conversión de la embarcación que modifique el medio de propulsión de la embarcación, conlleve una modificación importante del motor o altere de tal modo la embarcación que se considere una nueva embarcación;
8. «medio de propulsión»: todo sistema mecánico destinado a impulsar la embarcación;
9. «familia de motores»: agrupación de motores del fabricante que, por su diseño, tienen similares características de emisiones de escape o sonoras y se ajustan a los requisitos para las emisiones de escape o sonoras que establece la presente Directiva;
10. «comercialización»: todo suministro, remunerado o gratuito, de un producto para su distribución, consumo o utilización en el mercado de la Unión;
11. «introducción en el mercado»: la primera comercialización de un producto en el mercado de la Unión;
12. «puesta en servicio»: la primera utilización de un producto cubierto por la Directiva por parte de su usuario final en la Unión;
13. «fabricante»: toda persona física o jurídica que fabrica un producto o que manda diseñar o fabricar ese producto y lo comercializa con su nombre o marca comercial;
14. «representante autorizado»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que ha recibido un mandato por escrito de un fabricante para actuar en su nombre en tareas específicas;
15. «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduce en el mercado de la Unión un producto de un tercer país;
16. «importador privado»: toda persona física o jurídica que, en el curso de una actividad no comercial, importa a la Unión un producto de un tercer país con intención de ponerlo en servicio para su propio uso;
17. «distribuidor»: toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o el importador, que comercializa un producto;
18. «agentes económicos»: el fabricante, el representante autorizado, el importador y el distribuidor;
19. «norma armonizada»: norma adoptada por uno de los organismos europeos de normalización que figuran en el anexo I de la Directiva 98/34/CE sobre la base de una solicitud presentada por la Comisión, de conformidad con el artículo 6 de dicha Directiva;
20. «acreditación»: la acreditación tal como se define en el artículo 2, apartado 10, del Reglamento (CE) nº 765/2008;
21. «organismo nacional de acreditación»: el organismo de acreditación tal como se define en el artículo 2, apartado 11, del Reglamento (CE) nº 765/2008;
22. «evaluación de la conformidad»: proceso por el que se demuestra si se han cumplido los requisitos de la presente Directiva en relación con un producto;
23. «organismo de evaluación de la conformidad»: organismo que desempeña actividades de evaluación de la conformidad que incluyen calibración, ensayo, certificación e inspección;
24. «recuperación»: cualquier medida destinada a obtener la devolución de un producto ya puesto a disposición del usuario final;
25. «retirada», toda medida destinada a impedir la comercialización de un producto de construcción que se encuentra en la cadena de suministro;
26. «vigilancia del mercado»: actividades llevadas a cabo y medidas tomadas por las autoridades públicas para velar por que los productos cumplan los requisitos legales establecidos por la legislación de armonización

de la Unión y no entrañen un riesgo para la salud y la seguridad o para otros asuntos relacionados con la protección del interés público;

27. «marcado CE»: marcado por el que el fabricante indica que el producto es conforme con todos los requisitos aplicables establecidos en la legislación de armonización de la Unión que prevé su colocación;
28. «legislación de armonización de la Unión»: toda legislación de la Unión que armonice las condiciones de comercialización de los productos.

Artículo 4 *Requisitos básicos*

1. Los productos mencionados en el artículo 2, apartado 1, podrán comercializarse o ponerse en servicio para un uso que responda al fin a que se destinaron, únicamente si no entrañan peligro alguno para la seguridad y la salud de las personas y los bienes ni para el medio ambiente si se han construido y se mantienen de forma correcta, y solo si cumplen los requisitos esenciales aplicables enunciados en el anexo I.
2. Los Estados miembros velarán por que los productos mencionados en el artículo 2, apartado 1, se introduzcan en el mercado o se pongan en servicio únicamente si cumplen los requisitos indicados en el apartado 1.

Artículo 5 *Disposiciones nacionales sobre navegación*

Las disposiciones de la presente Directiva no excluyen la posibilidad de que los Estados miembros adopten disposiciones sobre navegación en determinadas aguas con el fin de proteger el medio ambiente y la estructura de las vías navegables y de garantizar la seguridad de estas últimas, siempre que dichas disposiciones no requieran modificar las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva.

Artículo 6 *Libre circulación*

1. Los Estados miembros no impedirán la comercialización o la puesta en servicio en su territorio de las embarcaciones que se ajusten a la presente Directiva.
2. Los Estados miembros no impedirán la comercialización de embarcaciones semiacabadas si el fabricante o el importador declara, de conformidad con lo dispuesto en la parte A del anexo III, que están destinadas a ser ultimadas por terceros.
3. Los Estados miembros no impedirán la comercialización o la puesta en servicio de componentes que sean conformes con lo dispuesto en la presente Directiva y que estén destinados a ser incorporados a una embarcación, de acuerdo con la declaración del fabricante o del importador mencionado en la parte B del anexo III.
4. Los Estados miembros no impedirán la comercialización o la puesta en servicio de ninguno de los siguientes productos:
 - a) los motores de propulsión, instalados o no en la embarcación, que sean conformes con la presente Directiva;
 - b) los motores homologados con arreglo a la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²³ que sean conformes con los límites de emisiones de escape de las fases fase IIIA, IIIB o IV en los motores de encendido por compresión utilizados en aplicaciones distintas de la propulsión de barcos de navegación interior, locomotoras y automotores, tal como se establece en el punto 4.1.2. del anexo I de la citada Directiva;
 - c) los motores homologados con arreglo a la Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴, cuando el fabricante declare, de conformidad con el punto 9 del anexo IV, que el motor cumplirá los requisitos sobre emisiones de escape de la presente Directiva una vez instalado en una embarcación con arreglo a las instrucciones facilitadas por el fabricante.
5. Los Estados miembros no obstaculizarán la presentación en ferias comerciales, exposiciones, demostraciones y otras manifestaciones similares de los productos mencionados en el artículo 2, apartado 1, que no se ajusten a la presente Directiva, siempre que un cartel visible indique claramente que dichos productos no se comercializarán ni pondrán en servicio hasta que se establezca su conformidad.

²³ DO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

²⁴ DO L 275 de 20.10.2005, p. 1.

CAPÍTULO II OBLIGACIONES DE LOS AGENTES ECONÓMICOS

Artículo 7

Obligaciones de los fabricantes

1. Cuando introduzcan sus productos en el mercado, los fabricantes se asegurarán de que estos se han diseñado y fabricado de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I.
2. Los fabricantes elaborarán la documentación técnica con arreglo al artículo 26 y aplicarán o mandarán aplicar el procedimiento de evaluación de la conformidad pertinente con arreglo a los artículos 20 a 23 y al artículo 25.

Cuando se haya demostrado la conformidad de un producto con los requisitos aplicables mediante este procedimiento, los fabricantes elaborarán una declaración UE de conformidad, tal como se contempla en el artículo 16, y colocarán el marcado CE, tal como se establece en el artículo 18, apartado 1.
3. Los fabricantes conservarán la documentación técnica y una copia de la declaración UE de conformidad durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado.
4. Los fabricantes se asegurarán de que existan procedimientos para que la producción en serie mantenga su conformidad. Deberán tomarse debidamente en consideración los cambios en el diseño o las características del producto y los cambios en las normas armonizadas con arreglo a las cuales se declara la conformidad de un producto.

Siempre que se considere oportuno con respecto a los riesgos presentados por un producto, con vistas a la protección de la salud y la seguridad de los consumidores, los fabricantes someterán a ensayo muestras de los productos comercializados, investigarán y, en su caso, mantendrán un registro de las reclamaciones, los productos no conformes y los retirados, y mantendrán informados a los distribuidores de cualquier seguimiento que se haya realizado.
5. Los fabricantes se asegurarán de que sus productos llevan un número de tipo, lote o serie o cualquier otro elemento que permita su identificación o, si el tamaño o la naturaleza del componente no lo permite, de que la información requerida figura en el envase o en un documento que acompañe al producto, con arreglo al punto 2.1 de la parte A del anexo I.
6. Los fabricantes indicarán su nombre, su nombre comercial registrado o marca comercial registrada y su dirección de contacto en el producto o, cuando no sea posible, en su envase o en un documento que lo acompañe. La dirección indicará un punto único de contacto con el fabricante.
7. Los fabricantes garantizarán que el producto vaya acompañado de las instrucciones y de la información relativa a la seguridad en una lengua fácilmente comprensible para los consumidores y demás usuarios finales, según lo que decida el Estado miembro de que se trate.
8. Los fabricantes que consideren o tengan motivos para pensar que un producto que han introducido en el mercado no es conforme con la presente Directiva adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para hacerlo conforme, retirarlo o, si procede, pedir su devolución. Además, cuando el producto presente un riesgo, informarán inmediatamente de ello a las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros en los que hayan comercializado el producto en cuestión y darán detalles, en particular, sobre la no conformidad y las medidas adoptadas.
9. Sobre la base de una solicitud motivada de la autoridad nacional competente, los fabricantes facilitarán toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del producto en un lenguaje que dicha autoridad nacional competente pueda comprender fácilmente. Cooperarán con dicha autoridad, a petición suya, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que planteen los productos que hayan introducido en el mercado.

Artículo 8

Representantes autorizados

1. Un fabricante podrá designar, mediante mandato escrito, a un representante autorizado.
2. Las obligaciones establecidas en el artículo 7, apartado 1, y la elaboración de la documentación técnica del producto no formarán parte del mandato del representante autorizado.
3. Los representantes autorizados efectuarán las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. El mandato deberá permitir al representante autorizado realizar como mínimo las tareas siguientes:

- a) conservar la declaración UE de conformidad y la documentación técnica a disposición de las autoridades nacionales de vigilancia durante un período de diez años después de la introducción del producto en el mercado;
- b) sobre la base de una solicitud motivada de la autoridad nacional competente, facilitar a dicha autoridad toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del producto;
- c) cooperar con las autoridades nacionales competentes, a petición de estas, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que planteen los productos objeto de su mandato.

Artículo 9

Obligaciones de los importadores

1. Los importadores solo introducirán en el mercado de la Unión productos conformes.
2. Antes de introducir un producto en el mercado los importadores se asegurarán de que el fabricante ha llevado a cabo la debida evaluación de conformidad. Garantizarán que el fabricante ha elaborado la documentación técnica, que el producto lleva el marcado CE y que va acompañado de los documentos necesarios con arreglo al artículo 16 y al punto 2.5 de la parte A del anexo I, al punto 4 de la parte B del anexo I y al punto 2 de la parte C del anexo I, y que el fabricante ha respetado los requisitos establecidos en el artículo 7, apartados 5 y 6.

Si un importador considera o tiene motivos para creer que un producto no cumple los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I, no lo introducirá en el mercado hasta que sea conforme. Además, si el producto presenta un riesgo, el importador informará de ello al fabricante y a las autoridades de vigilancia del mercado.
3. Los importadores indicarán su nombre, su nombre comercial registrado o marca comercial registrada y su dirección de contacto en el producto o, en el caso de componentes en que no sea posible, en su envase o en un documento que lo acompañe.
4. Los importadores garantizarán que el producto vaya acompañado de las instrucciones y la información relativa a la seguridad en una o varias lenguas fácilmente comprensible(s) para los consumidores y otros usuarios finales, según lo que determine el Estado miembro de que se trate.
5. Mientras sean responsables de un producto, los importadores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometen el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I.
6. En todos los casos en que sea adecuado, dados los riesgos que presenta un producto, los importadores protegerán la salud y la seguridad de los consumidores, efectuarán pruebas por muestreo de los productos comercializados, investigarán y, en su caso, llevarán un registro de las quejas, de los productos no conformes y de las retiradas de productos y mantendrán informados a los distribuidores de este seguimiento.
7. Los importadores que consideren o tengan motivos para pensar que un producto que han introducido en el mercado no es conforme con la presente Directiva, adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para hacerlo conforme, retirarlo o, si procede, pedir su devolución. Además, cuando el producto presente un riesgo, los importadores informarán inmediatamente de ello a las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros en los que hayan comercializado el producto en cuestión y darán detalles, en particular, sobre la no conformidad y las medidas adoptadas.
8. Durante un período de diez años desde la comercialización del producto, los importadores mantendrán una copia de la declaración UE de conformidad a disposición de las autoridades de vigilancia del mercado y se asegurarán de que, previa petición, dichas autoridades reciban una copia de la documentación técnica.
9. Sobre la base de una solicitud motivada de la autoridad nacional competente, los importadores facilitarán toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de un producto en una lengua que dicha autoridad pueda comprender fácilmente. Cooperarán con dicha autoridad, a petición suya, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que plantean los productos que han introducido en el mercado.

Artículo 10

Obligaciones de los distribuidores

1. Al comercializar un producto, los distribuidores actuarán con la debida cautela respecto a los requisitos de la presente Directiva.
2. Antes de comercializar un producto, los distribuidores se asegurarán de que lleva la marca CE y va acompañado de los documentos exigidos en el artículo 7, apartado 7, en el artículo 16 y en el punto 2.5 de

la parte A del anexo I, en el punto 4 de la parte B del anexo I y en el punto 2 de la parte C del anexo I, así como de las instrucciones y la información relativa a la seguridad, en una o varias lenguas fácilmente comprensible(s) para los consumidores y demás usuarios finales del Estado miembro en el que se comercialice el producto y de que el fabricante y el importador han respetado los requisitos enunciados en el artículo 7, apartados 5 y 6, y en el artículo 9, apartado 3.

Si un distribuidor considera o tiene motivos para creer que un producto no cumple los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I, no lo introducirá en el mercado hasta que sea conforme. Además, cuando el producto presente un riesgo, el distribuidor informará de ello al fabricante o al importador, así como a las autoridades de vigilancia del mercado.

3. Mientras sean responsables de un producto, los distribuidores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometen el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I.
4. Los distribuidores que consideren o tengan motivos para pensar que un producto que han comercializado no es conforme con la presente Directiva, velarán por que se adopten las medidas correctoras necesarias para hacerlo conforme, retirarlo o pedir su devolución, si procede. Además, cuando el producto presente un riesgo, informarán inmediatamente de ello a las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros en los que hayan comercializado el producto en cuestión y darán detalles, en particular, sobre la no conformidad y las medidas adoptadas.
5. Sobre la base de una solicitud motivada de una autoridad nacional competente, los distribuidores facilitarán a dicha autoridad toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del producto. Cooperarán con dicha autoridad, cuando esta lo solicite, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que plantean los productos que han comercializado.

Artículo 11

Casos en los que las obligaciones de los fabricantes se aplican a los importadores y los distribuidores

A los efectos de la presente Directiva, se considerará fabricante y, por consiguiente, estará sujeto a las obligaciones del fabricante con arreglo al artículo 7, a un importador o distribuidor cuando introduzca un producto en el mercado con su nombre o marca comercial o modifique un producto que ya se haya introducido en el mercado de forma que pueda quedar afectada su conformidad con la presente Directiva.

Artículo 12

Obligaciones de los importadores privados

1. Si ni el fabricante ni su representante autorizado establecido en la Unión asumen las responsabilidades relativas a la conformidad del producto con lo dispuesto en la presente Directiva, un importador privado deberá cumplir o hacer cumplir lo dispuesto en el artículo 7, apartados 1 a 4 y 7 y 9.
2. Si no puede obtenerse del fabricante la documentación técnica, el importador privado hará que se elabore recurriendo a tal fin a los conocimientos especializados pertinentes, que podrán obtenerse de un organismo notificado que no participe en la evaluación de la conformidad del producto de que se trate.
3. El importador privado se asegurará de que el nombre y la dirección del organismo notificado que haya realizado la evaluación de la conformidad del producto figura en el producto.

Artículo 13

Identificación de los agentes económicos

1. Los agentes económicos identificarán, previa solicitud, ante las autoridades de vigilancia del mercado:
 - a) cualquier agente económico que les haya suministrado un producto;
 - b) cualquier agente económico al que hayan suministrado un producto.

Los agentes económicos estarán en condiciones de presentar la información a que se refiere el párrafo primero durante un período de diez años a partir de la fecha en que hayan suministrado el producto.

2. Previa solicitud, los importadores privados identificarán ante las autoridades de vigilancia del mercado al agente económico que les haya suministrado el producto;
Los importadores privados deberán poder presentar la información indicada en el párrafo primero durante un período de diez años a partir de la fecha en que se les haya suministrado el producto.

CAPÍTULO III CONFORMIDAD DEL PRODUCTO

Artículo 14 Presunción de conformidad

Se presumirá que los productos conformes con normas armonizadas o partes de ellas, cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, cumplen los requisitos que contemplan dichas normas o partes de ellas establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I.

Artículo 15 Objeción formal contra normas armonizadas

1. Cuando un Estado miembro o la Comisión consideren que una norma armonizada no satisface plenamente los requisitos que contempla y que están establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I, la Comisión o el Estado miembro en cuestión plantearán el asunto ante el Comité creado con arreglo al artículo 5 de la Directiva 98/34/CE y expondrán sus argumentos. Tras consultar con los organismos europeos de normalización pertinentes, dicho Comité emitirá su dictamen sin demora.
2. A la luz del dictamen del Comité, la Comisión decidirá publicar, no publicar, publicar con restricciones, mantener o mantener con restricciones en el *Diario Oficial de la Unión Europea* las referencias a la norma armonizada en cuestión, o retirarlas de él.
3. La Comisión informará al organismo de normalización europeo interesado y, en su caso, solicitará la revisión de las normas armonizadas en cuestión.

Artículo 16 Declaración UE de conformidad

1. En la declaración UE de conformidad constará que se ha demostrado el cumplimiento de los requisitos especificados en el artículo 4, apartado 1 y en el anexo I.
2. La declaración UE de conformidad se ajustará al modelo establecido en el anexo IV de la presente Directiva, contendrá los elementos especificados en los módulos correspondientes establecidos en el anexo II de la Decisión 768/2008/CE y se mantendrá permanentemente actualizada. Se traducirá a la lengua o las lenguas requeridas por el Estado miembro en el que se comercialice o ponga en servicio el producto.
3. Al elaborar una declaración UE de conformidad, el fabricante o el importador privado asumirán la responsabilidad de la conformidad del producto.
4. La declaración UE de conformidad deberá siempre acompañar a los siguientes elementos:
 - a) la embarcación, y deberá estar incluida en el manual del propietario mencionado en el punto 2.5 de la parte A del anexo I;
 - b) los componentes destinados a ser introducidos en el mercado por separado;
 - c) los motores de propulsión, y deberá estar incluida en el manual del propietario mencionado en el punto 4 de la parte B del anexo I;

Artículo 17 Principios generales del mercado CE

El mercado CE estará sujeto a los principios generales contemplados en el artículo 30 del Reglamento (CE) nº 765/2008.

Artículo 18 Productos sujetos al mercado CE

1. Los productos indicados a continuación deberán llevar el marcado CE cuando se comercialicen o pongan en servicio:
 - a) las embarcaciones y los componentes que se consideren conformes con los correspondientes requisitos establecidos en el anexo I;
 - b) los motores fueraborda que se consideren conformes con los requisitos básicos que figuran en las partes B y C del anexo I;

- c) los motores mixtos con escape integrado que se consideren conformes con los requisitos básicos que figuran en las partes B y C del anexo I;
 - d) los motores intraborda o mixtos sin escape integrado que se consideren conformes con los requisitos sobre emisiones de escape establecidos en las partes B y C del anexo I;
2. Los Estados miembros presumirán que los productos mencionados en el apartado 1 que lleven el marcado CE cumplen la presente Directiva.

Artículo 19

Reglas y condiciones para la colocación del marcado CE

1. El marcado CE se colocará en los productos mencionados en el artículo 18, apartado 1, de manera visible, legible e indeleble. En el caso de los componentes, cuando ello no sea posible o no esté justificado debido a las dimensiones o la naturaleza del producto, se colocará en el embalaje y en los documentos de acompañamiento.
2. El marcado CE se colocará antes de la introducción del producto en el mercado o de su puesta en servicio. El marcado CE y el número de identificación mencionado en el apartado 3 podrán ir seguidos de un pictograma o de cualquier otra marca que indique un riesgo o uso especial.
3. El marcado CE irá seguido del número de identificación del organismo notificado cuando este participe en la fase de control de la producción.

El número de identificación del organismo notificado será colocado por el propio organismo o, siguiendo las instrucciones de este, por el fabricante o su representante autorizado.

CAPÍTULO IV EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

Artículo 20

Procedimientos de evaluación de la conformidad aplicables

1. Antes de introducir en el mercado los productos mencionados en el artículo 2, apartado 1, el fabricante o su representante autorizado deberán aplicar el procedimiento establecido en los módulos mencionados en los artículos 21, 22 y 23.
2. El importador privado deberá aplicar el procedimiento contemplado en el artículo 24 antes de poner en servicio un producto mencionado en el artículo 2, apartado 1, en caso de que ni el fabricante ni su representante autorizado hayan efectuado el procedimiento de evaluación de la conformidad del producto de que se trate.
3. Toda persona que introduzca en el mercado o ponga en servicio un motor o una embarcación después de una modificación o transformación importante de los mismos, o toda persona que cambie el fin al que se destinó una embarcación no cubierta por la Directiva a fin de lograr que se halle dentro de su ámbito de aplicación, aplicará el procedimiento contemplado en el artículo 24 antes de la introducción del producto en el mercado o de su puesta en servicio.
4. Toda persona que introduzca en el mercado una embarcación construida para su propio uso antes del final del período de cinco años mencionado en el artículo 2, apartado 2, letra a), inciso vii), aplicará el procedimiento contemplado en el artículo 24 antes de la introducción del producto en el mercado o de su puesta en servicio.

Artículo 21

Diseño y construcción

1. Por lo que respecta al diseño y construcción de embarcaciones de recreo, se aplicarán los procedimientos establecidos en la Decisión nº 768/2008/CE indicados a continuación.
 - a) Para las categorías A y B mencionadas en el punto 1 de la parte A del anexo I:
 - i) En embarcaciones de recreo cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 m y 12 m, uno de los siguientes módulos:
 - módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado del producto);
 - módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F;
 - módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);

- módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).
 - ii) En embarcaciones de recreo cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 12 m y 24 m, uno de los siguientes módulos:
 - módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F;
 - módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
 - módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).
 - b) Para la categoría C mencionada en el punto 1 de la parte A del anexo I:
 - i) En embarcaciones de recreo cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 m y 12 m, uno de los siguientes módulos:
 - si se cumplen las normas armonizadas relativas a los puntos 3.2 y 3.3 de la parte A del Anexo I: módulo A (control interno de la producción); módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado del producto); módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F; módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad) o módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad);
 - si no se cumplen las normas armonizadas relativas a los puntos 3.2 y 3.3 de la parte A del Anexo I: módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado del producto); módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F; módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad) o módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad);
 - ii) En embarcaciones de recreo cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 12 m y 24 m, uno de los siguientes módulos:
 - si se cumplen las normas armonizadas relativas a los puntos 3.2 y 3.3 de la parte A del Anexo I: módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado del producto); módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F; módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad); o módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).
 - si no se cumplen las normas armonizadas relativas a los puntos 3.2 y 3.3 de la parte A del Anexo I: módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F; módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad) o módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad);
 - c) Para la categoría D mencionada en el punto 1 de la parte A del anexo I:
 - i) En embarcaciones de recreo cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 m y 24 m, uno de los siguientes módulos:
 - módulo A (control interno de la producción);
 - módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado del producto);
 - módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F;
 - módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
 - módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).
- 2. Por lo que respecta al diseño y construcción de motos acuáticas, se aplicará cualquiera de los procedimientos establecidos en el anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE:
 - a) módulo A (control interno de la producción)
 - b) módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado del producto);
 - c) módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F;
 - d) módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
 - e) módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).
- 3. Por lo que respecta al diseño y la construcción de componentes, se aplicará uno de los procedimientos establecidos en el anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE:
 - a) módulo B (examen EU de tipo) junto con el módulo C, D, E o F;
 - b) módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
 - c) módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

Artículo 22
Emisiones de escape

Por lo que respecta a las emisiones de escape, para los productos mencionados en el artículo 2, apartado 1, letras d) y e), el fabricante del motor o su representante autorizado en la Unión aplicarán los procedimientos establecidos en la Decisión nº 768/2008/CE indicados a continuación.

- a) Cuando los ensayos se realicen utilizando la norma armonizada, uno de los siguientes módulos:
 - i) módulo B (examen UE de tipo) junto con el módulo C, D, E o F;
 - ii) módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
 - iii) módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).
- b) Cuando los ensayos se realicen utilizando la norma armonizada, el módulo B junto con el módulo C1.

Artículo 23
Emisiones sonoras

1. Por lo que respecta a las emisiones sonoras en embarcaciones de recreo con motor mixto sin escape integrado o con instalaciones de motor de propulsión intraborda, así como en embarcaciones de recreo con motor mixto sin escape integrado o con instalaciones de motor de propulsión intraborda que sean objeto de una conversión importante y posteriormente se introduzcan en el mercado de la Unión en un período de cinco años a partir de la conversión, el fabricante de la embarcación o su representante autorizado establecido en la Unión aplicará los procedimientos establecidos en la Decisión nº 768/2008/CE indicados a continuación.

- a) Cuando los ensayos se realicen utilizando la norma armonizada de medición de sonidos, uno de los siguientes módulos:
 - i) módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado del producto);
 - ii) módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
 - iii) módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).
- b) Cuando los ensayos se realicen utilizando la norma armonizada de medición de sonidos, el módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad).
- c) Cuando se emplee para la evaluación el número de Froude y el método del coeficiente potencia/desplazamiento:
 - i) módulo A (control interno de la producción);
 - ii) módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
 - iii) módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).

2. Por lo que respecta a las emisiones sonoras de las motos acuáticas y de los motores fueraborda y mixtos con escape integrado destinados a ser instalados en una embarcación de recreo, el fabricante de la moto acuática o del motor aplicará los procedimientos establecidos en el anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE indicados a continuación.

- a) Cuando los ensayos se realicen utilizando la norma armonizada de medición de sonidos:
 - i) módulo A1 (control interno de la producción más ensayo supervisado del producto);
 - ii) módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);
 - iii) módulo H (conformidad basada en el pleno aseguramiento de la calidad).
- b) Cuando los ensayos se realicen utilizando la norma armonizada de medición de sonidos, el módulo G (conformidad basada en la verificación por unidad);

Artículo 24
Evaluación posterior a la fabricación

La evaluación posterior a la fabricación mencionada en el artículo 20, apartados 2, 3 y 4, se efectuará tal como se establece en el anexo V.

Artículo 25
Requisitos suplementarios

1. Cuando se utilice el módulo B del anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE, el examen UE de tipo se efectuará de la forma indicada en el segundo inciso del punto 2 de dicho módulo.

Un tipo de producción mencionado en el módulo B podrá abarcar distintas variantes del producto siempre que las diferencias entre las variantes no afecten al nivel de seguridad y a los demás requisitos referentes al funcionamiento del producto.
2. Cuando se utilice el módulo A1 del anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE, los controles de los productos se efectuarán en una o en varias de las embarcaciones representativas de la producción del fabricante y se aplicarán los requisitos suplementarios establecidos en el anexo VI de la presente Directiva.
3. No será aplicable la posibilidad de recurrir a los organismos internos acreditados mencionados en los módulos A1 y C1 del anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE.
4. Cuando se utilice el módulo F del anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE, para la evaluación de la conformidad con los requisitos sobre emisiones de escape se aplicará el procedimiento descrito en el anexo VII de la presente Directiva.
5. Cuando se utilice el módulo C del anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE, por lo que respecta a la evaluación de la conformidad con los requisitos sobre emisiones de escape de la presente Directiva, y en caso de que el fabricante no aplique un sistema de calidad pertinente conforme a lo descrito en el módulo H del anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE, un organismo notificado elegido por el fabricante realizará o hará que se realicen los controles del producto a intervalos aleatorios determinados por dicho organismo a fin de comprobar la calidad del control interno del producto. En caso de que resulte insatisfactorio el nivel de calidad o se considere necesario verificar la validez de los datos presentados por el fabricante, se aplicará el procedimiento establecido en el anexo VIII de la presente Directiva.

Artículo 26
Documentación técnica

1. La documentación técnica mencionada en el artículo 7, apartado 2, comprenderá todos los datos o detalles pertinentes acerca de los medios utilizados por el fabricante para asegurarse de que el producto cumple los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I. En particular, incluirá los documentos indicados en el anexo IX.
2. La documentación técnica deberá permitir la comprensión del diseño, la fabricación y el funcionamiento del producto, así como la evaluación de la conformidad del mismo con lo dispuesto en la presente Directiva.

CAPÍTULO V
NOTIFICACIÓN DE LOS ORGANISMOS
DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

Artículo 27
Notificación

Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos autorizados a realizar tareas de evaluación de la conformidad para terceros con arreglo a la presente Directiva.

Artículo 28
Autoridades notificantes

1. Los Estados miembros designarán a una autoridad notificante que será responsable del establecimiento y la aplicación de los procedimientos necesarios para evaluar y notificar a los organismos de evaluación de la conformidad a efectos de la presente Directiva, así como de la supervisión de los organismos notificados, incluido el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 34.
2. Los Estados miembros podrán encomendar la evaluación y la supervisión contempladas en el apartado 1 a un organismo nacional de acreditación, en el sentido del Reglamento (CE) nº 765/2008 y con arreglo al mismo.
3. Cuando la autoridad notificante delegue o encomiende de cualquier otro modo la evaluación, la notificación o la supervisión contempladas en el apartado 1 a un organismo que no sea entidad pública, el organismo deberá ser una entidad jurídica y cumplirá *mutatis mutandis* los requisitos establecidos en el artículo 29. Además, este organismo adoptará las disposiciones pertinentes para asumir las responsabilidades derivadas de sus actividades.

4. La autoridad notificante asumirá la plena responsabilidad de las funciones realizadas por el organismo contemplado en el apartado 3.

Artículo 29

Requisitos relativos a las autoridades notificantes

1. Las autoridades notificantes se establecerán de forma que no exista ningún conflicto de interés con los organismos de evaluación de la conformidad.
2. Las autoridades notificantes se organizarán y gestionarán de manera que se preserve la objetividad e imparcialidad de sus actividades.
3. Las autoridades notificantes se organizarán de forma que toda decisión relativa a la notificación del organismo de evaluación de la conformidad sea adoptada por personas competentes distintas de las que llevaron a cabo la evaluación.
4. Las autoridades notificantes no ofrecerán ni ejercerán ninguna actividad que efectúen los organismos de evaluación de la conformidad ni ningún servicio de consultas de carácter comercial o competitivo.
5. Las autoridades notificantes preservarán la confidencialidad de la información obtenida.
6. Las autoridades notificantes dispondrán de suficiente personal competente para efectuar adecuadamente sus tareas.

Artículo 30

Obligación de información de las autoridades notificantes

Los Estados miembros informarán a la Comisión de sus procedimientos de evaluación y notificación de los organismos de evaluación de la conformidad y de supervisión de los organismos notificados, así como de cualquier cambio al respecto.

La Comisión pondrá a disposición pública esa información.

Artículo 31

Requisitos relativos a los organismos notificados

1. A efectos de la notificación con arreglo a la presente Directiva, los organismos de evaluación de la conformidad deberán cumplir los requisitos establecidos en los apartados 2 a 11.
2. Los organismos de evaluación de la conformidad se establecerán de conformidad con el Derecho interno y tendrán personalidad jurídica.
3. El organismo de evaluación de la conformidad será independiente de la organización o el producto que evalúa.

Se puede considerar como organismo de evaluación a un organismo perteneciente a una asociación comercial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los productos que evalúa, a condición de que se garantice su independencia y la ausencia de conflictos de intereses.

4. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no podrán ser el diseñador, el fabricante, el proveedor, el instalador, el comprador, el dueño, el usuario ni el encargado del mantenimiento de los productos que deban evaluarse, ni el representante autorizado de cualquiera de ellos. Ello no es óbice para que usen los productos evaluados que sean necesarios para el funcionamiento del organismo de evaluación de la conformidad ni para que se utilicen los productos con fines personales.

Los organismos de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no intervendrán directamente en el diseño o la fabricación, la comercialización, la instalación, el uso ni el mantenimiento de estos productos, ni representarán a las partes que participan en estas actividades. No efectuarán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de evaluación de la conformidad para las que han sido notificados. Ello se aplicará en particular a los servicios de asesoramiento.

Los organismos de evaluación de la conformidad se asegurarán de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afectan a la confidencialidad, objetividad e imparcialidad de sus actividades de evaluación de la conformidad.

5. Los organismos de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de evaluación de la conformidad con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica

exigida para el campo específico, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación de la conformidad, en particular por parte de personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

6. Un organismo de evaluación de la conformidad será capaz de llevar a cabo todas las tareas de evaluación de la conformidad que le sean asignadas de conformidad con los artículos 20 a 25 y para las que ha sido notificado, independientemente de que realice las tareas el propio organismo de evaluación de la conformidad o se realicen en su nombre y bajo su responsabilidad.

En todo momento, para cada procedimiento de evaluación de la conformidad y para cada tipo o categoría de productos para los que ha sido notificado, el organismo de evaluación de la conformidad dispondrá:

- a) del personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas de evaluación de la conformidad;
- b) de las descripciones de procedimientos con arreglo a los cuales se efectúa la evaluación de la conformidad, garantizando la transparencia y la posibilidad de reproducción de estos procedimientos;

de políticas y procedimientos adecuados que permitan distinguir entre las tareas que realiza como organismo notificado y cualquier otra actividad;
- c) de procedimientos para llevar a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto de que se trate y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

Dispondrá de los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad y tendrá acceso a todo el equipo o las instalaciones que necesite.

7. El personal que efectúe las actividades de evaluación de la conformidad tendrá:

- a) una buena formación técnica y profesional para realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad correspondientes al ámbito para el que ha sido notificado el organismo de evaluación de la conformidad;
- b) un conocimiento satisfactorio de los requisitos de las evaluaciones que efectúa y la autoridad necesaria para efectuar tales operaciones;
- c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos esenciales, de las normas armonizadas aplicables, de las disposiciones pertinentes de la legislación de armonización de la Unión aplicable, y de la legislación nacional pertinente;
- d) la capacidad necesaria para la elaboración de los certificados, los documentos y los informes que demuestren que se han efectuado evaluaciones.

8. Se garantizará la imparcialidad de los organismos de evaluación de la conformidad, de sus máximos directivos y de su personal de evaluación.

La remuneración de los máximos directivos y del personal de evaluación del organismo de evaluación de la conformidad no dependerá del número de evaluaciones realizadas ni de los resultados de dichas evaluaciones.

9. Los organismos de evaluación de la conformidad suscribirán un seguro de responsabilidad, salvo que el Estado miembro asuma la responsabilidad con arreglo al Derecho nacional, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.

10. El personal del organismo de evaluación de la conformidad deberá observar el secreto profesional acerca de toda la información recabada en el marco de sus tareas, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 20 a 25 o a cualquier disposición de Derecho nacional aplicable al respecto, salvo en relación con las autoridades competentes del Estado miembro en que realice sus actividades. Se protegerán los derechos de propiedad industrial.

11. Los organismos de evaluación de la conformidad participarán en las actividades pertinentes de normalización y en las actividades del grupo de coordinación del organismo notificado establecido con arreglo al artículo 44, o se asegurarán de que su personal de evaluación esté informado al respecto, y aplicarán a modo de directrices generales las decisiones y los documentos administrativos que resulten de las labores del grupo.

Artículo 32
Presunción de conformidad

Si un organismo de evaluación de la conformidad demuestra que cumple los criterios establecidos en las normas armonizadas pertinentes o en partes de las mismas, cuyas referencias se hayan publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, se supondrá que cumple los requisitos establecidos en el artículo 31 en la medida en que las normas armonizadas aplicables cubran estos requisitos.

Artículo 33
Objeción formal contra normas armonizadas

Cuando un Estado miembro o la Comisión tengan objeciones formales contra las normas armonizadas contempladas en el artículo 32, será de aplicación el artículo 15.

Artículo 34
Filiales y subcontratación de organismos notificados

1. Cuando un organismo notificado subcontrate tareas específicas relacionadas con la evaluación de la conformidad o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en el artículo 31 e informará consecuentemente a la autoridad notificante.
2. El organismo notificado asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de dónde tengan su sede.
3. Las actividades solo podrán subcontratarse o delegarse en una filial previo consentimiento del cliente.
4. El organismo notificado mantendrá a disposición de la autoridad notificante los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como el trabajo que estos realicen con arreglo a los artículos 20 a 25.

Artículo 35
Solicitud de notificación

1. Los organismos de evaluación de la conformidad presentarán una solicitud de notificación a la autoridad notificante del Estado miembro donde estén establecidos.
2. La solicitud a que se refiere el apartado 1 irá acompañada de una descripción de las actividades de evaluación de la conformidad, del módulo o módulos de evaluación de la conformidad y del producto o productos para los que el organismo se considere competente, así como de un certificado de acreditación, si lo hay, expedido por un organismo nacional de acreditación que declare que el organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos establecidos en el artículo 31.
3. Si el organismo de evaluación de la conformidad en cuestión no puede facilitar un certificado de acreditación, entregará a la autoridad notificante todas las pruebas documentales necesarias para verificar, reconocer y supervisar regularmente que cumple los requisitos establecidos en el artículo 31.

Artículo 36
Procedimiento de notificación

1. Las autoridades notificantes solo podrán notificar a los organismos de evaluación de la conformidad que hayan satisfecho los requisitos establecidos en el artículo 31.
2. Las autoridades notificantes notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros mediante el sistema de notificación electrónica desarrollado y gestionado por la Comisión.
3. La notificación incluirá información detallada de las actividades de evaluación de la conformidad, el módulo o los módulos de evaluación de la conformidad, el producto o los productos de que se trate y la correspondiente certificación de competencia.
4. Si la notificación no está basada en el certificado de acreditación mencionado en el artículo 35, apartado 2, la autoridad notificante transmitirá a la Comisión y a los demás Estados miembros las pruebas documentales que demuestren la competencia del organismo de evaluación de la conformidad y las disposiciones existentes destinadas a garantizar que se controlará periódicamente al organismo y que este seguirá satisfaciendo los requisitos establecidos en el artículo 31.
5. El organismo en cuestión solo podrá realizar las actividades de un organismo notificado si la Comisión o los demás Estados miembros no han formulado ninguna objeción en el plazo de dos semanas a partir de la notificación, en caso de que se utilice un certificado de acreditación, o de dos meses a partir de la notificación, en caso de que no se utilice la acreditación.

Solo ese organismo será considerado organismo notificado a efectos de la presente Directiva.

6. La Comisión y los demás Estados miembros serán informados de todo cambio pertinente posterior a la notificación.

Artículo 37

Números de identificación y listas de organismos notificados

1. La Comisión asignará un número de identificación a cada organismo notificado.
Asignará un solo número incluso en el caso de que el organismo sea notificado con arreglo a varios actos de la Unión.
2. La Comisión hará pública la lista de organismos notificados con arreglo a la presente Directiva, junto con los números de identificación que les hayan sido asignados y las actividades para las que hayan sido notificados.
La Comisión se asegurará de que dicha lista se mantiene actualizada.

Artículo 38

Cambios en la notificación

1. Si una autoridad notificante comprueba o es informada de que un organismo notificado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 31 o no está cumpliendo sus obligaciones, la autoridad notificante restringirá, suspenderá o retirará la notificación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. Informará inmediatamente de ello a los demás Estados miembros y a la Comisión.
2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la notificación, o si el organismo notificado ha cesado su actividad, el Estado miembro notificante adoptará las medidas oportunas para que los expedientes de dicho organismo sean tratados por otro organismo notificado o se pongan a disposición de las autoridades notificantes y de vigilancia responsables cuando estas lo soliciten.

Artículo 39

Cuestionamiento de la competencia de los organismos notificados

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o le sean planteadas dudas de que un organismo notificado sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades que se le exigen.
2. El Estado miembro notificante facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información en que se fundamente la notificación o el mantenimiento de la competencia del organismo en cuestión.
3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones.
4. Cuando la Comisión compruebe que un organismo notificado no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos para su notificación, informará al Estado miembro notificante al respecto y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias, que podrán consistir, si es preciso, en la anulación de la notificación.

Artículo 40

Obligaciones operativas de los organismos notificados

1. Los organismos notificados realizarán evaluaciones de la conformidad siguiendo los procedimientos de evaluación de la conformidad establecidos en los artículos 20 a 25.
2. Las evaluaciones de la conformidad se llevarán a cabo de manera proporcionada, evitando cargas innecesarias a los agentes económicos. Los órganos de evaluación de la conformidad llevarán a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.
Para ello, respetarán en cualquier caso el grado de rigor y el nivel de protección requerido para que el producto cumpla la presente Directiva.
3. Si un organismo notificado comprueba que el fabricante no ha cumplido los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I, o en las normas armonizadas o especificaciones técnicas correspondientes, pedirá al fabricante que adopte las medidas correctoras oportunas y no expedirá el certificado de conformidad.

4. Si en el transcurso de la supervisión de la conformidad consecutiva a la expedición del certificado, un organismo notificado constata que el producto ya no es conforme, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras adecuadas y, si es necesario, suspenderá o retirará el certificado.
5. Si no se adoptan medidas correctoras o estas no surten el efecto necesario, el organismo notificado restringirá, suspenderá o retirará cualquier certificado, según el caso.

Artículo 41

Procedimiento de recurso

Los Estados miembros velarán por que exista un procedimiento de recurso contra las decisiones de los organismos notificados.

Artículo 42

Obligación de información de los organismos notificados

1. Los organismos notificados comunicarán a la autoridad notificante:
 - a) cualquier denegación, restricción, suspensión o retirada de un certificado o de una decisión de aprobación;
 - b) cualquier circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de notificación;
 - c) cualquier solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con las actividades de evaluación de la conformidad;
 - d) previa solicitud, las actividades de evaluación de la conformidad realizadas dentro del ámbito de su notificación y cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades y la subcontratación transfronterizas.
2. Los organismos notificados proporcionarán a los demás organismos notificados con arreglo a la presente Directiva que realicen actividades de evaluación de la conformidad similares y que evalúen los mismos productos información pertinente sobre cuestiones relacionadas con resultados negativos y, previa solicitud, con resultados positivos de la evaluación de la conformidad.

Artículo 43

Intercambio de experiencias

La Comisión dispondrá que se organice el intercambio de experiencias entre las autoridades nacionales de los Estados miembros responsables de la política de notificación.

Artículo 44

Coordinación de los organismos notificados

La Comisión se asegurará de que se instaure y se gestione convenientemente una adecuada coordinación y cooperación entre los organismos notificados con arreglo a la presente Directiva en forma de grupo o grupos sectoriales de organismos notificados.

Los Estados miembros se asegurarán de que los organismos que hayan notificado participan en el trabajo de este o estos grupos, directamente o por medio de representantes designados.

CAPÍTULO VI VIGILANCIA DEL MERCADO DE LA UNIÓN, CONTROL DE LOS PRODUCTOS QUE SE INTRODUCEN EN EL MERCADO DE LA UNIÓN Y PROCEDIMIENTOS DE SALVAGUARDIA

Artículo 45

Vigilancia del mercado de la Unión y control de los productos que se introducen en el mercado de la Unión

El artículo 15, apartado 3, y los artículos 16 a 29 del Reglamento (CE) nº 765/2008 se aplicarán a la vigilancia y al control de los productos cubiertos por la presente Directiva.

*Artículo 46**Procedimiento en el caso de productos que planteen un riesgo a nivel nacional*

1. Cuando las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro adopten medidas con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) nº 765/2008 o tengan motivos suficientes para pensar que un producto sujeto a la presente Directiva plantea un riesgo para la salud o la seguridad de las personas o en lo que respecta a los requisitos contemplados en la presente Directiva en materia de protección del medio ambiente y de los consumidores, efectuarán una evaluación del producto en cuestión atendiendo a todos los requisitos establecidos en la presente Directiva. Los agentes económicos o el importador privado en cuestión cooperarán en todas las formas necesarias con las autoridades de vigilancia del mercado.

Si, en el transcurso de la evaluación, las autoridades de vigilancia del mercado constatan que el producto no cumple los requisitos establecidos en la presente Directiva, pedirán sin demora al agente económico o al importador privado en cuestión que adopten las medidas correctoras adecuadas para adaptar el producto a los citados requisitos o bien retirarlo del mercado o recuperarlo en el plazo de tiempo razonable, proporcional a la naturaleza del riesgo, que ellas prescriban.

Las autoridades de vigilancia del mercado informarán de ello al organismo notificado correspondiente.

El artículo 21 del Reglamento (CE) nº 765/2008 será de aplicación a las medidas mencionadas en el párrafo segundo del presente apartado.
2. Cuando las autoridades de vigilancia del mercado consideren que el incumplimiento no se limita al territorio nacional, informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros de los resultados de la evaluación y de las medidas que hayan impuesto al agente económico o al importador privado correspondiente.
3. El agente económico se asegurará de que se adoptan todas las medidas correctoras pertinentes en relación con todos los productos afectados que haya comercializado en toda la Unión.

El importador privado se asegurará de que se adoptan todas las medidas correctoras pertinentes en relación con el producto que haya importado a la Unión para su propio uso.
4. Si el agente económico en cuestión no adopta las medidas correctoras adecuadas en el plazo de tiempo indicado en el apartado 1, párrafo segundo, las autoridades de vigilancia del mercado adoptarán todas las medidas provisionales adecuadas para prohibir o restringir la comercialización del producto en el mercado nacional, retirarlo del mercado o recuperarlo.

Si el importador privado no adopta las medidas correctoras adecuadas en el plazo de tiempo indicado en el apartado 1, párrafo segundo, las autoridades de vigilancia del mercado adoptarán todas las medidas provisionales adecuadas para prohibir o restringir la utilización del producto en el mercado nacional.

Las autoridades de vigilancia del mercado informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de dichas medidas.
5. La información mencionada en el apartado 4 incluirá todos los detalles disponibles, en particular los datos necesarios para la identificación del producto no conforme, el origen del producto, la naturaleza de la supuesta no conformidad y del riesgo planteado, y la naturaleza y duración de las medidas nacionales adoptadas, así como los argumentos expresados por el agente económico o el importador privado en cuestión. En particular, las autoridades de vigilancia del mercado indicarán si la falta de conformidad se debe a uno de los motivos siguientes:
 - a) el producto no cumple los requisitos relacionados con la salud o la seguridad de las personas o los requisitos de protección del medio ambiente y de los consumidores establecidos en la presente Directiva; o
 - b) las normas armonizadas mencionadas en el artículo 15 que confieren la presunción de conformidad presentan defectos.
6. Los Estados miembros distintos del que inició el procedimiento informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda medida que adopten y de cualquier dato adicional sobre la no conformidad del producto en cuestión que tengan a su disposición y, en caso de desacuerdo con la medida nacional notificada, presentarán sus objeciones al respecto.
7. Si, en el plazo de tres meses tras la recepción de la información indicada en el apartado 4, ningún Estado miembro ni la Comisión presentan objeción alguna sobre una medida provisional adoptada por un Estado miembro, la medida se considerará justificada.
8. Los Estados miembros velarán por que se adopten sin demora las medidas restrictivas adecuadas respecto del producto en cuestión, tales como la retirada del producto del mercado.

Artículo 47
Procedimiento de salvaguardia de la Unión

1. Si una vez concluido el procedimiento establecido en el artículo 46, apartados 3 y 4, se formulan objeciones contra una medida adoptada por un Estado miembro, o la Comisión considera que la medida nacional vulnera la legislación de la Unión, la Comisión consultará sin demora a los Estados miembros y al agente o agentes económicos pertinentes o al importador privado, y procederá a la evaluación de la medida nacional. Sobre la base de los resultados de dicha evaluación, la Comisión adoptará una decisión en la que indicará si la medida nacional está justificada.

La Comisión comunicará inmediatamente su decisión a todos los Estados miembros y al agente o agentes económicos pertinentes o al importador privado.
2. Si se considera justificada la medida nacional, todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la retirada de su mercado del producto no conforme e informarán de ello a la Comisión. Si la medida nacional no se considera justificada, el Estado miembro en cuestión retirará la medida.
3. Si la medida nacional se considera justificada y la falta de conformidad del producto se atribuye a defectos de las normas armonizadas tal como se indica en el artículo 46, apartado 5, letra b), la Comisión deberá informar de ello al organismo u organismos europeos de normalización pertinentes y planteará el asunto ante el Comité establecido con arreglo al artículo 5 de la Directiva 98/34/CE. El Comité consultará al organismo o los organismos europeos de normalización pertinentes y emitirá su dictamen sin demora.

Artículo 48
Incumplimiento formal

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46, si un Estado miembro constata una de las situaciones indicadas a continuación, pedirá al agente económico pertinente o al importador privado que subsane el incumplimiento en cuestión:
 - a) la colocación del marcado de conformidad no es conforme con los artículos 17, 18 o 19;
 - b) no se ha colocado el marcado de conformidad;
 - c) no se ha establecido la declaración UE de conformidad;
 - d) no se ha establecido correctamente la declaración UE de conformidad;
 - e) la documentación técnica no está disponible o está incompleta.
2. Si la falta de conformidad indicada en el apartado 1 persiste, el Estado miembro en cuestión adoptará todas las medidas adecuadas para restringir o prohibir la introducción del producto en el mercado o para asegurarse de que se recupera o retira del mercado o, en el caso de un producto importado por un importador privado para su propio uso, de que se prohíbe o restringe dicho uso.

CAPÍTULO VII
ACTOS DELEGADOS Y ACTOS DE EJECUCIÓN

Artículo 49
Delegación de poderes

Se otorgarán poderes a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 con objeto de modificar los anexos indicados a continuación, a fin de tener en cuenta los nuevos progresos técnicos y las nuevas pruebas científicas:

- a) el punto 2 de la parte B y el punto 1 de la parte C del anexo I, con exclusión de las modificaciones directas o indirectas de los valores de las emisiones de escape o sonoras y de los números de Froude y del coeficiente de potencia/desplazamiento;
- b) los anexos V, VIII y IX.

Las modificaciones mencionadas en la letra a) podrán incluir modificaciones de los combustibles de referencia, de los requisitos relativos a los ensayos de emisiones de escape y emisiones sonoras y de los criterios de durabilidad.

Article 50
Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados se conferirán a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 49 se otorgará por tiempo indefinido a partir de la fecha indicada en el artículo 60.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 49 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. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 49 solo entrará en vigor si ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión a esas dos instituciones o si, antes de que expire dicho plazo, el Parlamento Europeo y el Consejo han comunicado a la Comisión que no tienen intención de oponerse al mismo. Ese plazo se prorrogará dos meses a instancias del Parlamento Europeo o del Consejo.

Article 51
Actos de ejecución

Las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva dirigidas a garantizar una aplicación uniforme de la misma, en particular en lo que respecta a la aplicación de los requisitos mencionados en el artículo 25 y de las disposiciones relativas a las categorías de diseño de embarcaciones, la chapa del constructor, la prevención de vertidos y las luces de navegación previstas en la parte A del anexo I, se adoptarán con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 52, apartado 2.

Article 52
Comitología

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Se tratará de un comité con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011, observando lo dispuesto en su artículo 8.

CAPÍTULO VIII
DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS GENERALES

Article 53
Presentación de informes

A más tardar el *[[dd/mm/aaaa] cinco años después de la fecha indicada en el artículo 57, apartado 1, párrafo segundo]* y a continuación cada cinco años, los Estados miembros remitirán a la Comisión un informe sobre la aplicación de la presente Directiva. Dicho informe incluirá una evaluación de la situación de la seguridad y el impacto medioambiental de los productos y de la eficacia de la presente Directiva, así como una presentación de las actividades de vigilancia del mercado de cada Estado miembro.

La Comisión elaborará y publicará un resumen de esos informes nacionales.

Artículo 54
Motivación de las medidas

Toda medida adoptada con arreglo a la presente Directiva que prohíba o limite la introducción en el mercado o la puesta en servicio de un producto, u ordene su retirada del mercado o su recuperación, deberá señalar los motivos exactos en que se basa.

Tales medidas se notificarán inmediatamente a la parte interesada, con indicación de las vías de recurso disponibles con arreglo a la legislación vigente en el Estado miembro en cuestión y de los plazos para la interposición de los recursos.

Artículo 55
Transparencia

La Comisión tomará las medidas oportunas para garantizar la disponibilidad de los datos referentes a todas las decisiones relativas a la aplicación de la presente Directiva.

Artículo 56
Sanciones

Los Estados miembros establecerán las normas relativas a las sanciones, que podrán ser penales en caso de infracción grave, aplicables al incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas de conformidad con la presente Directiva y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación.

Las sanciones establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias, y podrán aumentar si el agente económico o el importador privado en cuestión ha cometido con anterioridad infracciones similares respecto de la presente Directiva.

Los Estados miembros comunicarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar el *[[dd/mm/aaaa]] en la fecha indicada en el artículo 57, apartado 1, párrafo segundo*, e informarán sin demora de todo ulterior cambio que les afecte.

CAPÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

Artículo 57
Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el *[[dd/mm/aaaa]] [dieciocho meses después de la fecha indicada en el artículo 61]*, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Deberán aplicar dichas disposiciones a partir del *[[dd/mm/aaaa]] dos años después de la entrada en vigor prevista en el artículo 61*.

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 disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 58
Período transitorio

1. Los Estados miembros no impedirán la comercialización o la puesta en servicio de productos cubiertos por la Directiva 94/25/CE que sean conformes con dicha Directiva y se hayan introducido en el mercado o puesto en servicio antes del *[dd/mm/aaaa] (un año después de la fecha indicada en el segundo párrafo del artículo 57)*.
2. Los Estados miembros no impedirán la comercialización o la puesta en servicio de motores fuera borda de encendido por chispa de potencia inferior a 15 kilovatios de potencia que respeten los límites de emisiones de escape de la fase I que figuran en el punto 2.1 de la parte B del anexo I y que hayan sido fabricados por pequeñas y medianas empresas, tal como se hallan definidas en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión²⁵, e introducidos en el mercado antes del *[dd/mm/aaaa] (cuatro años a partir de la fecha indicada en el párrafo segundo del artículo 57)*.

Artículo 59
Derogación

La Directiva 94/25/CE queda derogada con efectos a partir del *[[dd/mm/aaaa]] en la fecha indicada en el artículo 57, apartado 1, párrafo segundo*.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva.

²⁵ DO [...]

Artículo 60
Entrada en vigor

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

Artículo 61
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en [...],

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: Els annexos d'aquest document i la documentació que l'acompanya poden ésser consultats a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió d'Empresa i Ocupació.

Acord: Presidència del Parlament, 27.07.2011.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (de l'1.09.2011 al 06.09.2011).

Finiment del termini: 07.09.2011; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 27.07.2011.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre la política pesquera comuna**

Tram. 295-00051/09

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió

Mixta de la Unió Europea del 28.07.2011

Reg. 16831 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 29.07.2011

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN [COM (2011) 425 FINAL] [2011/0195 (COD)] {SEC (2011) 89I FINAL} {SEC (2011) 892 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 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, 13.7.2011
COM(2011) 425 final
2011/0195 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la Política Pesquera Común

{SEC(2011) 891 final}

{SEC(2011) 892 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Contexto general

En 2009, la Comisión analizó el funcionamiento de la Política Pesquera Común (PPC) basándose en el Libro Verde sobre la reforma de la Política Pesquera Común¹. La Comisión concluyó que, a pesar de los avances realizados desde la reforma de 2002, no se habían alcanzado los objetivos de una pesca sostenible en todas sus dimensiones (medioambiental, económica y social) y el Libro Verde señaló una serie de deficiencias estructurales de la actual PPC. El Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros respaldaron esta conclusión.

Las numerosas aportaciones recibidas durante el debate público que tuvo lugar entre abril de 2009 y noviembre de 2010, así como las conclusiones de estudios y evaluaciones específicos, confirmaron la evaluación general del Libro Verde y contribuyeron a identificar los puntos débiles que debe abordar la reforma.

• Motivación y objetivos de la propuesta

La Política Pesquera Común necesita una reforma profunda, que requiere la derogación del actual Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común, y su sustitución el 1 de enero de 2013 por una nueva PPC adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo en base a la presente propuesta.

Los problemas principales de la PPC son los siguientes:

- insuficiente atención a los objetivos de sostenibilidad medioambiental, económica y social;
- niveles de descartes inaceptablemente elevados;
- exceso de capacidad de la flota, sobrepesca, establecimiento de totales admisibles de capturas (TAC) en niveles demasiado altos y mediocre cumplimiento, factores todos ellos que han conducido a la sobreexplotación de la gran mayoría de poblaciones de peces de la Unión;
- baja rentabilidad y fragilidad económica de un número considerable de flotas;
- insuficiente integración de las consideraciones medioambientales en la política;
- falta de datos fiables para evaluar todas las poblaciones y las flotas;
- un fuerte apoyo financiero público a este sector, que no contribuye a la consecución de los objetivos de la PPC;
- escaso atractivo de las actividades pesqueras y declive de algunas comunidades costeras dependientes de la pesca;
- microgestión según un enfoque descendente a nivel de la Unión, poco flexible y con poca capacidad de adaptación a las condiciones locales y regionales;

¹ COM (2009) 163 final de 22 abril 2009.

- desarrollo insuficiente de la acuicultura en la Unión;
- legislación y gestión costosas y extremadamente complejas, lo que favorece el incumplimiento de la normativa;
- una política comercial que se enfrenta al desafío de la globalización y a una interdependencia creciente.

La presente propuesta de nuevo reglamento de base se justifica por la necesidad de:

- precisar los objetivos de la PPC;
- reforzar la coherencia entre las iniciativas cubiertas por la PPC;
- mejorar la conservación de los recursos biológicos marinos, en particular, en lo que respecta a los planes plurianuales de gestión de la pesca, y poner término a los descartes;
- contribuir a la protección del ecosistema y a la política medioambiental en virtud de la PPC;
- prever la regionalización de medidas con arreglo a un enfoque basado en la cuenca marítima al amparo del pilar «Conservación»;
- mejorar la recogida de datos y los dictámenes científicos que constituyen la base de conocimientos de la política de conservación;
- integrar plenamente la política exterior en la PPC;
- promover el desarrollo de la acuicultura;
- reformar la política común de mercado de la PPC;
- proporcionar un marco jurídico para la creación, de aquí a 2014, de un nuevo instrumento financiero que apoye los objetivos de la PPC y de la Estrategia Europa 2020;
- promover y racionalizar la participación de los interesados;
- incorporar en la PPC el nuevo régimen de control recientemente adoptado.

El objetivo general de la presente propuesta es garantizar que las actividades de pesca y de acuicultura proporcionan condiciones medioambientales sostenibles a largo plazo y contribuyen a la seguridad alimentaria. El objetivo de la PPC será una explotación de los recursos biológicos marinos vivos que mantenga o restablezca las poblaciones de peces en niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible de aquí a 2015. La PPC aplicará a la gestión de la pesca el criterio de precaución y el enfoque ecosistémico.

Conjuntamente con esta propuesta, la Comisión adoptará una Comunicación general sobre la futura Política Pesquera Común, una propuesta de Reglamento sobre la organización común de mercados de los productos de la pesca y de la acuicultura, una Comunicación sobre la dimensión exterior de la PPC, y un informe sobre partes específicas del Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común.

• Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

El marco normativo general de la PPC es actualmente el Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la Política Pesquera Común. La presente propuesta sustituirá a dicho Reglamento.

Reglamento (CE) n° 850/98 del Consejo, de 30 de marzo de 1998, para la conservación de los recursos pesqueros a través de medidas técnicas de protección de los juveniles de organismos marinos².

Reglamento (CE) n° 104/2000 del Consejo, de 17 de diciembre de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura³.

Reglamento (CE) n° 2187/2005 del Consejo, de 21 de diciembre de 2005, relativo a la conservación, mediante medidas técnicas, de los recursos pesqueros en aguas del Mar Báltico, los Belts y el Sund, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1434/98 y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 88/98⁴.

Reglamento (CE) n° 1198/2006 del Consejo, de 27 de julio de 2006, relativo al Fondo Europeo de Pesca⁵.

Reglamento (CE) n° 1967/2006 del Consejo, de 21 de diciembre de 2006, relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el Mar Mediterráneo y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 2847/93 y se deroga el Reglamento (CE) n° 1626/94⁶.

² DO L 125 de 27.4.1998, p. 1.

³ DO L 17 de 21.1.2000, p. 22.

⁴ DO L 349 de 31.12.2005, p. 1.

⁵ DO L 223 de 15.8.2006, p. 1.

Reglamento (CE) nº 199/2008 del Consejo, de 25 de febrero de 2008, relativo al establecimiento de un marco comunitario para la recopilación, gestión y uso de los datos del sector pesquero y el apoyo al asesoramiento científico en relación con la política pesquera común⁷.

Reglamento (CE) nº 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos (CEE) nº 2847/93, (CE) nº 1936/2001 y (CE) nº 601/2004, y se derogan los Reglamentos (CE) nº 1093/94 y (CE) nº 1447/1999⁸.

Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) nº 847/96, (CE) nº 2371/2002, (CE) nº 811/2004, (CE), nº 768/2005, (CE) nº 2115/2005, (CE) nº 2166/2005, (CE) nº 388/2006, (CE) nº 509/2007, (CE) nº 676/2007, (CE) nº 1098/2007, (CE) nº 1300/2008 y (CE) nº 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) nº 2847/93, (CE) nº 1627/94 y (CE) nº 1966/2006⁹.

Decisión 2004/585/CE del Consejo, de 19 de julio de 2004, por la que se crean consejos consultivos regionales en virtud de la política pesquera común¹⁰.

- **Coherencia con otras políticas y con los objetivos de la Unión**

La propuesta y sus objetivos son coherentes con otras políticas de la Unión, en particular las políticas medioambiental, social, regional, de desarrollo, agrícola, de mercado y comercial, financiera, de investigación e innovación, y de salud y protección de los consumidores, así como con los objetivos de estas.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS A LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

A lo largo de 2009 y 2010, las consultas sobre la reforma realizadas a través de Internet y en el curso de las numerosas reuniones mantenidas con las partes interesadas mostraron un respaldo generalizado a la reforma. El Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones, por su parte, emitieron sendos dictámenes sobre el Libro Verde. El Consejo de Ministros debatió la reforma en varias ocasiones. La consulta pública se resumió en el documento titulado *Resumen de la consulta sobre la reforma de la Política Pesquera Común*¹¹.

Resumen de las respuestas y forma en que se tuvieron en cuenta

Las respuestas se centraron en la simplificación, la adaptación del proceso de decisión al Tratado de Lisboa, el refuerzo del enfoque a largo plazo en materia de conservación y gestión de recursos, con énfasis especial en la cuestión de los descartes, la regionalización, una mayor participación de las partes interesadas y el aumento de la responsabilidad del sector. La estabilidad relativa es considerada generalmente un pilar esencial de la PPC, especialmente por parte de los Estados miembros. La pesca artesanal y la pesca costera son importantes, pero la idea de establecer un régimen diferenciado más allá de las actuales disposiciones jurídicas contó con un respaldo limitado. Muchos participantes en las consultas señalaron que la aplicación a la gestión de la flota y a la política comercial de enfoques más orientados al mercado contribuiría de manera útil a la sostenibilidad. Asimismo, se reconoció la necesidad de armonizar plenamente la política exterior y la actuación internacional con los principios y objetivos de la PPC. Muchas de las respuestas propusieron una vinculación más estricta de la financiación pública con los objetivos estratégicos. Al mismo tiempo, muchas otras contribuciones insistieron en la importancia de la acuicultura.

Para elaborar su propuesta, la Comisión ha tenido debidamente en cuenta las respuestas a la consulta, en particular las relativas al establecimiento de condiciones medioambientales que permitan la sostenibilidad y la consolidación del objetivo del rendimiento máximo sostenible, el refuerzo de una perspectiva a largo plazo, la regionalización, una mayor participación de las partes interesadas y la creación de instrumentos más orientados al mercado que tengan en cuenta las características específicas de las flotas artesanales. La propuesta refleja también la importancia de la acuicultura.

⁶ DO L 409 de 30.12.2006, p. 11.

⁷ DO L 60 de 5.3.2008, p. 1.

⁸ DO L 286 de 29.10.2008, p. 1.

⁹ DO L 343 de 22.12.2009, p. 1.

¹⁰ DO L 256 de 3.8.2004, p. 17.

¹¹ SEC (2010) 428 final de 16 de abril de 2010.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

En la elaboración de la propuesta se tuvieron en cuenta el asesoramiento de expertos externos, los conocimientos científicos actuales sobre esta política, en concreto los dictámenes (anuales) del CIEM y del CCTEP, y una serie de estudios y proyectos de investigación. Los informes de los expertos y los estudios realizados están disponibles al público en la página web de la DG MARE.

- **Evaluación de impacto**

Se señalaron diferentes opciones para la evaluación de impacto del paquete de reforma de la PPC. Todas las opciones consideran la sostenibilidad medioambiental una condición previa para la sostenibilidad global. Desde el punto de vista metodológico, el análisis de impacto se basó en indicadores de rendimiento destinados a medir los efectos de las opciones. Se analizaron los efectos de todas las opciones y se compararon con la denominada «opción *statu quo*». Esto permitió distinguir las dos opciones preferidas, tal como se indica en el informe de la evaluación de impacto. Ambas se centran en la sostenibilidad medioambiental, al tiempo que permiten la flexibilidad suficiente para dar al sector el tiempo necesario para adaptarse a objetivos medioambientales ambiciosos.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Base jurídica

Artículo 43, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Principio de subsidiariedad

Las disposiciones de la propuesta relativas a la conservación de los recursos biológicos marinos son de la competencia exclusiva de la Unión y, por consiguiente, el principio de subsidiariedad no es aplicable a estas disposiciones.

Las disposiciones que figuran en la propuesta relativas a la acuicultura y a la necesidad de establecer directrices estratégicas de la Unión sobre prioridades y objetivos comunes para el desarrollo de la acuicultura caen bajo la competencia compartida de la Unión y los Estados miembros. Teniendo en cuenta que las elecciones estratégicas adoptadas a nivel nacional pueden tener efectos en el desarrollo de la acuicultura de Estados miembros vecinos, los planes estratégicos nacionales plurianuales deben basarse en directrices estratégicas de la Unión no vinculantes. Las disposiciones de la propuesta relativas a la organización común de mercados caen bajo la competencia compartida de la Unión y los Estados miembros. Los objetivos de la organización común de mercados incluyen el aumento de la competitividad del sector de la pesca y de la acuicultura de la Unión, la mejora de la transparencia de los mercados y el establecimiento de un trato equitativo para todos los productos comercializados en la Unión. Para alcanzar estos objetivos, las medidas, que comprenden la organización de la industria y, en particular, las medidas para la estabilización de los mercados y las normas de comercialización, así como los requisitos de información al consumidor, deben ser coherentes en todo el territorio de la Unión. Por consiguiente, la propuesta respeta el principio de subsidiariedad.

Principio de proporcionalidad

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por el siguiente motivo:

La Política Pesquera Común es una política común y, por consiguiente, debe aplicarse mediante un Reglamento adoptado por el Parlamento Europeo y el Consejo.

Para alcanzar el objetivo fundamental de garantizar un sector de la pesca y la acuicultura sostenible a largo plazo desde el punto de vista social, económico y medioambiental y contribuir a la seguridad alimentaria, es necesario y oportuno establecer normas de conservación y explotación de los recursos biológicos marinos. El presente Reglamento no excede de lo estrictamente necesario para alcanzar este objetivo.

Mediante el enfoque regionalizado propuesto, los Estados miembros podrán adoptar las medidas técnicas y de conservación necesarias para alcanzar los objetivos fijados en los reglamentos adoptados por el legislador de la Unión, sobre la base de los instrumentos disponibles en virtud de las medidas de conservación de la PPC. De esta manera, se introducirá un elemento de flexibilidad regional en la aplicación de la normativa de la Unión.

Por otra parte, los Estados miembros siguen siendo totalmente libres a la hora de distribuir entre regiones u operadores las posibilidades de pesca asignadas por el Consejo, disponiendo así de un amplio margen de maniobra en las decisiones sobre el modelo socioeconómico elegido para explotar las posibilidades de pesca que tienen asignadas.

4. ELEMENTOS FACULTATIVOS

- **Explicación detallada de la propuesta**

La propuesta de la Comisión introduce cambios significativos en la PPC. En esta sección se presenta la propuesta en detalle.

Disposiciones generales

El objetivo general de la PPC es garantizar que las actividades de la pesca y la acuicultura proporcionan condiciones medioambientales sostenibles a largo plazo, lo que constituye una condición previa para la consecución de un sector pesquero económica y socialmente sostenible que contribuya a la seguridad alimentaria. La evaluación de impacto pone de manifiesto que el objetivo ambicioso de que los recursos cumplan la obligación internacional de la Unión de alcanzar el rendimiento máximo sostenible de aquí a 2015 puede dar lugar a una mejora global de las poblaciones, con importantes efectos socioeconómicos positivos. Estos resultados positivos señalados en la evaluación de impacto parten de la premisa de que la sostenibilidad ecológica es una condición para la sostenibilidad económica y social a largo plazo.

La disminución de las capturas no deseadas, la supresión de los descartes y la reducción al mínimo de los efectos negativos en los ecosistemas marinos, combinadas con la aplicación del criterio de precaución y del enfoque ecosistémico, contribuirán al buen estado ecológico de los mares de conformidad con la Directiva marco sobre la estrategia marina.

Acceso a las aguas

La propuesta confirma el principio de igualdad de acceso a las aguas y dispensa igualdad de trato a los buques de terceros países con acceso a las aguas de la Unión.

La Comisión propone mantener hasta 2022 las actuales restricciones del derecho de pesca dentro del límite de 12 millas marinas. Estas restricciones han reducido la presión pesquera en las zonas marinas biológicamente más sensibles y han contribuido a la estabilidad económica de la pesca costera artesanal.

La Comisión propone introducir en este Reglamento las restricciones específicas aplicables a las aguas situadas hasta 100 millas marinas de las líneas de base de las Azores, Madeira y las Islas Canarias, actualmente establecidas en el Reglamento (CE) n° 1954/2003 del Consejo¹². Estas restricciones se justifican por la necesidad de proteger la situación biológica sensible de las aguas que rodean estas islas y, a la luz del artículo 349 del Tratado, tener en cuenta la situación estructural, social y económica y la necesidad de proteger la economía local de estas islas.

Conservación de los recursos biológicos marinos

La conservación de los recursos biológicos marinos es el pilar fundamental para alcanzar los objetivos de la PPC.

Los planes de gestión plurianuales para mantener los recursos en niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible son un elemento clave de la conservación. Cuando sea posible, estos planes deben transformarse en planes basados en las pesquerías; de esta forma, un menor número de planes incluirá un número mayor de poblaciones de peces. Las poblaciones no incluidas en los planes se gestionan a través de las posibilidades de pesca fijadas por el Consejo y de otras medidas.

Otro elemento fundamental de la propuesta consiste en la eliminación de la práctica de los descartes y la reducción de las capturas no deseadas. La propuesta establece la obligación de desembarcar todas las capturas de poblaciones específicas, con un calendario preciso de aplicación y en combinación con algunas medidas de acompañamiento.

La propuesta también cubre los principios fundamentales de las medidas técnicas de conservación aplicables a la pesca.

En lo que respecta a los planes plurianuales y las medidas técnicas de conservación, la Comisión propone abandonar la microgestión por parte de los legisladores. La legislación de la Unión debe definir los elementos esenciales de estos planes y medidas, como el ámbito de aplicación, los objetivos, los indicadores de evaluación y el calendario. La Comisión propone una descentralización que pueda permitir a los Estados miembros adoptar las medidas técnicas y de conservación necesarias para alcanzar los objetivos, mediante una serie de medidas conformes con la política de conservación. Esta descentralización contribuirá a la flexibilidad regional y a la simplificación de la política. La propuesta incluye disposiciones dirigidas a garantizar que las medidas adoptadas por los Estados miembros son compatibles y efectivas. Se establecerá un mecanismo alternativo para que la Comisión pueda actuar en aquellos casos en que los Estados miembros no lleguen a un acuerdo o no se estén alcanzando los objetivos.

Se mantienen las disposiciones relativas a medidas de emergencia en aquellos casos en que esté amenazada la conservación de los recursos biológicos marinos, bien a petición de un Estado miembro o a iniciativa de la Comisión, y se introduce una nueva disposición para medidas de pesca en el contexto de las obligaciones establecidas en la normativa medioambiental de la Unión. La propuesta mantiene también la posibilidad de que los Estados miembros adopten medidas de conservación en la zona de 12 millas marinas, así como otras medidas aplicables únicamente a los buques pesqueros que enarbolan su pabellón.

¹² Reglamento (CE) n° 1954/2003 del Consejo sobre la gestión del esfuerzo pesquero en lo que respecta a determinadas zonas y recursos pesqueros comunitarios, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 2847/93 y se derogan los Reglamentos (CE) n° 635/95 y (CE) n° 2027/95.

Acceso a los recursos

El establecimiento de un sistema de concesiones de pesca transferibles será un motor esencial del ajuste de la capacidad de la flota. La evaluación de impacto ha puesto de manifiesto los importantes efectos positivos de un sistema de concesiones de pesca transferibles para eliminar el exceso de capacidad y mejorar los resultados económicos del sector pesquero.

La propuesta introduce un sistema obligatorio de concesiones de pesca transferibles (en relación con las posibilidades de pesca para poblaciones reguladas) aplicable a partir de 2014 a todos los buques, con excepción de los buques de menos de 12 metros de eslora que utilicen artes pasivos. Como reconocimiento de las características específicas y de la vulnerabilidad socioeconómica de algunas flotas de pesca artesanal, la decisión de aplicar tales concesiones de pesca transferibles al resto de los buques se dejará al criterio de los Estados miembros. Los Estados miembros podrán regular las concesiones de pesca transferibles a fin de garantizar una relación estrecha entre estas y las comunidades pesqueras (por ejemplo, limitando la transferibilidad dentro de los segmentos de flota) y de evitar la especulación. A fin de respetar y mantener la estabilidad relativa, la transferibilidad de estas concesiones puede limitarse a los buques que enarbolan el mismo pabellón. Los Estados miembros pueden crear una reserva y establecer un canon por la utilización de las concesiones, que, en condiciones normales, solo podrán ser recuperadas por los Estados miembros una vez haya expirado su validez o mediante un preaviso.

Gestión de la capacidad pesquera

Se mantiene la obligación general de que los Estados miembros ajusten la capacidad de la flota a las posibilidades de pesca. Sigue siendo necesaria una política general de gestión de la flota, con límites máximos globales de capacidad pesquera por Estado miembro establecidos por la Comisión. Las concesiones de pesca transferibles agilizarán la reducción de la capacidad de la flota, por lo que los Estados miembros deben tener la posibilidad de excluir a los buques que disponen de ellas de la aplicación de los límites máximos de capacidad de la flota. Deben mantenerse las disposiciones relativas a la reducción de capacidad durante el período en el que el desguace de buques con ayuda pública siga siendo posible en virtud del Fondo Europeo de Pesca. Los registros de flota de los Estados miembros y de la Comisión garantizarán el seguimiento y la gestión de las flotas.

Base científica de la gestión de la pesca

La disponibilidad de datos completos y fiables para la elaboración de dictámenes científicos y con fines de aplicación y control es fundamental para el buen funcionamiento de la gestión de la pesca. La propuesta presenta las normas y obligaciones básicas que deben cumplir los Estados miembros en relación con la recogida de datos, la gestión, la disponibilidad de datos y las disposiciones relativas al acceso por parte de la Comisión. La necesidad de coordinar la recopilación de datos entre Estados miembros en un contexto descentralizado es una de las principales razones por las que la Comisión establece la obligación de coordinación regional en el ámbito de la recogida de datos.

A fin de mejorar la calidad, la coherencia y la sinergia de esfuerzos en el ámbito de la ciencia orientada a la adopción de políticas, la propuesta también introduce disposiciones para que los Estados miembros adopten programas nacionales de recopilación de datos pesqueros y programas científicos y de innovación y para que se coordinen entre ellos, en particular teniendo en cuenta el marco de investigación y de innovación de la Unión.

Política exterior

La política exterior se integra en la PPC con objeto de garantizar la consonancia de sus objetivos con los principios y objetivos generales de la PPC. La Unión participará activamente en los trabajos de las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) y de los organismos internacionales multilaterales (ONU, FAO, etc.), a fin de reforzar y mejorar sus resultados en materia de gestión y conservación de las poblaciones de peces internacionales. La Unión defenderá posiciones basadas en los mejores dictámenes científicos disponibles, en la contribución al desarrollo de los conocimientos científicos y en la cooperación, con objeto de reforzar el cumplimiento en un contexto internacional.

Las relaciones con terceros países a través de acuerdos de pesca sostenible son otro medio de promover los principios y objetivos de la PPC a nivel internacional. Estos acuerdos contribuirán al establecimiento de un marco de gobernanza de elevada calidad en el país socio, serán coherentes con los objetivos de la política de desarrollo e incidirán en una gestión de los recursos transparente y sostenible, en el seguimiento, en la vigilancia y en el control. Asimismo, garantizarán que la explotación de los recursos pesqueros se basa en dictámenes científicos sólidos y que la pesca solo se dirige a los recursos excedentarios que el país socio no puede o no desea capturar por sí mismo. En virtud de estos acuerdos, los países socios recibirán una compensación por autorizar el acceso a sus recursos pesqueros y se les concederá ayuda financiera para la aplicación de su propia política de pesca sostenible.

Acuicultura

La PPC deberá apoyar el desarrollo sostenible del sector de la acuicultura desde el punto de vista medioambiental, económico y social. La acuicultura contribuye a la seguridad alimentaria y al crecimiento económico y la creación de empleo en las regiones costeras y rurales. Pueden obtenerse grandes progresos si los Estados miembros elaboran, de conformidad con directrices estratégicas de la Unión, planes estratégicos nacionales dirigidos al desarrollo sostenible de la acuicultura en lo tocante a la seguridad de las empresas, el acceso a las aguas y al espacio y la simplificación

administrativa del proceso de concesión de licencias. El desarrollo de la acuicultura tiene una clara dimensión de la Unión: las iniciativas estratégicas adoptadas a nivel nacional pueden incidir en el desarrollo del sector en los Estados miembros vecinos. Es esencial que los Estados miembros tengan la oportunidad de conocer los planes de los demás Estados miembros en materia de desarrollo futuro de la acuicultura.

La Comisión considera que la naturaleza específica de la acuicultura requiere establecer un organismo de consulta de los interesados y a tal efecto propone la creación de un Consejo Consultivo de Acuicultura.

Organización común de mercados

La organización común de mercados debe contribuir a la consecución de los objetivos de la PPC, ayudar al sector pesquero en la aplicación de la PPC al nivel apropiado y mejorar la competitividad, en particular de los productores.

Control y ejecución

Conforme al nuevo régimen de control adoptado por el Reglamento (CE) nº 1005/2008 del Consejo y por el Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo¹³, la propuesta integra los elementos fundamentales del régimen de control y ejecución de la Unión en relación con el cumplimiento de las normas de la PPC. En relación con la inclusión, en la parte relativa a la conservación, de la obligación de desembarque a fin de evitar los descartes, la Comisión propone el establecimiento de obligaciones en materia de seguimiento y control, en particular en relación con pesquerías bien documentadas, así como la realización de proyectos piloto sobre nuevas tecnologías de control de la pesca que contribuyan a la pesca sostenible.

Instrumentos financieros

A fin de mejorar el cumplimiento, la propuesta introduce condiciones para la ayuda financiera de la Unión destinada al logro de los objetivos de la PPC. La ayuda financiera estará supeditada al cumplimiento de las normas, principio que será aplicable tanto a los Estados miembros como a los operadores. La Unión podrá interrumpir o suspender la ayuda o aplicar una corrección financiera de la misma en el caso de los Estados miembros que no cumplan las normas establecidas. En cuanto a los operadores que cometan infracciones graves, podrá prohibirse el acceso a la ayuda financiera o aplicarse reducciones financieras. Además, la propuesta obliga a los Estados miembros a tener en cuenta la conducta de los operadores en el pasado reciente (en particular, la ausencia de infracciones graves) para la concesión de ayuda financiera.

Consejos consultivos

La Comisión propone consolidar y, cuando sea posible, ampliar la experiencia de los consejos consultivos regionales que trabajan en el marco de la PPC. Puesto que algunos de ellos no tienen carácter o limitación regional, los siete consejos existentes pasan a denominarse consejos consultivos y se crea un Consejo Consultivo de Acuicultura. Considerando las especificidades del Mar Negro, una cuenca marítima cerrada compartida con cuatro Estados que no son miembros de la Unión, y teniendo en cuenta los debates en curso con todos los países del Mar Negro que no pertenecen a la UE con el fin de prestar asesoramiento sobre la política de conservación y de promover la cooperación entre Rumanía, Bulgaria y sus vecinos de la cuenca marítima, la Comisión tiene la intención de establecer, de aquí a 2015, un Consejo Consultivo para el Mar Negro.

Disposiciones finales

La parte final de la propuesta establece los ámbitos de delegación de competencias a la Comisión, su ejercicio, revocación y objeciones, así como la creación de un Comité de Pesca y Acuicultura en relación con los actos de ejecución. Además, propone derogar y/o modificar la legislación pertinente en vigor.

¹³ Reglamento (CE) nº 1005/2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) nº 847/96, (CE) nº 2371/2002, (CE) nº 811/2004, (CE), nº 768/2005, (CE) nº 2115/2005, (CE) nº 2166/2005, (CE) nº 388/2006, (CE) nº 509/2007, (CE) nº 676/2007, (CE) nº 1098/2007, (CE) nº 1300/2008 y (CE) nº 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) nº 2847/93, (CE) nº 1627/94 y (CE) nº 1966/2006.

2011/0195 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**sobre la Política Pesquera Común**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y, en particular, su artículo 43, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea¹⁴,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo¹⁶, establece un régimen comunitario para la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la Política Pesquera Común.
- (2) El ámbito de aplicación de la Política Pesquera Común incluye la conservación, gestión y explotación de los recursos biológicos marinos. Además, el ámbito de la Política Pesquera Común se amplía para incluir las medidas de mercado y financieras en apoyo de sus objetivos, los recursos biológicos de agua dulce y la acuicultura, así como la transformación y comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura, siempre que estas actividades tengan lugar en el territorio de los Estados miembros o en aguas de la Unión por buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un tercer país o estén registrados en él, o por buques pesqueros de la Unión, o por nacionales de Estados miembros, teniendo en cuenta las disposiciones del artículo 117 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y sin perjuicio de la responsabilidad principal del Estado del pabellón.
- (3) La Política Pesquera Común debe garantizar que las actividades de la pesca y la acuicultura contribuyen al establecimiento de condiciones medioambientales, económicas y sociales sostenibles a largo plazo. Además, debe contribuir al aumento de la productividad, a un nivel de vida adecuado para el sector pesquero y a la estabilidad de los mercados, y asegurar la disponibilidad de recursos y el abastecimiento de los consumidores a precios razonables.
- (4) La Unión es Parte Contratante de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982 (UNCLOS)¹⁷, y ratificó el Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorias, de 4 de agosto de 1995 (Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces)¹⁸. Asimismo, aceptó el Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar, de 24 de noviembre de 1993, de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (Acuerdo de la FAO para la promoción del cumplimiento)¹⁹. Estos instrumentos internacionales prevén principalmente obligaciones de conservación que incluyen, entre otras, la obligación de adoptar medidas de conservación y gestión destinadas a mantener o restablecer los recursos marinos en niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible, tanto en las aguas bajo jurisdicción nacional como en alta mar, y de cooperar a tal efecto con otros Estados, de aplicar ampliamente el criterio de precaución a la conservación, gestión y explotación de las poblaciones de peces, de garantizar la compatibilidad de las medidas de conservación y gestión cuando

¹⁴ DO

¹⁵ DO

¹⁶ DO L 358 de 31.12.2002, p. 59.

¹⁷ DO L 179 de 23.6.1998, p. 1.

¹⁸ DO L 189 de 3.7.1998, p. 14.

¹⁹ DO L 177 de 16.7.1996, p. 24.

los recursos marinos se encuentran en zonas marítimas con estatutos jurisdiccionales diferentes y de tener debidamente en cuenta otras utilidades legítimas de los mares. La Política Pesquera Común debe contribuir al adecuado cumplimiento por parte de la Unión de las obligaciones internacionales que le incumben en virtud de estos instrumentos internacionales. Cuando los Estados miembros adopten medidas de conservación y gestión, para las que hayan sido facultados al amparo de la Política Pesquera Común, deben igualmente actuar de forma plenamente coherente con las obligaciones internacionales de conservación y de cooperación impuestas por estos instrumentos internacionales.

- (5) En la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Johannesburgo en 2002, la Unión y sus Estados miembros se comprometieron a luchar contra la disminución continua de muchas poblaciones de peces. Por consiguiente, la Unión debe mejorar su Política Pesquera Común para garantizar, con carácter prioritario, el restablecimiento y mantenimiento de los recursos biológicos marinos en niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible de las poblaciones explotadas, de aquí a 2015. En los casos en que esté disponible menos información científica, puede ser necesario utilizar aproximaciones representativas del rendimiento máximo sostenible.
- (6) Los objetivos pesqueros se establecen en la Decisión adoptada por la Conferencia de las Partes relativa al Convenio sobre la Diversidad Biológica del Plan Estratégico para la Biodiversidad 2011-2020²⁰; la Política Pesquera Común debe garantizar la coherencia con los objetivos para la biodiversidad adoptados por el Consejo Europeo²¹, y las metas de la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de la UE sobre la biodiversidad hasta 2020: nuestro seguro de vida y capital natural»²², . con vistas a alcanzar el rendimiento máximo sostenible de aquí a 2015.
- (7) La explotación sostenible de los recursos biológicos marinos debe basarse en el criterio de precaución, que se desprende del principio de cautela contemplado en el artículo 191, apartado 2, párrafo primero, del Tratado.
- (8) La Política Pesquera Común debe contribuir a la protección del medio ambiente marino y, en particular, a la consecución de un buen estado ecológico en 2020 a más tardar, tal como establece el artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008 , por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina)²³.
- (9) Es necesario aplicar a la gestión de la pesca un enfoque ecosistémico, limitar los efectos de las actividades pesqueras sobre el medio ambiente marino y reducir al mínimo las capturas no deseadas, eliminándolas progresivamente.
- (10) Conviene que la gestión de la Política Pesquera Común se guíe por los principios de buena gobernanza. De acuerdo con estos principios, la toma de decisiones debe basarse en los mejores dictámenes científicos disponibles, las partes interesadas deben participar activamente y debe adoptarse una perspectiva a largo plazo. El éxito de la gestión de la Política Pesquera Común también depende de una definición clara de las responsabilidades a nivel de la Unión y a los niveles nacional, regional y local, así como de la compatibilidad y la coherencia entre las medidas adoptadas y otras políticas de la Unión.
- (11) La Política Pesquera Común debe prestar plena atención, en su caso, a la sanidad y el bienestar animal y a la seguridad de los alimentos y los piensos.
- (12) La aplicación de la Política Pesquera Común debe tener en cuenta las interacciones con otros asuntos marítimos, abordados en la Política Marítima Integrada²⁴, y reconocer la interrelación entre todas las cuestiones relacionadas con los mares y océanos de Europa, incluida la ordenación del espacio marítimo. Ha de garantizarse una gestión coherente e integrada de las distintas políticas sectoriales en el Mar Báltico, el Mar del Norte, el Mar Céltico, el Golfo de Vizcaya y la costa de la Península Ibérica, y las cuencas del Mar Mediterráneo y del Mar Negro.
- (13) Los buques pesqueros de la Unión deben tener igualdad de acceso a las aguas y los recursos de la Unión, en el respeto de las normas de la PPC.
- (14) Las normas vigentes que restringen el acceso a los recursos situados dentro de las zonas de 12 millas marinas de los Estados miembros han resultado satisfactorias, obrando en beneficio de la conservación al limitar el esfuerzo pesquero en las zonas más sensibles de las aguas de la Unión. Asimismo, han preservado las actividades pesqueras tradicionales, de las que depende en buena medida el desarrollo social y económico de determinados comunidades costeras. Por consiguiente, estas normas deben continuar aplicándose.

²⁰ Decisión COP X/2.

²¹ UE CO 7/10 de 26 de marzo de 2010.

²² COM(2011)244

²³ DO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

²⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Una política marítima integrada para la Unión Europea», COM(2007) 575 final.

- (15) Resulta necesario seguir protegiendo especialmente los recursos biológicos marinos en torno a las Azores, Madeira y las Islas Canarias, ya que contribuyen a preservar la economía local de dichas islas, dada su situación estructural, social y económica. Por consiguiente, debe mantenerse la limitación de determinadas actividades pesqueras en esas aguas a los buques matriculados en los puertos de dichas islas.
- (16) El objetivo de la explotación sostenible de los recursos biológicos marinos se conseguirá de manera más eficaz mediante un enfoque plurianual de la gestión de la pesca, que establezca con carácter prioritario planes plurianuales que reflejen las particularidades de las distintas pesquerías.
- (17) Siempre que sea posible, los planes plurianuales deben abarcar múltiples poblaciones en caso de que estas sean explotadas conjuntamente. Además, deben sentar las bases para fijar las posibilidades de pesca y objetivos cuantificables para la explotación sostenible de las poblaciones y de los ecosistemas marinos considerados, definir plazos precisos y crear mecanismos de salvaguardia para hacer frente a acontecimientos imprevistos.
- (18) Es necesario adoptar medidas para reducir y eliminar los elevados niveles actuales de capturas no deseadas y de descartes. En efecto, las capturas no deseadas y los descartes representan un desperdicio considerable y repercuten negativamente en la explotación sostenible de los recursos biológicos y los ecosistemas marinos, así como en la viabilidad económica de la pesca. Resulta necesario establecer la obligación de desembarcar todas las capturas de las poblaciones gestionadas, efectuadas durante las actividades de pesca ejercidas en aguas de la Unión o por buques pesqueros de la Unión y prever su aplicación gradual.
- (19) Los operadores no deben obtener pleno provecho de las ventajas económicas de los desembarques de capturas no deseadas. El destino de los desembarques de capturas por debajo de la talla mínima de referencia para la conservación debe estar limitado y excluir la venta para el consumo humano.
- (20) En aras de la conservación de las poblaciones, conviene definir objetivos precisos en relación con determinadas medidas técnicas.
- (21) En el caso de las poblaciones para las que no se haya establecido un plan plurianual, es necesario garantizar índices de explotación que produzcan el rendimiento máximo sostenible, a través de la fijación de límites de capturas y/o de esfuerzo pesquero.
- (22) Teniendo en cuenta la precaria situación económica del sector pesquero y la dependencia de determinadas comunidades costeras respecto de la pesca, es necesario garantizar la estabilidad relativa de las actividades pesqueras, distribuyendo las posibilidades de pesca entre los Estados miembros en base a una estimación de la parte de las poblaciones que corresponda a cada Estado miembro.
- (23) Por otra parte, dada la situación biológica temporal de las poblaciones de peces, dicha estabilidad relativa de las actividades de pesca debe salvaguardar las necesidades específicas de las regiones cuyas poblaciones locales son particularmente dependientes de la pesca y de las actividades conexas, tal como decidió el Consejo en su Resolución de 3 de noviembre de 1976, relativa a determinados aspectos externos de la creación en la Comunidad, a partir de 1 de enero de 1977, de una zona de pesca con una extensión de doscientas millas²⁵, y en particular en su anexo VII. Por consiguiente, el concepto de estabilidad relativa que se pretende lograr debe entenderse en tal sentido.
- (24) Los Estados miembros deben estar en condiciones de presentar a la Comisión peticiones debidamente justificadas para elaborar las medidas en virtud de la Política Pesquera Común que consideren necesarias para poder cumplir las obligaciones relativas a las zonas de protección especial de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 2009/147/CE del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres²⁶, y a las zonas especiales de conservación, de conformidad con el artículo 6 de la 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 silvestres²⁷ y a las zonas marinas protegidas de conformidad con el artículo 13, apartado 4, de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina)²⁸.
- (25) La Comisión ha de poder adoptar medidas temporales en caso de que de las actividades de pesca resulte una amenaza grave para la conservación de los recursos biológicos marinos o del ecosistema marino, que requiera una acción inmediata.

²⁵ DO C 105 de 7.5.1981, p. 1.

²⁶ DO L 103 de 25.4.1979, p. 1.

²⁷ DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

²⁸ DO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

- (26) Conviene que los Estados miembros puedan adoptar medidas técnicas y de conservación para la aplicación de la Política Pesquera Común que permitan a esta adecuarse mejor a las realidades y particularidades de las pesquerías individuales y obtener una mayor adhesión.
- (27) Conviene permitir que, en su zona de 12 millas marinas, los Estados miembros adopten medidas de conservación y gestión aplicables a todos los buques pesqueros de la Unión, a condición de que, cuando se apliquen a los buques pesqueros de otros Estados miembros, las medidas adoptadas no sean discriminatorias, otros Estados miembros interesados hayan sido previamente consultados y la Unión no haya adoptado medidas encaminadas específicamente a la conservación y gestión en esa zona.
- (28) Conviene permitir a los Estados miembros que adopten medidas de conservación y gestión de las poblaciones en las aguas de la Unión que sean aplicables exclusivamente a los buques pesqueros de la Unión que enarbolan su pabellón.
- (29) Es necesario introducir, de aquí al 31 de diciembre de 2013, un sistema de concesiones de pesca transferibles para la mayoría de las poblaciones gestionadas al amparo de la Política Pesquera Común, aplicable a todos los buques de eslora igual o superior a 12 metros y a todos los otros buques que faenen con artes de arrastre. Los Estados miembros pueden excluir de las concesiones de pesca transferibles a los buques de eslora igual o inferior a 12 metros distintos de los buques que utilicen artes de arrastre. Este sistema debe contribuir a reducciones de la flota por iniciativa del sector y mejorar los resultados económicos, al tiempo que establece concesiones de pesca transferibles, exclusivas y jurídicamente seguras, de las posibilidades de pesca anuales de un Estado miembro. Puesto que los recursos biológicos marinos son un bien común, las concesiones de pesca transferibles deben limitarse a establecer derechos del usuario en relación con una parte de las posibilidades de pesca anuales de un Estado miembro, que pueden retirarse de conformidad con las normas establecidas.
- (30) Conviene que las concesiones de pesca puedan ser objeto de transferencia o arrendamiento con objeto de descentralizar la gestión de las posibilidades de pesca hacia el sector pesquero y de garantizar que los pescadores que abandonen el sector no necesiten depender de ayuda financiera pública en virtud de la Política Pesquera Común.
- (31) Las características específicas y la vulnerabilidad socioeconómica de algunas flotas de pesca artesanal justifican la limitación del sistema obligatorio de concesiones de pesca transferibles a los grandes buques pesqueros. El sistema de concesiones de pesca transferibles debe aplicarse a las poblaciones respecto de las cuales se han asignado posibilidades de pesca.
- (32) Conviene adoptar medidas específicas en el caso de los buques pesqueros de la Unión que no faenen al amparo de un sistema de concesiones de pesca transferibles, a fin de adaptar el número de buques pesqueros de la Unión a los recursos disponibles. Tales medidas deben fijar límites máximos obligatorios de capacidad de la flota y establecer regímenes nacionales de entrada/salida en relación con la financiación del desguace concedida en virtud del Fondo Europeo de Pesca.
- (33) Conviene que los Estados miembros mantengan registros sobre la información mínima relativa a las características y las actividades de los buques pesqueros de la Unión que enarbolan su pabellón. Estos registros deben estar a disposición de la Comisión con fines de seguimiento del tamaño de las flotas de los Estados miembros.
- (34) Una gestión de la pesca basada en los mejores dictámenes científicos disponibles exige disponer de conjuntos de datos armonizados, fiables y exactos. Por consiguiente, los Estados miembros deben recoger datos sobre sus flotas y actividades de pesca, en particular datos biológicos sobre las capturas, que incluyan los descartes, información obtenida a partir de estudios sobre las poblaciones de peces y sobre el impacto ambiental potencial de las actividades pesqueras en el ecosistema marino.
- (35) La recogida de datos debe incluir información que facilite la evaluación económica de las empresas activas en el sector de la pesca, de la acuicultura y de la transformación de productos de la pesca y de la acuicultura, así como datos sobre la evolución del empleo en estos sectores.
- (36) Los Estados miembros deben gestionar los datos científicos recogidos y ponerlos a disposición de los usuarios finales, sobre la base de un programa plurianual de la Unión. Asimismo, resulta necesario que los Estados miembros cooperen entre sí a fin de coordinar las actividades de recopilación de datos. En caso necesario, conviene que los Estados miembros también cooperen con terceros países de la misma cuenca marítima en lo que respecta a la recogida de datos.
- (37) Es necesario reforzar la investigación orientada a la política pesquera a través de programas adoptados a nivel nacional para la recogida de datos científicos pesqueros y para la investigación e innovación, en coordinación con otros Estados miembros, así como a través de los instrumentos disponibles en el marco de investigación e innovación de la Unión.

- (38) La Unión debe promover los objetivos de la Política Pesquera Común a nivel internacional. Con este fin, debe esforzarse por mejorar la actuación de las organizaciones regionales e internacionales en relación con la conservación y gestión de las poblaciones internacionales de peces, promoviendo la toma de decisiones basada en los dictámenes científicos y en la mejora del cumplimiento, así como una mayor transparencia y participación de las partes interesadas, y combatiendo la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR).
- (39) Los acuerdos de pesca sostenible celebrados con terceros países deben garantizar que las actividades pesqueras de la Unión en aguas de terceros países se basan en los mejores dictámenes científicos disponibles, a fin de garantizar una explotación sostenible de los recursos biológicos marinos. Estos acuerdos, que proporcionan derechos de acceso a cambio de una contribución financiera de la Unión, deben contribuir al establecimiento de un marco de gobernanza de elevada calidad, a fin de asegurar, en particular, la adopción de medidas eficientes de seguimiento, vigilancia y control.
- (40) La introducción de una cláusula relativa a los derechos humanos en los acuerdos de pesca sostenible debe ser plenamente coherente con los objetivos generales de la Unión en materia de desarrollo.
- (41) El respeto de los principios democráticos y de los derechos humanos, enunciados en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y en otros instrumentos internacionales pertinentes en materia de derechos humanos, y el respeto del principio del Estado de Derecho, constituirán un elemento esencial de los acuerdos de pesca sostenible, que deberán incluir una cláusula específica sobre derechos humanos.
- (42) La acuicultura debe contribuir a preservar el potencial de producción de alimentos en todo el territorio de la Unión sobre una base sostenible, a fin de garantizar a los ciudadanos europeos la seguridad alimentaria a largo plazo y contribuir a satisfacer la creciente demanda mundial de alimentos de origen acuático.
- (43) La Estrategia para el desarrollo sostenible de la acuicultura europea²⁹, adoptada por la Comisión en 2009, que fue saludada y aprobada por el Consejo y acogida favorablemente por el Parlamento Europeo, señalaba la necesidad de crear y promover condiciones equitativas para este sector como base para su desarrollo sostenible.
- (44) La Política Pesquera Común debe contribuir a la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador³⁰, y promover la consecución de los objetivos establecidos en dicha Estrategia.
- (45) Teniendo en cuenta que las actividades acuícolas de la Unión están influidas por diferentes condiciones que traspasan las fronteras nacionales, incluido en lo que respecta a las autorizaciones de los operadores, conviene elaborar directrices estratégicas de la Unión con objeto de promover la competitividad del sector acuícola, apoyando su desarrollo e innovación, incentivando la actividad económica y la diversificación y mejorando la calidad de vida de las zonas rurales y costeras, así como establecer mecanismos para el intercambio de información y de buenas prácticas entre los Estados miembros, a través de un método abierto de coordinación de las medidas nacionales relativas a la seguridad de las empresas, el acceso a las aguas y al espacio de la Unión y la simplificación administrativa del proceso de concesión de licencias.
- (46) La naturaleza específica de la acuicultura requiere establecer un consejo consultivo para la consulta de las partes interesadas sobre los aspectos de las políticas de la Unión que pueden afectar a la acuicultura.
- (47) Resulta necesario reforzar la competitividad del sector de la pesca y la acuicultura de la Unión, y hacer un llamamiento a la simplificación en favor de una mejor gestión de las actividades de producción y de comercialización del sector. La organización común de mercados de los productos de la pesca y de la acuicultura debe asegurar condiciones equitativas para todos los productos de la pesca y de la acuicultura comercializados en la Unión, permitir a los consumidores elegir mejor, con conocimiento de causa, promover un consumo responsable y mejorar el conocimiento económico y la comprensión de los mercados de la Unión a lo largo de la cadena de suministro.
- (48) La organización común de mercados debe aplicarse de conformidad con los compromisos internacionales de la Unión, en particular en lo que respecta a la Organización Mundial del Comercio. El éxito de la Política Pesquera Común depende de un sistema efectivo de control, inspección y ejecución que incluya la lucha contra la pesca INDNR. Resulta necesario establecer un régimen de control, inspección y ejecución de la Unión a fin de garantizar el cumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común.
- (49) Conviene promover la utilización de tecnologías modernas en el ámbito del régimen de control, inspección y ejecución de la Unión. Los Estados miembros o la Comisión deben tener la posibilidad de llevar a cabo proyectos piloto sobre nuevas tecnologías de control y sistemas de gestión de datos.

²⁹ COM(2009)162 final.
³⁰ COM(2010) 2020 final.

- (50) A fin de garantizar la participación de los operadores en cuestión en el régimen de control, inspección y ejecución de la Unión, conviene autorizar a los Estados miembros a exigir a los titulares de una licencia de pesca para buques pesqueros de la Unión de eslora igual o superior a 12 metros que enarbolen su pabellón que contribuyan proporcionalmente a los costes de establecimiento de dicho régimen.
- (51) Los objetivos de la Política Pesquera Común no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros debido a los problemas surgidos en el desarrollo y la gestión del sector pesquero y a los recursos financieros limitados de los Estados miembros. Por consiguiente, para contribuir a la consecución de estos objetivos, la Unión debe conceder una ayuda financiera plurianual, centrada en las prioridades de la Política Pesquera Común.
- (52) La ayuda financiera de la Unión debe estar supeditada al cumplimiento por los Estados miembros y por los operadores de las normas de la Política Pesquera Común. Por consiguiente, resulta necesario interrumpir, suspender o corregir esta ayuda en caso de incumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común por parte de los Estados miembros y en caso de infracciones graves de dichas normas por parte de los operadores.
- (53) Ha quedado demostrado que el diálogo con las partes interesadas es esencial para la consecución de los objetivos de la Política Pesquera Común. Teniendo en cuenta la diversidad de condiciones que caracterizan las aguas de la Unión y la creciente regionalización de la Política Pesquera Común, los consejos consultivos deben permitir que esta política integre los conocimientos y la experiencia de todas las partes interesadas.
- (54) Conviene facultar a la Comisión mediante actos delegados para crear un nuevo consejo consultivo y para modificar las zonas de competencia de los existentes, en particular teniendo en cuenta las especificidades del Mar Negro.
- (55) Con objeto de alcanzar los objetivos de la Política Pesquera Común, conviene delegar en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado con vistas a la determinación de medidas relacionadas con la pesca destinadas a atenuar el impacto de las actividades pesqueras en zonas especiales de conservación, la adaptación de la obligación de desembarcar todas las capturas a fin de cumplir las obligaciones internacionales de la Unión, la adopción por defecto de medidas de conservación en el marco de los planes plurianuales o de medidas técnicas, el nuevo cálculo de los límites máximos de capacidad de la flota, la definición de la información sobre las características y las actividades de los buques pesqueros de la Unión, las normas relativas a la realización de proyectos piloto sobre nuevas tecnologías de control y sistemas de gestión de datos y las modificaciones del anexo III en relación con los ámbitos de competencia, la composición y el funcionamiento de los consejos consultivos.
- (56) Reviste especial importancia que, durante los trabajos preparatorios para la adopción de actos delegados, la Comisión efectúe las consultas oportunas, incluidas consultas a expertos.
- (57) En la fase de preparación y elaboración de actos delegados, la Comisión debe garantizar una transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (58) Conviene conferir competencias de ejecución a la Comisión a fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de los requisitos operativos técnicos para las modalidades de transmisión de información relacionada con los registros de las flotas pesqueras y de los requisitos relativos a los datos para la gestión de la pesca. La Comisión debe ejercer dichas competencias de conformidad con el Reglamento (UE) n° 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 Comisión³¹.
- (59) Para alcanzar el objetivo fundamental de la Política Pesquera Común, consistente en ofrecer condiciones medioambientales, económicas y sociales sostenibles a largo plazo para el sector de la pesca y la acuicultura y contribuir a la seguridad alimentaria, es necesario y apropiado establecer normas de conservación y explotación de los recursos biológicos marinos.
- (60) De acuerdo con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (61) Debe derogarse la Decisión n° 585/2004/CE del Consejo, de 19 de julio de 2004, por la que se crean consejos consultivos regionales en virtud de la política pesquera común³², a partir de la fecha de entrada en vigor de las normas correspondientes establecidas en el presente Reglamento.
- (62) Resulta necesario derogar el Reglamento (CE) n° 199/2008 del Consejo, de 25 de febrero de 2008, relativo al establecimiento de un marco comunitario para la recopilación, gestión y uso de los datos del sector pesquero

³¹ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

³² DO L 256 de 3.8.2004, p. 17.

y el apoyo al asesoramiento científico en relación con la política pesquera común³³, pero es conveniente seguir aplicándolo a los programas nacionales de recogida y gestión de datos adoptados para el período 2011-2013.

- (63) Debido al número e importancia de las modificaciones que hay que efectuar, conviene derogar el Reglamento (CE) nº 2371/2002 del Consejo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

PARTE I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. La Política Pesquera Común abarcará:
 - (a) la conservación, gestión y explotación de los recursos biológicos marinos; y
 - (b) los recursos biológicos de agua dulce y la acuicultura, así como la transformación y comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura en el marco de las medidas comerciales y financieras de apoyo a la Política Pesquera Común.
2. La Política Pesquera Común cubrirá las actividades contempladas en el apartado 1, cuando estas se lleven a cabo:
 - (a) en el territorio de los Estados miembros; o
 - (b) en aguas de la Unión, incluso si las desarrollan buques pesqueros que enarbolen el pabellón de terceros países o estén registrados en ellos; o
 - (c) por buques pesqueros de la Unión fuera de las aguas de la Unión; o
 - (d) por nacionales de Estados miembros, sin perjuicio de la responsabilidad principal del Estado del pabellón.

Artículo 2

Objetivos generales

1. La Política Pesquera Común deberá garantizar que las actividades de la pesca y la acuicultura crean condiciones medioambientales, económicas y sociales sostenibles a largo plazo y contribuyen a la disponibilidad de productos alimentarios.
2. La Política Pesquera Común aplicará el criterio de precaución a la gestión pesquera y procurará asegurar que, de aquí a 2015, la explotación de los recursos biológicos marinos vivos restablezca y mantenga las poblaciones de especies capturadas por encima de niveles que puedan producir el rendimiento máximo sostenible.
3. La Política Pesquera Común aplicará a la gestión de la pesca un enfoque ecosistémico a fin de garantizar que las actividades pesqueras tengan un impacto limitado en el ecosistema marino.
4. La Política Pesquera Común deberá integrar los requisitos de la normativa medioambiental de la Unión.

Artículo 3

Objetivos específicos

Para alcanzar los objetivos generales contemplados en el artículo 2, la Política Pesquera Común deberá, en particular:

- (a) eliminar las capturas no deseadas de poblaciones comerciales y garantizar gradualmente el desembarque de todas las capturas de dichas poblaciones;
- (b) crear condiciones para actividades pesqueras eficientes en el ámbito de un sector pesquero económicamente viable y competitivo;

³³ DO L 60 de 5.3.2008, p. 1.

- (c) promover el desarrollo de actividades acuícolas en la Unión, a fin de contribuir a la seguridad alimentaria y el empleo en las zonas rurales y costeras;
- (d) contribuir a asegurar un nivel de vida adecuado a aquellos que dependen de las actividades pesqueras;
- (e) tener en cuenta los intereses de los consumidores;
- (f) garantizar la recopilación y la gestión sistemáticas y armonizadas de los datos.

Artículo 4

Principios de buena gobernanza

La Política Pesquera Común se guiará por los siguientes principios de buena gobernanza:

- (a) una definición clara de las competencias a nivel de la Unión y a escala nacional, regional y local;
- (b) establecimiento de medidas conformes a los mejores dictámenes científicos;
- (c) una perspectiva a largo plazo;
- (d) una amplia participación de los interesados en todas las fases, desde la concepción de las medidas hasta su aplicación;
- (e) la responsabilidad principal del Estado del pabellón;
- (f) coherencia con la política marítima integrada y con otras políticas de la Unión.

Artículo 5

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- «aguas de la Unión», las aguas bajo soberanía o jurisdicción de los Estados miembros, con excepción de las aguas adyacentes a los territorios relacionados en el anexo II del Tratado;
- «recursos biológicos marinos», las especies marinas acuáticas vivas, disponibles y accesibles, incluidas las especies anádromas y catádromas, durante todas las fases de su ciclo de vida;
- «recursos biológicos de agua dulce», las especies acuáticas de agua dulce vivas, disponibles y accesibles;
- «buque pesquero», cualquier buque equipado para la explotación comercial de los recursos biológicos marinos;
- «buque pesquero de la Unión», un buque pesquero que enarbola pabellón de un Estado miembro y está matriculado en la Unión;
- «rendimiento máximo sostenible», la cantidad máxima de capturas que puede extraerse de una población de peces por un tiempo indefinido;
- «criterio de precaución de la gestión de la pesca», el enfoque en base al cual la falta de información científica suficiente no sirve de justificación para posponer o para no adoptar medidas de gestión destinadas a conservar las especies principales, así como las especies asociadas o dependientes, las especies acompañantes y el medio en el que se encuentran;
- «enfoque ecosistémico de la gestión de la pesca», el enfoque que procura asegurar que los beneficios derivados de los recursos acuáticos vivos sean elevados, pero que las repercusiones directas e indirectas de las operaciones de pesca en los ecosistemas marinos sean reducidas y no perjudiquen el funcionamiento, la diversidad y la integridad futuros de esos ecosistemas;
- «índice de mortalidad por pesca», las capturas de una población efectuadas en un periodo determinado, expresadas como proporción de la población media disponible para la pesca en ese periodo;
- «población», un recurso biológico marino con características distintivas existente en una zona de gestión determinada;
- «límite de capturas», el límite cuantitativo de los desembarques de una población o grupo de poblaciones en un periodo concreto;
- «puntos de referencia de conservación», los valores de los parámetros de las unidades poblacionales (como la biomasa o el índice de mortalidad por pesca) utilizados en la gestión pesquera, por ejemplo, con respecto a un nivel aceptable de riesgo biológico o a un nivel deseado de rendimiento;

- «salvaguardia», una medida de precaución destinada a proteger de algún acontecimiento indeseado o a evitar su aparición;
- «medidas técnicas», las medidas que regulan la composición de las capturas por especies y tallas y sus efectos en los ecosistemas como resultado de las actividades pesqueras, a través del establecimiento de condiciones relativas a la utilización y la estructura de los artes de pesca y restricciones de acceso a zonas de pesca;
- «posibilidad de pesca», el derecho legal cuantificado de pesca, expresado en capturas y/o en esfuerzo pesquero, y las condiciones vinculadas funcionalmente al mismo que son necesarias para cuantificarlo en un determinado nivel;
- «esfuerzo pesquero», el producto de la capacidad y la actividad de un buque pesquero; tratándose de un grupo de buques, la suma de los esfuerzos pesqueros de todos los buques del grupo;
- «concesiones de pesca transferibles», los derechos revocables de utilización de una parte específica de las posibilidades de pesca asignadas a un Estado miembro, o establecidas en planes de gestión aprobados por un Estado miembro de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (CE) nº 1967/2006³⁴, que el titular puede transferir a otros titulares elegibles de dichas concesiones de pesca transferibles;
- «posibilidades de pesca individuales», las posibilidades de pesca anuales asignadas a los titulares de concesiones de pesca transferibles de un Estado miembro en función de la proporción de las posibilidades de pesca pertenecientes a ese Estado miembro;
- «capacidad pesquera», el arqueo de un buque expresado en GT (arqueo bruto) y su potencia expresada en kW (kilowatios), tal como se definen en los artículos 4 y 5 del Reglamento (CEE) nº 2930/86 del Consejo³⁵;
- «acuicultura», la cría o el cultivo de organismos acuáticos con técnicas encaminadas a aumentar la producción de los organismos en cuestión por encima de las capacidades naturales del medio; dichos organismos son, a lo largo de toda la fase de cría o cultivo y hasta el momento de su recogida, propiedad de una persona física o jurídica;
- «licencia de pesca», una licencia tal como se define en el artículo 4, apartado 9, del Reglamento (CE) nº 1224/2009;
- «autorización de pesca», una autorización tal como se define en el artículo 4, apartado 10, del Reglamento (CE) nº 1224/2009;
- «pesca», la recogida o captura de organismos acuáticos vivos en su medio natural, o la utilización intencional de medios que permitan dicha recogida o captura;
- «productos de la pesca», los organismos acuáticos resultantes de la actividad pesquera;
- «operador», la persona física o jurídica que explota o posee una empresa dedicada a una actividad vinculada a cualquiera de las fases de las cadenas de producción, transformación, comercialización, distribución y venta al por menor de productos de la pesca y de la acuicultura;
- «infracción grave», una infracción tal como se define en el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1005/2008 del Consejo y en el artículo 90, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo;
- «usuario final de datos científicos», el organismo que tiene un interés científico o de gestión en el análisis científico de los datos del sector pesquero;
- «excedente de capturas admisibles», la parte de las capturas admisibles que un Estado costero no tiene capacidad de capturar;
- «productos de la acuicultura», los organismos acuáticos en todas las fases de su ciclo de vida, resultantes de una actividad de acuicultura;
- «biomasa de población reproductora», la estimación de la masa de peces de un recurso particular que se reproduce en un momento concreto e incluye tanto a los ejemplares machos y hembras como a las especies vivíparas;
- «pesquerías mixtas», la pesca ejercida en una zona de pesca en la que están presentes varias especies susceptibles de ser capturadas con los artes de pesca;
- «acuerdos de pesca sostenible», los acuerdos internacionales celebrados con otro Estado con el fin de obtener el acceso a los recursos o a las aguas a cambio de una compensación financiera de la Unión.

³⁴ DO L 409 de 30.12.2006, p. 11.

³⁵ DO L 274 de 25.9.1986, p. 1.

PARTE II ACCESO A LAS AGUAS

Artículo 6

Normas generales de acceso a las aguas

1. Los buques pesqueros de la Unión gozarán de igualdad de acceso a las aguas y a los recursos en todas las aguas de la Unión, con excepción de las referidas en los apartados 2 y 3, a reserva de las medidas adoptadas de conformidad con la parte III.
2. Del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2022, se autorizará a los Estados miembros, en las aguas comprendidas hasta las 12 millas marinas desde las líneas de base que estén sometidas a su soberanía o jurisdicción, a restringir la pesca a los buques pesqueros que tradicionalmente faenen en esas aguas y procedan de los puertos situados en la costa adyacente, sin perjuicio de las disposiciones aplicables a los buques pesqueros de la Unión que enarbolen el pabellón de otros Estados miembros en virtud de las relaciones de vecindad existentes entre los Estados miembros ni de las disposiciones del anexo I, en el que se fijan, para cada Estado miembro, las zonas geográficas situadas dentro de las franjas costeras de los demás Estados miembros en que se realizan actividades pesqueras y las especies afectadas. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las restricciones establecidas en virtud del presente apartado.
3. Del 1 de enero de 2013 al 31 de diciembre de 2022, se autorizará a los Estados miembros en cuestión, en las aguas comprendidas hasta las 100 millas marinas desde las líneas de base de las Azores, Madeira y las Islas Canarias, a restringir la pesca a los buques matriculados en los puertos de estas islas. Estas restricciones no se aplicarán a los buques de la Unión que tradicionalmente pescan en esas aguas, siempre que no rebasen el esfuerzo pesquero tradicionalmente ejercido. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las restricciones establecidas en virtud del presente apartado.
4. Las medidas relativas a las disposiciones contempladas en los apartados 2 y 3 deberán adoptarse el 31 de diciembre de 2022 a más tardar.

PARTE III MEDIDAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LOS RECURSOS BIOLÓGICOS MARINOS

TÍTULO I TIPOS DE MEDIDAS

Artículo 7

Tipos de medidas de conservación

Las medidas de conservación de los recursos biológicos marinos podrán incluir los siguientes elementos:

- (a) la adopción de planes plurianuales, tal como se contempla en los artículos 9 a 11;
- (b) el establecimiento de objetivos para la explotación sostenible de las poblaciones;
- (c) la adopción de medidas destinadas a adaptar el número de buques pesqueros y/o los tipos de buques pesqueros a las posibilidades de pesca disponibles;
- (d) la creación de incentivos, incluidos los de tipo económico, para fomentar una pesca más selectiva o con escaso impacto;
- (e) la fijación de posibilidades de pesca;
- (f) la adopción de medidas técnicas según lo dispuesto en el artículo 14;
- (g) la adopción de medidas relativas a la obligación de desembarcar todas las capturas;
- (h) la realización de proyectos piloto sobre otros tipos de técnicas de gestión de la pesca.

*Artículo 8***Tipos de medidas técnicas**

Las medidas técnicas podrán incluir los siguientes elementos:

- (a) los tamaños de las redes y las normas relativas a la utilización de artes de pesca;
- (b) las restricciones aplicables a la construcción de los artes de pesca, que incluyen: i) las modificaciones o los dispositivos adicionales para mejorar la selectividad o reducir el impacto en la zona béntica; ii) las modificaciones o los dispositivos adicionales para reducir la captura accidental de especies en peligro, amenazadas y protegidas;
- (c) la prohibición de utilizar determinados artes de pesca en algunas zonas o períodos;
- (d) la prohibición o restricción de la actividad pesquera en determinadas zonas y/o períodos;
- (e) la obligación de que los buques pesqueros dejen de faenar en una zona durante un período mínimo determinado, con el fin de proteger una agrupación temporal de un recurso marino vulnerable;
- (f) la adopción de medidas específicas para reducir los efectos de las actividades pesqueras en los ecosistemas marinos y en las especies no objetivo;
- (g) otras medidas técnicas dirigidas a proteger la biodiversidad marina.

TÍTULO II MEDIDAS DE LA UNIÓN

*Artículo 9***Planes plurianuales**

1. Se establecerán con carácter prioritario planes plurianuales que contendrán medidas de conservación destinadas a mantener o restablecer las poblaciones de peces por encima de niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible.
2. Los planes plurianuales proporcionarán:
 - (a) la base para fijar las posibilidades de pesca de las poblaciones de peces consideradas, con arreglo a puntos de referencia de conservación determinados de antemano; y
 - (b) medidas que impidan eficazmente el incumplimiento de los puntos de referencia de conservación.
3. Siempre que sea posible, los planes plurianuales se referirán a la pesca de una sola población o a la pesca que explote una combinación de poblaciones y tendrán debidamente en cuenta las interacciones entre las poblaciones y la pesca.
4. Los planes plurianuales se basarán en el criterio de precaución de la gestión pesquera y tendrán en cuenta las limitaciones de los datos disponibles y de los métodos de evaluación, así como todas las fuentes de incertidumbre cuantificadas con arreglo a un método científicamente validado.

*Artículo 10***Objetivos de los planes plurianuales**

1. Los planes plurianuales adaptarán el índice de mortalidad por pesca de modo que este permita restablecer y mantener todas las poblaciones por encima de niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible de aquí a 2015.
2. Cuando no sea posible determinar un índice de mortalidad por pesca que permita restablecer y mantener las poblaciones por encima de niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible, los planes plurianuales dispondrán medidas de precaución que garanticen un grado comparable de conservación de las poblaciones consideradas.

*Artículo 11***Contenido de los planes plurianuales**

Los planes plurianuales incluirán:

- (a) su ámbito de aplicación, en términos de poblaciones, pesquerías y ecosistemas marinos;
- (b) objetivos coherentes con los establecidos en los artículos 2 y 3;
- (c) objetivos cuantificables en términos de:
 - i) índices de mortalidad por pesca y/o
 - ii) biomasa de población reproductora, y
 - iii) estabilidad de las capturas.
- (d) plazos precisos para alcanzar los objetivos cuantificables;
- (e) medidas técnicas que incluyan medidas relativas a la eliminación de las capturas no deseadas;
- (f) indicadores cuantificables para el seguimiento y la evaluación periódicos de los progresos alcanzados en la consecución de los objetivos del plan plurianual;
- (g) medidas y objetivos específicos relativos a la parte del ciclo de vida en agua dulce de las especies anádromas y catádromas;
- (h) medidas para reducir al mínimo los efectos de la pesca en el ecosistema;
- (i) salvaguardias y criterios de activación de estas;
- (j) cualquier otra medida adecuada para alcanzar los objetivos de los planes plurianuales.

*Artículo 12***Cumplimiento de las obligaciones establecidas en la normativa medioambiental de la Unión**

1. En las zonas especiales de conservación contempladas en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, en el artículo 4 de la Directiva 2009/147/CE y en el artículo 13, apartado 4, de la Directiva 2008/56/CE, los Estados miembros deberán llevar a cabo las actividades pesqueras de modo que se atenúe el impacto de dichas actividades en esas zonas especiales de conservación.
2. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con el fin de especificar medidas relativas a la pesca, destinadas a atenuar el impacto de las actividades pesqueras en las zonas especiales de conservación.

*Artículo 13***Medidas de la Comisión en caso de amenaza grave para los recursos biológicos marinos**

1. Cuando existan pruebas de una amenaza grave para la conservación de los recursos biológicos marinos o para el ecosistema marino que requiera una actuación inmediata, la Comisión, previa petición justificada de un Estado miembro o por propia iniciativa, podrá decidir que se adopten medidas de carácter temporal para atenuar dicha amenaza.
2. El Estado miembro comunicará la petición justificada contemplada en el apartado 1 simultáneamente a la Comisión, a los demás Estados miembros y a los consejos consultivos interesados.

*Artículo 14***Marcos de las medidas técnicas**

Deberán establecerse marcos de medidas técnicas que garanticen la protección de los recursos biológicos marinos y la reducción de los efectos de las actividades pesqueras en las poblaciones de peces y en los ecosistemas marinos. Estos marcos de medidas técnicas deberán:

- (a) contribuir al mantenimiento o al restablecimiento de las poblaciones de peces por encima de niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible, a través de la mejora de la selección de tallas y, en su caso, la selección de especies;
- (b) reducir las capturas de ejemplares de talla inferior a la reglamentaria;
- (c) reducir las capturas de organismos marinos no deseados;

- (d) mitigar el impacto de los artes de pesca en el ecosistema y en el medio ambiente, con especial atención a la protección de las poblaciones y los hábitats biológicamente sensibles.

Artículo 15

Obligación de desembarcar todas las capturas

1. Todas las capturas de las siguientes poblaciones de peces sujetas a límites de captura, efectuadas durante las actividades pesqueras en aguas de la Unión o por buques de la Unión fuera de aguas de la Unión deberán almacenarse y mantenerse a bordo de los buques pesqueros, así como registrarse y desembarcarse, excepto cuando sean utilizadas como cebo vivo, de conformidad con el siguiente calendario:
 - (a) a partir del 1 enero 2014 a más tardar :
 - caballa, arenque, jurel, bacaladilla, ochavo, boquerón, pejerrey, alacha, capelán;
 - atún rojo, pez espada, atún blanco, patudo, otros espadones.
 - (b) a partir del 1 de enero de 2015 a más tardar : bacalao, merluza, lenguado;
 - (c) a partir del 1 enero 2016 a más tardar : eglefino, merlán, gallo, rape, solla, maruca, carbonero, fogonero, falsa limanda, rodaballo, rémol, maruca azul, sable negro, granadero, reloj anaranjado, fletán negro, brosmio, gallineta nórdica y poblaciones demersales mediterráneas.
2. Deberán establecerse tallas mínimas de referencia para la conservación, basadas en los mejores dictámenes científicos disponibles, para las poblaciones contempladas en el apartado 1. La venta de las capturas de estas poblaciones de peces por debajo de las tallas mínimas de referencia para la conservación estará restringida a la fabricación de harinas de pescado o piensos para la alimentación animal.
3. Las normas de comercialización de las capturas que excedan de las posibilidades de pesca fijadas se establecerán de conformidad con el artículo 27 del [Reglamento sobre la organización común de mercados de los productos de la pesca y de la acuicultura].
4. Los Estados miembros velarán por que los buques pesqueros de la Unión que enarbolen su pabellón dispongan del equipo necesario para documentar plenamente todas las actividades de pesca y de transformación, a fin de comprobar el cumplimiento de la obligación de desembarque de todas las capturas.
5. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio de las obligaciones internacionales.
6. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en lo que respecta a la especificación de las medidas establecidas en el apartado 1 con objeto de cumplir las obligaciones internacionales de la Unión.

Artículo 16

Posibilidades de pesca

1. Las posibilidades de pesca asignadas a los Estados miembros garantizarán a cada uno de ellos la estabilidad relativa de las actividades pesqueras en relación con cada población de peces o pesquería. Cuando se asignen nuevas posibilidades de pesca se tendrán en cuenta los intereses de cada Estado miembro.
2. Podrán reservarse posibilidades de pesca para capturas accesorias dentro de las posibilidades de pesca totales.
3. Las posibilidades de pesca deberán cumplir los objetivos cuantificables, calendarios y márgenes establecidos de conformidad con el artículo 9, apartado 2, y con el artículo 11, letras b), c) y h).
4. Previa notificación a la Comisión, los Estados miembros podrán intercambiar entre sí la totalidad o parte de las posibilidades de pesca que les hayan sido asignadas.

TÍTULO III REGIONALIZACIÓN

CAPÍTULO I PLANES PLURIANUALES

Artículo 17

Medidas de conservación adoptadas de conformidad con planes plurianuales

1. En el marco de un plan plurianual establecido de conformidad con los artículos 9, 10 y 11, podrá autorizarse a los Estados miembros para que adopten medidas, de conformidad con dicho plan plurianual, que especifiquen las medidas de conservación aplicables a los buques que enarbolen su pabellón en relación con las poblaciones en aguas de la Unión para las que se les hayan asignado posibilidades de pesca.
2. Los Estados miembros garantizarán que las medidas de conservación adoptadas con arreglo al apartado 1:
 - (a) sean compatibles con los objetivos establecidos en los artículos 2 y 3;
 - (b) son compatibles con el ámbito y los objetivos del plan plurianual;
 - (c) cumplen eficazmente los objetivos y las metas cuantificables establecidos en el plan plurianual; y
 - (d) no son menos estrictas que las previstas en la normativa de la Unión.

Artículo 18

Notificación de las medidas de conservación de los Estados miembros

Los Estados miembros que adopten medidas de conservación de conformidad con el artículo 17, apartado 1, deberán notificarlas a la Comisión, a otros Estados miembros interesados y a los consejos consultivos pertinentes.

Artículo 19

Evaluación

La Comisión podrá evaluar en todo momento la compatibilidad y la eficacia de las medidas de conservación adoptadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 17, apartado 1.

Artículo 20

Medidas de conservación por defecto adoptadas en el marco de planes plurianuales

1. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con objeto de especificar las medidas de conservación de las pesquerías incluidas en un plan plurianual, si los Estados miembros autorizados a adoptar medidas de conformidad con el artículo 17 no notifican dichas medidas a la Comisión en un plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor del plan plurianual.
2. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con objeto de especificar las medidas de conservación de las pesquerías incluidas en un plan plurianual cuando:
 - (a) las medidas del Estado miembro no se consideren compatibles con los objetivos de un plan plurianual, sobre la base de una evaluación realizada de conformidad con el artículo 19, o
 - (b) se considere que las medidas del Estado miembro no cumplen eficazmente los objetivos y metas cuantificables establecidos en los planes plurianuales, sobre la base de una evaluación realizada de conformidad con el artículo 19, o
 - (c) se activen las salvaguardias establecidas con arreglo al artículo 11, inciso i).
3. Las medidas de conservación adoptadas por la Comisión se destinarán a garantizar el cumplimiento de los objetivos y las metas establecidos en el plan plurianual. Las medidas del Estado miembro dejarán de producir efecto a partir de la adopción del acto delegado por la Comisión.

CAPÍTULO II MEDIDAS TÉCNICAS

Artículo 21 **Medidas técnicas**

En el ámbito de un marco de medidas técnicas establecido de conformidad con el artículo 14, podrá autorizarse a los Estados miembros para que adopten medidas, de conformidad con dicho marco, que especifiquen las medidas técnicas aplicables a los buques que enarbolan su pabellón, en relación con las poblaciones de sus aguas para las que se les hayan asignado posibilidades de pesca. Los Estados miembros se cerciorarán de que estas medidas técnicas:

- (a) son compatibles con los objetivos establecidos en los artículos 2 y 3;
- (b) son compatibles con los objetivos establecidos en las medidas adoptadas de conformidad con el artículo 14;
- (c) cumplen eficazmente los objetivos establecidos en las medidas adoptadas de conformidad con el artículo 14; y
- (d) no son menos estrictas que las previstas en la normativa de la Unión.

Artículo 22 **Notificación de las medidas técnicas de los Estados miembros**

Los Estados miembros que adopten medidas técnicas de conformidad con el artículo 21 deberán notificarlas a la Comisión, a otros Estados miembros interesados y a los consejos consultivos pertinentes.

Artículo 23 **Evaluación**

La Comisión podrá evaluar en todo momento la compatibilidad y la eficacia de las medidas técnicas adoptadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 21.

Artículo 24 **Medidas por defecto adoptadas en virtud de un marco de medidas técnicas**

1. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con objeto de especificar las medidas técnicas cubiertas por un marco de medidas técnicas, si los Estados miembros autorizados a adoptar medidas de conformidad con el artículo 21 no notifican dichas medidas a la Comisión en un plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor del marco de medidas técnicas.
2. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con objeto de especificar medidas técnicas, cuando se considere, sobre la base de la evaluación realizada de conformidad con el artículo 23, que las medidas del Estado miembro:
 - (a) no son compatibles con los objetivos establecidos en un marco de medidas técnicas, o
 - (b) no cumplen eficazmente los objetivos establecidos en dicho marco.
3. Las medidas técnicas adoptadas por la Comisión se destinarán a garantizar el cumplimiento de los objetivos establecidos en el marco de medidas técnicas. Las medidas del Estado miembro dejarán de producir efecto a partir de la adopción del acto delegado por la Comisión.

TÍTULO IV MEDIDAS NACIONALES

Artículo 25 **Medidas de los Estados miembros aplicables únicamente a los buques pesqueros que enarbolan su pabellón**

Un Estado miembro podrá tomar medidas para la conservación de las poblaciones de peces en aguas de la Unión siempre que tales medidas:

- (a) se apliquen únicamente a buques pesqueros que enarbolan el pabellón del Estado miembro, o, en el caso de las actividades pesqueras no efectuadas por un buque pesquero, a personas establecidas en el territorio del Estado miembro;

- (b) sean compatibles con los objetivos establecidos en los artículos 2 y 3; y
- (c) no sean menos estrictas que las previstas en la normativa de la Unión.

Artículo 26

Medidas de los Estados miembros aplicables en la zona de 12 millas marinas

1. Un Estado miembro podrá tomar medidas no discriminatorias para la conservación y gestión de las poblaciones de peces y para reducir al mínimo los efectos de la pesca sobre la conservación de los ecosistemas marinos dentro de las 12 millas marinas de sus líneas de base, a condición de que la Unión no haya adoptado medidas de conservación y gestión específicas para esa zona. Las medidas adoptadas por el Estado miembro deberán ser compatibles con los objetivos establecidos en los artículos 2 y 3 y no serán menos estrictas que las previstas en la normativa de la Unión en vigor.
2. Cuando las medidas de conservación y gestión que vaya a adoptar un Estado miembro puedan afectar a buques pesqueros de otros Estados miembros, dichas medidas solo podrán adoptarse tras haber consultado a la Comisión, a los Estados miembros afectados y a los consejos consultivos interesados acerca del proyecto de medidas, acompañado de una exposición de motivos.

PARTE IV ACCESO A LOS RECURSOS

Artículo 27

Establecimiento de sistemas de concesiones de pesca transferibles

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2013, cada Estado miembro establecerá un sistema de concesiones de pesca transferibles para:
 - (a) todos los buques pesqueros de eslora igual o superior a 12 metros; y
 - (b) todos los buques pesqueros de eslora total inferior a 12 metros que faenen con artes de arrastre.
2. Los Estados miembros podrán ampliar el sistema de concesiones de pesca transferibles a los buques pesqueros de eslora total inferior a 12 metros que utilicen artes distintos de los artes de arrastre e informarán de ello a la Comisión.

Artículo 28

Asignación de concesiones de pesca transferibles

1. Las concesiones de pesca transferibles conferirán el derecho a utilizar las posibilidades de pesca individuales concedidas de conformidad con el artículo 29, apartado 1.
2. Cada Estado miembro asignará las concesiones de pesca transferibles con arreglo a criterios transparentes para cada población o grupo de poblaciones respecto de los que se hayan asignado posibilidades de pesca de conformidad con el artículo 16, exceptuando las posibilidades de pesca obtenidas en virtud de acuerdos de pesca sostenible.
3. En la asignación de concesiones de pesca transferibles para pesquerías mixtas, los Estados miembros tendrán en cuenta la composición probable de las capturas de los buques que participen en estas pesquerías.
4. Las concesiones de pesca transferibles solo podrán ser asignadas por un Estado miembro al armador de un buque pesquero que enarbole el pabellón de ese Estado miembro o a una persona física o jurídica con el fin de ser utilizadas en dicho buque. Las concesiones de pesca transferibles podrán agruparse a fin de ser gestionadas colectivamente por una persona física o jurídica o por una organización de productores reconocida. Sobre la base de criterios transparentes y objetivos, los Estados miembros podrán limitar las condiciones de elegibilidad que determinan el beneficio de concesiones de pesca transferibles.
5. Los Estados miembros podrán limitar la validez de las concesiones de pesca transferibles a un período mínimo de 15 años, con el fin de reasignar dichas concesiones. Cuando los Estados miembros no hayan limitado el período de validez de las concesiones de pesca transferibles, podrán retirar dichas concesiones con una notificación previa de al menos 15 años.
6. Los Estados miembros podrán retirar las concesiones de pesca transferibles con una antelación menor en caso de comprobar una infracción grave cometida por el titular de las concesiones. Dicha retirada deberá realizarse de modo que dé pleno efecto a la Política Pesquera Común, al principio de proporcionalidad y, en su caso, con efecto inmediato.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 5 y 6, los Estados miembros podrán retirar las concesiones de pesca transferibles que no hayan sido utilizadas por un buque pesquero durante un periodo de tres años consecutivos.

Artículo 29

Asignación de las posibilidades de pesca individuales

1. Los Estados miembros asignarán posibilidades de pesca individuales a los titulares de concesiones de pesca transferibles, tal como se contempla en el artículo 28, sobre la base de las posibilidades de pesca asignadas a los Estados miembros, o establecidas en planes de gestión adoptados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (CE) nº 1967/2006.
2. Los Estados miembros determinarán las posibilidades de pesca que, sobre la base de los mejores dictámenes científicos disponibles, podrán asignarse a los buques pesqueros que enarbolan su pabellón en relación con las especies respecto de las cuales el Consejo no haya fijado posibilidades de pesca.
3. Los buques pesqueros no podrán emprender las actividades pesqueras hasta que dispongan de las suficientes posibilidades de pesca individuales para cubrir todas sus capturas potenciales.
4. Los Estados miembros podrán reservar hasta el 5 % de las posibilidades de pesca. Deberán establecer objetivos y criterios transparentes para la asignación de esa reserva de posibilidades de pesca. Las posibilidades de pesca solo podrán asignarse a los titulares elegibles de concesiones de pesca transferibles tal como se establece en el artículo 28, apartado 4.
5. Cuando asigne concesiones de pesca transferibles de conformidad con el artículo 28 y cuando asigne posibilidades de pesca de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, el Estado miembro podrá conceder incentivos a los buques pesqueros que utilicen artes de pesca selectivos que eliminen las capturas accesorias no deseadas dentro de las posibilidades de pesca asignadas a ese Estado miembro.
6. Los Estados miembros podrán fijar cánones por la utilización de posibilidades de pesca individuales con el fin de contribuir a los costes relacionados con la gestión de la pesca.

Artículo 30

Registro de concesiones de pesca transferibles y de posibilidades de pesca individuales

Los Estados miembros establecerán y mantendrán un registro de concesiones de pesca transferibles y de posibilidades de pesca individuales.

Artículo 31

Transferencia de concesiones de pesca transferibles

1. Estará autorizada la transferencia de una parte o de la totalidad de las concesiones de pesca transferibles dentro de un Estado miembro entre titulares elegibles de dichas concesiones.
2. Un Estado miembro podrá autorizar la transferencia de concesiones de pesca transferibles hacia y desde otros Estados miembros.
3. Los Estados miembros podrán regular la transferencia de las concesiones de pesca transferibles mediante el establecimiento de las condiciones de dicha transferencia sobre la base de criterios transparentes y objetivos.

Artículo 32

Arrendamiento de posibilidades de pesca individuales

1. Las posibilidades de pesca individuales podrán ser total o parcialmente arrendadas dentro de un Estado miembro.
2. El Estado miembro podrá autorizar el arrendamiento de las posibilidades de pesca individuales hacia y desde otros Estados miembros.

Artículo 33

Asignación de las posibilidades de pesca no sujetas a un sistema de concesiones de pesca transferibles

1. Los Estados miembros decidirán, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, el método de asignación de las posibilidades de pesca que les hayan sido atribuidas de conformidad con el artículo 16 y

que no estén sujetas a un sistema de concesiones de pesca transferibles. El Estado miembro comunicará a la Comisión el método de asignación.

PARTE V GESTIÓN DE LA CAPACIDAD PESQUERA

Artículo 34

Ajuste de la capacidad pesquera

1. Los Estados miembros aplicarán medidas para ajustar la capacidad pesquera de sus flotas con el fin de alcanzar un equilibrio efectivo entre esa capacidad pesquera y sus posibilidades de pesca.
2. No se permitirá ninguna salida de la flota, subvencionada mediante ayudas públicas concedidas en el marco del Fondo Europeo de Pesca para el período de programación 2007-2013, a menos que vaya precedida de la retirada de la licencia de pesca y de las autorizaciones de pesca.
3. La capacidad pesquera correspondiente a los buques pesqueros retirados con ayudas públicas no podrá ser reemplazada.
4. Los Estados miembros garantizarán que, a partir del 1 de enero de 2013, la capacidad pesquera de su flota no excede en ningún momento de los límites máximos de capacidad establecidos de conformidad con el artículo 35.

Artículo 35

Gestión de la capacidad pesquera

1. Las flotas de todos los Estados miembros estarán sujetas a los límites máximos de capacidad pesquera fijados en el anexo II.
2. Los Estados miembros podrán pedir a la Comisión que los buques pesqueros sujetos a un sistema de concesiones de pesca transferibles establecido de conformidad con el artículo 27, sean excluidos de la aplicación de los límites máximos de capacidad pesquera fijados con arreglo al apartado 1. En ese caso, volverán a calcularse los límites máximos de capacidad pesquera con el fin de tener en cuenta los buques pesqueros no sujetos a un sistema de concesiones de pesca transferibles.
3. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en lo que respecta al nuevo cálculo de los límites máximos de capacidad de la flota de conformidad con los apartados 1 y 2.

Artículo 36

Registros de la flota pesquera

1. Los Estados miembros registrarán la información sobre las características y la actividad de los buques pesqueros de la Unión que enarboles su pabellón que sea necesaria para la gestión de las medidas establecidas en virtud del presente Reglamento.
2. Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión la información a que se refiere el apartado 1.
3. La Comisión elaborará un registro de la flota pesquera de la Unión en el que figurará la información que reciba de conformidad con el apartado 2.
4. La información contenida en el registro de la flota pesquera de la Unión se pondrá a disposición de todos los Estados miembros. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en lo que respecta a la definición de la información contemplada en el apartado 1.
5. La Comisión establecerá los requisitos técnicos y operativos de las modalidades de transmisión de la información contemplada en los apartados 2, 3 y 4. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 56.

PARTE VI

BASE CIENTÍFICA DE LA GESTIÓN DE LA PESCA

Artículo 37

Requisitos en materia de datos con fines de gestión de la pesca

1. Los Estados miembros deberán recopilar los datos biológicos, técnicos, medioambientales y socioeconómicos necesarios para una gestión ecosistémica de la pesca, así como gestionarlos y ponerlos a disposición de los usuarios finales de datos científicos, incluidos los organismos designados por la Comisión. Estos datos permitirán evaluar, en particular:
 - (a) el estado de los recursos biológicos marinos explotados,
 - (b) el nivel de pesca y el impacto de las actividades pesqueras en los recursos biológicos marinos y en los ecosistemas marinos, y
 - (c) los resultados socioeconómicos de los sectores de la pesca, la acuicultura y la transformación dentro y fuera de las aguas de la Unión.
2. Los Estados miembros deberán:
 - (a) garantizar la exactitud y la fiabilidad de los datos recogidos;
 - (b) evitar la duplicación de la recogida de datos para distintos fines;
 - (c) garantizar el almacenamiento seguro de los datos recogidos y, en su caso, la protección y confidencialidad de estos;
 - (d) garantizar que la Comisión, o los organismos designados por esta, tienen acceso a las bases de datos y sistemas nacionales utilizados para el tratamiento de los datos recogidos, a fin de verificar la existencia y calidad de los mismos.
3. Los Estados miembros velarán por la coordinación, a nivel nacional, de la recogida y la gestión de datos científicos a efectos de gestión de la pesca. A tal fin, nombrarán un corresponsal nacional y organizarán una reunión anual de coordinación nacional. La Comisión será informada de las actividades de coordinación nacional y estará invitada a las reuniones de coordinación.
4. Los Estados miembros coordinarán sus actividades de recogida de datos con otros Estados miembros de la misma región, y se esforzarán al máximo por coordinar sus acciones con los terceros países que tengan soberanía o jurisdicción sobre las aguas de la misma región.
5. La recogida, gestión y utilización de datos se realizará en el marco de un programa plurianual a partir de 2014. Este programa plurianual incluirá objetivos relativos a la precisión de los datos que deban recogerse y niveles de agregación para la recogida, gestión y utilización de dichos datos.
6. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados a fin de especificar los objetivos relativos a la precisión de los datos que deban recogerse y definir los niveles de agregación en relación con la recogida, gestión y utilización de dichos datos, para el programa plurianual contemplado en el apartado 5.
7. La Comisión establecerá los requisitos técnicos y operativos de las modalidades de transmisión de los datos recogidos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen establecido en el artículo 56.

Artículo 38

Programas de investigación

1. Los Estados miembros adoptarán programas nacionales en el ámbito de la pesca para la recogida de datos científicos, de investigación e innovación. Los Estados miembros coordinarán sus actividades de recogida de datos y de investigación e innovación en este ámbito con otros Estados miembros y con los marcos de investigación e innovación de la Unión.
2. Los Estados miembros garantizarán la participación en el proceso de consulta científica de las competencias y recursos humanos pertinentes disponibles.

PARTE VII POLÍTICA EXTERIOR

TÍTULO I ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DE PESCA

Artículo 39

Objetivos

1. La Unión participará en las actividades de las organizaciones internacionales de pesca, en particular las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP), de conformidad con las obligaciones internacionales y objetivos estratégicos y de forma coherente con los objetivos establecidos en los artículos 2 y 3.
2. Las posiciones de la Unión en las organizaciones internacionales de pesca y en las OROP se basarán en los mejores dictámenes científicos disponibles, a fin de garantizar el mantenimiento o restablecimiento de los recursos pesqueros por encima de niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible.
3. La Unión contribuirá activamente y aportará su ayuda al desarrollo de los dictámenes y conocimientos científicos en las OROP y en las organizaciones internacionales.

Artículo 40

Cumplimiento de las disposiciones internacionales

La Unión cooperará con terceros países y organizaciones internacionales de pesca, incluidas las OROP, a fin de reforzar el cumplimiento de las medidas adoptadas por dichas organizaciones internacionales.

TÍTULO II ACUERDOS DE PESCA SOSTENIBLE

Artículo 41

Principios y objetivos de los acuerdos de pesca sostenible

1. Los acuerdos de pesca sostenible celebrados con terceros países establecerán un marco de gobernanza jurídica, económica y medioambiental para las actividades de pesca llevadas a cabo por buques pesqueros de la Unión en aguas de terceros países.
2. Los buques pesqueros de la Unión solo podrán capturar el excedente de capturas admisibles determinado por el tercer país, tal como se contempla en el artículo 62, apartado 2, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y establecido sobre la base de los mejores dictámenes científicos disponibles y de la información pertinente intercambiada entre la Unión y el tercer país acerca del esfuerzo pesquero total ejercido sobre las poblaciones consideradas, con el fin de garantizar el mantenimiento de los recursos pesqueros por encima de niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible.

Artículo 42

Ayuda financiera

1. La Unión concederá ayuda financiera a terceros países a través de los acuerdos de pesca sostenible con el fin de:
 - (a) contribuir a una parte del coste del acceso a los recursos pesqueros en las aguas del tercer país;
 - (b) establecer el marco de gobernanza, incluido el desarrollo y mantenimiento de las instituciones científicas y de investigación necesarias, la capacidad de seguimiento, vigilancia y control, y otros elementos de refuerzo de capacidad ligados al establecimiento de una política pesquera sostenible promovida por el tercer país; dicha ayuda financiera estará supeditada al logro de resultados específicos.
 - (c)

PARTE VIII ACUICULTURA

Artículo 43

Promoción de la acuicultura

1. Con objeto de promover la sostenibilidad y contribuir a la seguridad alimentaria, el crecimiento y el empleo, la Comisión establecerá, de aquí a 2013, unas directrices estratégicas de la Unión, no vinculantes, relativas a las prioridades y objetivos comunes para el desarrollo de las actividades acuícolas. Tales directrices estratégicas tendrán en cuenta las situaciones iniciales relativas y las diferentes circunstancias en la Unión y constituirán la base de los planes estratégicos nacionales plurianuales con el fin de:
 - (a) promover la competitividad del sector acuícola y apoyar su desarrollo e innovación;
 - (b) impulsar la actividad económica;
 - (c) promover la diversificación y mejorar la calidad de vida en las regiones costeras y rurales;
 - (d) garantizar condiciones equitativas a los operadores acuícolas en lo que respecta al acceso a las aguas y al espacio.
2. Los Estados miembros establecerán un plan estratégico plurianual para el desarrollo de las actividades acuícolas en su territorio de aquí a 2014.
3. El plan estratégico nacional plurianual incluirá los objetivos de los Estados miembros y las medidas previstas para su consecución.
4. Los planes estratégicos nacionales plurianuales tendrán los siguientes objetivos:
 - (a) simplificar los procedimientos administrativos, en particular en lo relativo a las licencias;
 - (b) garantizar a los operadores acuícolas la seguridad en lo que respecta al acceso a las aguas y al espacio;
 - (c) definir indicadores de sostenibilidad en los ámbitos medioambiental, económico y social;
 - (d) evaluar otros posibles efectos transfronterizos en Estados miembros vecinos.
5. Los Estados miembros intercambiarán información y mejores prácticas a través de un método abierto de coordinación de las medidas nacionales incluidas en los planes estratégicos plurianuales.

Artículo 44

Consulta de los consejos consultivos

Se creará un consejo consultivo de acuicultura de conformidad con el artículo 53.

PARTE IX ORGANIZACIÓN COMÚN DE MERCADOS

Artículo 45

Objetivos

1. Se establecerá una organización común de mercados de los productos de la pesca y de la acuicultura, con los siguientes fines:
 - (a) contribuir a la consecución de los objetivos establecidos en los artículos 2 y 3;
 - (b) permitir al sector de la pesca y la acuicultura aplicar la Política Pesquera Común en el nivel adecuado;
 - (c) mejorar la competitividad del sector de la pesca y la acuicultura de la Unión, en especial de los productores;
 - (d) incrementar la transparencia de los mercados, en particular en lo que respecta al conocimiento económico y la comprensión de los mercados de productos de la pesca y de la acuicultura de la Unión a lo largo de la cadena de suministro y contribuir a la sensibilización de los consumidores;
 - (e) contribuir a garantizar unas condiciones equitativas para todos los productos comercializados en la Unión, mediante la promoción de una explotación sostenible de los recursos pesqueros.

2. La organización común de mercados se aplicará a los productos de la pesca y de la acuicultura relacionados en el anexo I del [Reglamento sobre la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura], comercializados en la Unión.
3. La organización común de mercados comprenderá, en particular:
 - (a) una organización del sector que incluya medidas de estabilización del mercado;
 - (b) normas comunes de comercialización.
 - (c)

PARTE X CONTROL Y EJECUCIÓN

Artículo 46

Objetivos

1. El cumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común se garantizará a través de un régimen de control de la pesca de la Unión eficaz, que incluya la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR).
2. El régimen de control de la pesca de la Unión se basará en:
 - (a) un enfoque global e integrado;
 - (b) la utilización de tecnologías modernas de control para garantizar la disponibilidad y la calidad de los datos pesqueros;
 - (c) una estrategia basada en la evaluación del riesgo centrada en controles cruzados sistemáticos y automatizados de todos los datos pertinentes disponibles;
 - (d) el fomento de una cultura de cumplimiento entre los operadores;
 - (e) el establecimiento de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 47

Proyectos piloto sobre nuevas tecnologías de control y sobre nuevos sistemas de gestión de datos

1. La Comisión y los Estados miembros podrán poner en práctica proyectos piloto sobre nuevas tecnologías de control y nuevos sistemas de gestión de datos.
2. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en lo que respecta a las normas relativas a la realización de proyectos piloto sobre nuevas tecnologías de control y nuevos sistemas de gestión de datos.

Artículo 48

Contribución a los costes de control, inspección y ejecución

Los Estados miembros podrán exigir que los titulares de una licencia de pesca para buques pesqueros de eslora total igual o superior a 12 metros que enarboleden su pabellón contribuyan proporcionalmente a los costes de aplicación del régimen de control de la pesca de la Unión.

PARTE XI INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Artículo 49

Objetivos

La Unión podrá conceder ayuda financiera para la consecución de los objetivos establecidos en los artículos 2 y 3.

Artículo 50

Condiciones de concesión de ayuda financiera a los Estados miembros

1. La ayuda financiera de la Unión a los Estados miembros estará supeditada al cumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común por los Estados miembros.
2. El incumplimiento por los Estados miembros de las normas de la Política Pesquera Común podrá dar lugar a la interrupción o suspensión de los pagos o a la aplicación de una corrección financiera a la ayuda financiera de la Unión en el marco de la Política Pesquera Común. Estas medidas deberán ser proporcionadas a la naturaleza, alcance, duración y reiteración del incumplimiento.

Artículo 51

Condiciones de concesión de ayuda financiera a los operadores

1. La ayuda financiera de la Unión a los operadores estará supeditada al cumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común por parte de estos.
2. Las infracciones graves de las normas de la Política Pesquera Común cometidas por los operadores entrañarán la prohibición temporal o permanente de beneficiarse de ayuda financiera de la Unión y/o la aplicación de reducciones financieras. Estas medidas deberán ser proporcionadas a la naturaleza, alcance, duración y reiteración de las infracciones graves.
3. Los Estados miembros garantizarán que la concesión de la ayuda financiera de la Unión esté supeditada a que el operador no haya sido objeto de sanciones por infracciones graves durante el año anterior a la fecha de solicitud de la ayuda de la Unión.

PARTE XII CONSEJOS CONSULTIVOS

Artículo 52

Consejos consultivos

1. Se crearán consejos consultivos para cada una de las zonas de competencia establecidas en el anexo III, a fin de promover la representación equilibrada de todas las partes interesadas y contribuir al logro de los objetivos establecidos en los artículos 2 y 3.
2. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en lo que respecta a las modificaciones del anexo antes mencionado, con objeto de cambiar las zonas de competencia, de crear nuevas zonas de competencia de los consejos consultivos o de crear nuevos consejos consultivos.
3. Cada consejo consultivo adoptará su reglamento interno.

Artículo 53

Funciones de los consejos consultivos

1. Los consejos consultivos podrán:
 - (a) presentar a la Comisión o al Estado miembro interesado recomendaciones y sugerencias sobre cuestiones relacionadas con la gestión de la pesca y la acuicultura;
 - (b) informar a la Comisión y a los Estados miembros acerca de problemas relativos a la gestión de la pesca y la acuicultura en sus zonas de competencia respectivas;

- (c) contribuir, en estrecha cooperación con los científicos, a la recogida, suministro y análisis de los datos necesarios para la elaboración de medidas de conservación.
2. La Comisión y, en su caso, el Estado miembro interesado, responderán dentro de un plazo razonable a toda recomendación, sugerencia o información recibidas de conformidad con el apartado 1.

Artículo 54

Composición, funcionamiento y financiación de los consejos consultivos

1. Los consejos consultivos estarán compuestos por organizaciones que representen a los operadores del sector pesquero y otros grupos interesados afectados por la Política Pesquera Común.
2. Cada consejo consultivo estará compuesto por una asamblea general y un comité ejecutivo y adoptará las medidas necesarias para su organización y para garantizar la transparencia y el respeto de todas las opiniones expresadas.
3. Los consejos consultivos podrán solicitar la ayuda financiera de la Unión en su calidad de organismos que persiguen un fin de interés general europeo.
4. De conformidad con el artículo 55, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en lo que respecta a la composición y el funcionamiento de los consejos consultivos.

PARTE XIII DISPOSICIONES DE PROCEDIMIENTO

Artículo 55

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 12, apartado 2, el artículo 15, apartado 6, el artículo 20, apartados 1 y 2, el artículo 24, apartados 1 y 2, el artículo 35, apartado 3, el artículo 36, apartado 4, el artículo 37, apartado 6, el artículo 47, apartado 2, el artículo 52, apartado 2, y el artículo 54, apartado 4, se conferirá por un período indeterminado a partir del 1 de enero de 2013.
3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 12, apartado 2, el artículo 15, apartado 6, el artículo 20, apartados 1 y 2, el artículo 24, apartados 1 y 2, el artículo 35, apartado 3, el artículo 36, apartado 4, el artículo 37, apartado 6, el artículo 47, apartado 2, el artículo 52, apartado 2, y el artículo 54, apartado 4, podrá ser revocada en todo 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. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior precisada en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Cuando la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado en los términos del artículo 12, apartado 3, el artículo 15, apartado 4, el artículo 20, apartados 1 y 2, el artículo 24, apartados 1 y 2, el artículo 35, apartado 3, el artículo 36, apartado 4, el artículo 37, apartado 7, el artículo 47, apartado 2, el artículo 52, apartado 2, y el artículo 54, apartado 4, entrará en vigor únicamente en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación de dicho acto al Parlamento Europeo y al Consejo, o si, antes de que expire ese plazo, estos últimos hayan informado a la Comisión de que no formularán objeciones. Ese plazo se prorrogará por un período de dos meses por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 56

Ejecución

En la aplicación de las normas de la Política Pesquera Común, la Comisión estará asistida por el Comité de Pesca y Acuicultura. Dicho Comité será un comité con arreglo al Reglamento (UE) nº 182/2011. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el procedimiento previsto en el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

PARTE XIV DISPOSICIONES FINALES

Artículo 57

Derogaciones

1. Queda derogado el Reglamento (CE) n° 2371/2002.
Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento.
2. Queda derogada la Decisión (CE) n° 2004/585 con efecto a partir de la entrada en vigor de las normas adoptadas en virtud del artículo 51, apartado 4, y del artículo 52, apartado 4.
3. Queda suprimido el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1954/2003.
4. Queda derogado el Reglamento (CE) n° 199/2008.
5. Queda derogado el Reglamento (CE) n° 639/2004.

Artículo 58

Medidas transitorias

No obstante lo dispuesto en el artículo 57, apartado 4, el Reglamento (CE) n° 199/2008 continuará aplicándose a los programas de recogida y gestión de datos adoptados para el período 2011-2013.

Artículo 59

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 1 de enero de 2013.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: Els annexos d'aquest document i la documentació que l'acompanya poden ésser consultats a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió d'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural.

Acord: Presidència del Parlament, 29.07.2011.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (de l'1.09.2011 al 06.09.2011).

Finiment del termini: 07.09.2011; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 29.07.2011.